

La conquista del espacio atlántico sobre hombros negros: la familia O’Farrill y el comercio de esclavos (1716-1866). Conquering the Atlantic space upon black shoulders: the O’Farrill family and the slave trade (1716-1866).

Julio D. Rojas Rodríguez¹

Abstract: In the early eighteenth century, an Irishman arrived from Monserrat to Havana, as a representative for South Sea Company’s slave trade business. Named Richard Farrill, this merchant established a family lineage that would traffic in human lives up to 1866. Merchants by their origin, the O’Farrill clan became during the second half of the eighteenth-century one of the wealthiest and most influential sugar plantations owners. Their Irish nobility was certified and granted with a coat of arms while they also assumed leading positions in the colonial military. The success and diversification of their business (including coffee, sugar and European commodities) provided the funds to invest in a *factoría negrera*. This *factoría*, established on African shores, depended on creole capital and was managed from Havana. When the slave trade was finally abolished, this family continued its role in the inhuman business, only stopping when two members went to trial on 1866. By studying this family, we can rediscover a particular segment of the Atlantic slave trade.

Key words: Slavery, family, slave trade, O’Farrill, Africa.

A inicios del siglo XVIII un irlandés llegado desde Monserrate se estableció en La Habana. Este irlandés era agente de una compañía inglesa y llegó con la misión de establecer en la Isla una factoría de esclavos. De apellido Farrill (luego cambiado a O’Farrill), este comerciante fundó una familia que se mantuvo activa en el tráfico de esclavos hasta 1866. Comerciantes en su origen, los O’Farrill se convirtieron en la segunda mitad del siglo XVIII en una de las familias de hacendados más influyentes de la aristocracia habanera. Desde Irlanda se le extendió escudo de armas crediticio de su nobleza y durante las reformas de Riela y O’Reilly (1763) accedieron a importantes cargos en el ejército colonial. La diversificación de sus negocios (exportación de azúcar, café y la importación de comodidades europeas) les facilitó el capital para fundar la primera y única factoría negrera africana gestionada desde La Habana y financiada por criollos. Luego de la abolición legal del comercio de africanos, la familia se mantuvo activa en el inhumano negocio, hasta el enjuiciamiento en 1866 de dos miembros. El estudio de esta familia nos permite reconstruir, a partir de las estrategias comerciales de actores primarios, un segmento particular del comercio atlántico de esclavos.

Palabras clave: Esclavitud, factoría, familia, O’Farrill, trata ilegal.

¹ Julio Rojas Rodríguez es profesor de Historia de Cuba y Máster en Estudios Latinoamericanos por La Universidad de La Habana. Es miembro fundador del Grupo de Estudios de la Esclavitud en Cuba (GEEC), adscrito a la Casa de Altos Estudios Fernando Ortiz. Sus intereses investigativos se centran en el universo de la esclavitud, específicamente el comercio legal e ilegal de esclavos, la Historia Social de la esclavitud y las modalidades de trabajo no libre con las que se experimentó en Latinoamérica para substituir el trabajo esclavo.



Introducción

El capital acumulado por la familia O'Farrill durante el siglo diez y ocho tuvo su génesis en la trata negrera. Un ejemplo a escala de la acumulación capitalista decimonónica. De origen comercial, evolucionaron en una familia de nobles hacendados-comerciantes; poseedores del fuero militar y miembros de las instituciones que gestionaban la economía en la Isla, no renunciaron a participar en comercio de esclavos hasta 1866.

En este artículo reconstruimos la trayectoria de los O'Farrill como comerciantes de esclavos y su papel en la liberalización de la trata. Analizamos además las prácticas del tráfico de esclavos en su etapa legal e ilegal. Ninguno de los negreros activos en Cuba se mantuvo en el negocio por más tiempo que los O'Farrill: sus operaciones comenzaron a inicios del siglo diez y ocho y terminaron dos años antes de la Guerra Grande.

Se verá igualmente que el compromiso de España con la abolición fue una farsa, representada mejor o peor en dependencia de lo que exigía la política internacional en cada momento. La impunidad jurídica que permitió a los O'Farrill lucrar con la trata ilegal hasta la segunda mitad del siglo diez y nueve, fue una de las características más evidentes del gobierno colonial en la Isla.² La elección de la familia O'Farrill como objeto de estudio se explica por la información encontrada en el Archivo Nacional Cubano, la cual, aunque dispersa y fragmentada, es suficiente para reconstruir su participación en el comercio atlántico de africanos. Lo dilatado de su participación en la trata y el haber sido la única familia criolla que poseyó una factoría africana permite a quien les estudia comprender cómo funcionó la “venta de carne humana” en Cuba durante siglo y medio.

Esclavos, azúcar y poder

La emergencia del clan O'Farrill a inicios del siglo diez y ocho ocurre en una época de redistribución del poder de las familias habaneras. Antes, la hegemonía social y política en La

² En agosto de 1855, el Gobernador de la Isla de Cuba, general Concha, escribía una carta al Despacho de Asuntos de Ultramar. Es esta confesaba: “El principio de tolerar más o menos abiertamente el tráfico de esclavos, considerándolo como conveniente a los intereses de la Isla, no es nuevo. Se ha observado así constantemente después de aquellos tratados y a pesar de eso no se han satisfecho los deseos del país (...)” (Archivo Nacional de Cuba [en adelante ANC], Asuntos Políticos, legajo 49, expediente 6).

Habana se había dividido entre un puñado de linajes familiares. Esta dinámica social se rompe en el siglo diez y ocho. La mayor disposición de riquezas, el auge demográfico y el despegue del comercio de esclavos permite la creación de nuevas redes comerciales y modernas alianzas familiares entre miembros de la aristocracia habanera y funcionarios peninsulares.

El siglo diez y ocho comienza con un cambio de casa reinante en España. Caen del trono los Austrias y suben los Borbones, que desarrollan una política más eficiente para gobernar las colonias. En Cuba comenzaría la renovación de la oligarquía de la tierra. Los antiguos señores de hato verían surgir nuevas familias compitiendo por la preeminencia colonial; familias vinculadas a la agricultura de exportación, al astillero de La Habana y al comercio en general. Estas familias amasarían fortuna en una centuria donde los linajes prominentes fueron los que capitalizaron las transformaciones que trajo el mercantilismo a la Isla. En la segunda mitad del siglo diez y ocho ocurre la consolidación de las familias azucareras históricas, cuyos patrimonios, actitudes políticas y actividades comerciales giraron en torno al azúcar. Estos linajes familiares dominarán la producción del dulce hasta finales del siglo.

Como resultado del fin de la Guerra de Sucesión y la firma de los tratados de Utrecht y Rasttat, Inglaterra obtuvo el derecho de introducir mano de obra esclava en las colonias españolas del Caribe. Ricardo O’Farrill y O’Daly llegó a La Habana en 1716 como factor de la South Sea Company.³ Mediante artificios legales se apropió parte de las ganancias de la factoría de esclavos francesa radicada en La Habana. Más adelante obtuvo el derecho de avecindarse y se casó con una aristócrata habanera de apellido Arriola (Marrero, 1978:18-19). La posibilidad de introducir esclavos en la Isla de forma sistemática influyó en el crecimiento de la economía insular, supliendo a los propietarios de mano de obra. O’Farrill ganó espacios dentro de la sociedad habanera debido a su función de proveedor de fuerza de trabajo. Invirtió su capital en comprar tierras y fundó dos ingenios.⁴

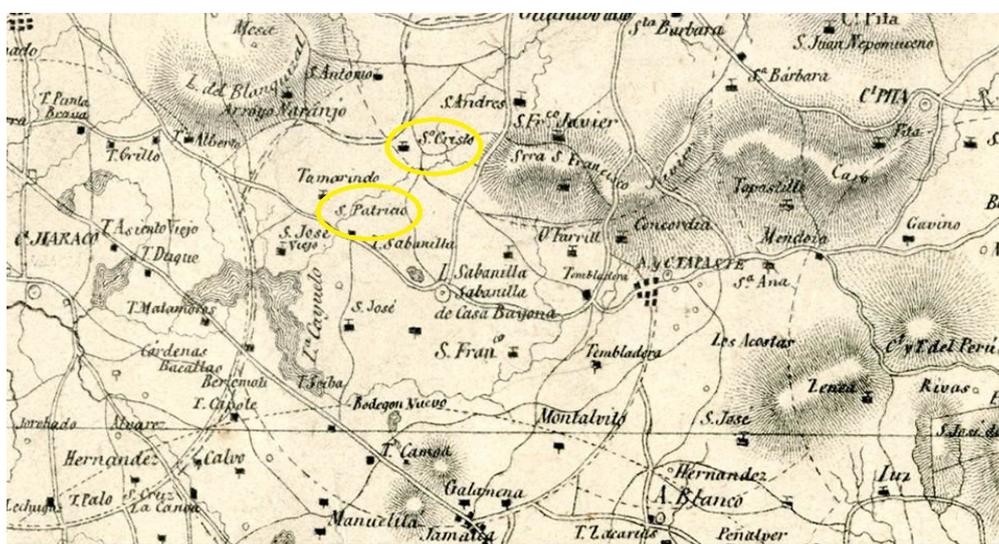


Figure 1: Territorio de La Sabanilla, colindaba con las tierras de Santa María del Rosario y Tapaste. Mapa de Hortensia Pichardo, Hoja Número 3, 1874.

³ Según Leví Marrero, O’Farrill llegó con un salario de 2.500 pesos anuales, suma alta en la época. La vida de O’Farrill antes de su llegada a Cuba sigue siendo una incógnita. Sobre su elección para la factoría de Cuba, maneja la teoría de que era un importante traficante de esclavos en Monserrate, siendo elegido además por ser católico e irlandés de origen, lo que les facilitaría a las autoridades coloniales en la Isla tratar con un agente del Imperio Británico.

⁴ Actas del Cabildo Habanero, 5 de noviembre de 1723, Archivo Histórico de la Universidad de San Jerónimo de La Habana.

O’Farrill comenzó a dar esclavos a crédito contra la producción azucarera de sus deudores y cuando acumuló capitales suficientes, se dedicó a refaccionar las cosechas de los plantadores habaneros (García Rodríguez, 1998:48). Esto le convierte en un pionero de la economía cubana, ya que la refacción no era una práctica común en el primer cuarto diez y ocho. El factor diversificó sus negocios importando harinas desde Jamaica para revender en La Habana (Marrero, 1978:19) y sus barcos no se limitaron a las harinas, sino que introdujeron esclavos de contrabando.⁵

El matrimonio con la Arriola le posibilitó a O’Farrill insertarse dentro de las redes familiares de la aristocracia habanera. Para equiparar su capital simbólico al de las familias patricias de La Habana, los O’Farrill construyen un discurso sobre su nobleza, consolidado cuando se les entrega escudo de armas de la aristocracia irlandesa. Aunque su ancestro llegó a Cuba desde Monserrate, los O’Farrill siempre trazaron su linaje directamente hasta la nobleza feudal de Longford, omitiendo Monserrate primero y luego su pasado como negreros. Ricardo O’Farrill y O’Daly fue progenitor de Juan José y Catalina O’Farrill y Arriola. Catalina O’Farrill casó con un Calvo de la Puerta y Juan José firmó contrato matrimonial con una Herrera. De esta última unión nació la generación de los O’Farrill y Herrera, la más influyente dentro de la historia de Cuba.

Los negreros ilustrados

Debido al riesgo que sufrían los barcos dedicados a las actividades comerciales, en 1794 solicitaron varios hacendados la creación de una Compañía Marítima de Seguros. Citaban la necesidad de asegurar el comercio de exportación (parte de la producción agrícola se perdía en los puertos) pero el verdadero objetivo era proteger la inversión hecha en los barcos negreros, amenazados por los piratas y el mal tiempo.⁶ La creación de una Compañía de Seguros era uno de los imperativos para rentabilizar el comercio de esclavos; el grupo de hacendados-comerciantes cabecillas del Real Consulado entendió que no tenía propósito la liberalización de la trata sin brindarle una mínima seguridad al capital de los armadores. La compañía se creó en 1796 siendo José Ricardo O’Farrill y Herrera accionista.⁷

Los cuatro hermanos O’Farrill y Herrera ocuparon simultáneamente cargos públicos de primera importancia en la última década del siglo diez y ocho y diseñaron, junto a Arango y Parreño, la infraestructura operacional para el tráfico de esclavos.⁸ En 1800 Ricardo O’Farrill y Herrera promocionó la creación de la segunda Compañía de Seguros Marítimos, cuyo fin primario fue asegurar las inversiones de los capitalistas de riesgo del tráfico.

Desde Real Consulado de Agricultura y Comercio y la Sociedad Patriótica Amigos del País (baluartes de la gestión política-económica del patriciado habanero) se trabajó incesantemente

⁵En 1830, en sesión del cabildo habanero, fue acusado de ser el causante de una epidemia de viruela que azotaba la Habana. El capitán Agustín de Chaves y Carvajal, Procurador General de la Ciudad, lo acusó de contrabandear ilegalmente negros infectados de Jamaica. Fue acusado además de no tener empleado un médico competente para la detección de cualquier epidemia que viniese en los barcos negreros (se dice que O’Farrill tenía empleado a un curandero), y de echar en la bahía los cuerpos de los muertos (Actas del Cabildo Habanero, 1 de septiembre de 1730, Archivo Histórico de la Universidad de San Jerónimo de La Habana).

⁶ANC, Real Consulado, legajo. 72, expediente 2790.

⁷ *Ibid.*

⁸ En 1798, siendo Ricardo O’Farrill y Herrera Prior del Real Consulado, le expresó en documento público a Luis Beltrán Gonet: ‘(...) la estimación que sus tareas merecen a este Puerto convidándole a manifestar y pedir cualquier auxilio o gracia que necesite para el ulterior logro de sus empresas; en la inteligencia de que está pronto este cuerpo a apoyar y recomendar cuanto indique sea en beneficio de sus empresas particulares o en fomento del ramo en general.’ (ANC, Real Consulado, legajo 72, expediente 2778). Firmado por O’Farrill, este documento expresa la intención del Real Consulado de apoyar logísticamente las expediciones negreras.

para lograr de la Metrópoli el mayor número de libertades comerciales, siendo una de las más importantes la liberalización del comercio de africanos. En 1789 se obtuvo permiso real para introducir legalmente desde África esclavos en Cuba. Dada la coyuntura creada por la Revolución de Haití, los hacendados cubanos calcularon que Cuba podía llenar el nicho abierto en el mercado azucarero por el desplome de la producción en Saint Domingue. Para lograrlo, se entendía como imprescindible la afluencia libre y regular de mano de obra esclava a los puertos cubanos. La gestión esclavista se extendió luego de 1789, logrando sucesivas prórrogas del permiso real hasta obtener la liberalización total.

Durante los primeros años de la trata legal, los señores de ingenio habaneros trataron de participar del negocio del tráfico formando sociedades por acciones. En 1803 se fundó la Compañía Africana de La Habana para la importación de esclavos, por iniciativa de la firma Cuesta Manzanal y Hermanos. El Capitán General y el Real Consulado encomendaron a José de Arango la promoción de la Compañía, a la que pronto se adscribieron los principales nobles-hacendados de La Habana: condes de Vallellano, Mopox, O'Reilly, Buenavista, los marqueses de Monte Hermoso y Casa Calvo, y los hermanos O'Farrill y Herrera, emparentados con los anteriores.⁹ El fracaso de esta empresa se interpreta como el fracaso del último intento de los hacendados habaneros por participar como grupo en la trata. Desde este momento perderían totalmente el control sobre el negocio que abastecía de mano de obra a sus ingenios. Cuesta y Manzanal trató de superar la competencia creando la Compañía Africana en alianza con estos hacendados, pero fracasaron al unirse contra ella comerciantes peninsulares y extranjeros que temieron que se formara un monopolio (Franco, 1980:212). Desde aquí, las familias azucareras clásicas (Montalvo, Pedroso, Calvo de la Puerta, etc.) dependerían totalmente de mercantes peninsulares o extranjeros para proveer sus plantaciones de bozales. La excepción fueron los O'Farrill, quienes en su doble papel de hacendados y comerciantes poseían el capital y la experiencia necesaria para invertir en solitario en el tráfico.

La participación en la trata de Gonzalo O'Farrill y Herrera, el habanero que más alto escaló las cortes españolas, evidencia que el comercio de africanos fue un negocio familiar para los O'Farrill. Con los capitales acumulados en la trata y la venta de azúcar, el padre de Gonzalo O'Farrill le compró un puesto en la academia militar de Ávila, en España. Con diecinueve años y con el grado de oficial sale de la Academia con la misión de fundar y dirigir un colegio militar (favorecido por Alejandro O'Reilly). En 1795 es nombrado Brigadier de Caballería y un año después, Teniente General. En 1799 es comisionado embajador en Berlín; regresó a España luego para ser nombrado ministro de la Guerra de José Bonaparte I en 1808.¹⁰ En 1787, dos años antes de la legalización del comercio de esclavos por particulares, Gonzalo O'Farrill forzó al Capitán General Ezpeleta a emitir un permiso especial para él y para el conde de Riela. Se les permitió introducir en Cuba 300 esclavos cada uno (Saco, 2006:290).

Al otro lado del Atlántico

El año 1816 estuvo marcado por una empresa única en la historia del tráfico, un suceso que destaca lo peculiar que fue esta familia. El 10 de abril José Ricardo O'Farrill y Herrera y sus hijos Juan y Antonio O'Farrill y Arredondo, se asociaron como armadores a un grupo de comerciantes para fundar una factoría de esclavos en la costa de África. Ironías de la historia, ese año se cumplía el centenario de la llegada del abuelo de O'Farrill y Herrera a Cuba como agente de la South Sea Company.

⁹ ANC, Asuntos Políticos, legajo 106, expediente 9.

¹⁰ La información biográfica que presentamos de Gonzalo O'Farrill Herrera se toma de Francisco Calcagno (1878).

Organizar una compañía negrera era un negocio complejo que exigía grandes sumas de dinero (parte del mismo en efectivo, que le faltaba al hacendado promedio) y conexiones en el universo criminal de la trata. La mayor parte del capital era suministrado por los armadores de la compañía, que se constituía en una sociedad por acciones; los accionistas reunidos por el armador principal aportaban la suma restante (durante la década de 1850 se generalizó asimismo la práctica de vender las expediciones cuando se sabía que habían logrado burlar la vigilancia de los cruceros ingleses). La red de contactos y el *know how* de la trata que poseían los O’Farrill (patrimonio familiar intangible) fueron fundamentales para la creación de esta compañía.

Para lograr un flujo constante de mano de obra las sociedades del tráfico necesitaban agentes confiables en las costas de África. Estos factores (o mongos) eran aventureros de tierra y mar, versátiles comerciantes con conocimiento primario sobre las formas de negociación con los reyezuelos africanos y sobre la competencia asentada en los diferentes enclaves. Los armadores, accionistas y consignatarios, generalmente se encargaban de la parte europea y americana del comercio esclavista, siendo el mingo (junto al capitán de navío) el actor principal en la parte africana: establecían factorías con barracones que llenaban de cautivos a la espera de los barcos enviados por los armadores. Los factores podían alternar su función con la de capitán de barco y si tenían éxito en sus negocios, formar su propia compañía y convertirse en armador.¹¹ En caso de que sus enclaves quedaran inoperantes, los factores se anunciaban, demostrando su experiencia como factor en busca de ser empleado por nuevos armadores. En esta situación se encontraba Jacob Faber,¹² quien fue contratado por los O’Farrill y sus asociados para el puesto. Los socios le adelantaron 12,514 pesos para establecer la factoría en Gallinas (luego se le enviaría más dinero para comprar esclavos) y se acordó pagarle un estipendio fijo más el cinco por ciento de la venta de los bozales.¹³

La liberalización económica efectuada por la Monarquía Borbónica produjo un desarrollo de la esclavitud y la economía de plantación en Cuba cuando en el sistema-mundo europeo la fuerza de trabajo esclava comenzaba a ser sustituida por trabajadores libres. En 1789, mientras se firma la Real Cédula que impulsa la introducción de bozales en la Isla, en Francia cae la Bastilla al son de consignas abolicionistas. Dicho año William Wilberforce presentó en el parlamento británico una moción contra la esclavitud y la trata.

Los procesos transnacionales que llevaron a la Revolución de las Trece Colonias y a la Revolución de Haití crearon condiciones propicias para el despegue de la plantación en Cuba. El desarrollo ulterior de dichos procesos desembocó en una nueva etapa del capitalismo mundial. En esta nueva etapa, la trata de africanos y la esclavitud dejaron de ser sancionadas por las potencias europeas, debido a una conjunción entre factores económicos y la prédica de la filantropía internacional. Los comerciantes radicados en Cuba pudieron lucrar solo durante algunas décadas con la entrada legal de bozales.

Desde 1811, debido a las discusiones sobre la esclavitud ocurridas en el marco de las Cortes de Cádiz, los esclavistas vieron en peligro la continuación del modelo de producción basado en mano esclava. En un escenario internacional donde la hegemonía militar británica imponía

¹¹ Un caso notorio en el siglo XIX sería el de Pedro Blanco, el mingo de Gallinas, quien luego de que los ingleses arrasaran con las factorías negreras de Gallinas, vendría a La Habana y consignaría varios barcos negreros.

¹² Jacob Faber y su hermano Paul eran norteamericanos con experiencia como factores en Río Pongo y Río Núñez. En 1815, Faber se encontraba en La Habana. Había llegado desde Pongo a bordo de una goleta propiedad de Juan Madrazo, con el que entabló ese año pleito judicial (ANC, Tribunal de comercio, legajo 184, expediente 13). Luego de solventar sus negocios con Madrazo, entró en contacto con los O’Farrill por mediación de otro negrero, Cornelio Souchay.

¹³ ANC, Tribunal de Comercio, legajo 467, expediente 3.

mediante la firma de tratados sus intereses abolicionistas, los O’Farrill se propusieron multiplicar los beneficios de la trata antes de su definitiva abolición, que ya se veía en el horizonte. En los Tribunales del Real Consulado queda constancia de la contrata original celebrada “[...] entre los Señores don José Ricardo, don Juan y don Antonio O’Farrill, don Juan Espinosa, don Martín de Zabala y don Cornelio Souchay, por una parte, y don Jacobo Faber por la otra para establecer una factoría en la costa septentrional de África en el Puerto de Gallina”.¹⁴

Esta compañía tuvo la dimensión atlántica propia del tráfico de africanos. Los O’Farrill establecieron una sociedad mercantil con un comerciante alemán para traer de Europa mercancía que se mercadeaba en La Habana y se despachaba para las costas de África.¹⁵ El comercio establecido con los puertos de Burdeos, Amberes y Bremen mantenía los barcos negreros de los O’Farrill surtidos de los útiles más codiciados por los jefes tribales. La compañía compró sus naves en Charleston y La Habana, llegando a tener cuatro goletas: Iris, Circasiana, Politea y Dulcinea.¹⁶

Para el funcionamiento logístico de esta compañía, los O’Farrill se asociaron con otros negreros de La Habana. Los traficantes de esclavos operaban como todo comerciante, se relacionaban con los que vendían la misma “mercancía” y establecían redes de cooperación coyunturales o permanentes con traficantes de otras zonas. Los O’Farrill desarrollaron una red que incluía a Francisco Bengochea, Tiburcio de Zulueta, Antonio Escoto y Antonio Frías.¹⁷ Al ser estos comerciantes de mercancías legales (además de vendedores de africanos) con tiendas establecidas en el puerto, abastecían las naves de la compañía con la charcutería necesaria para el pasaje medio, reponían el aparejo y garantizaban la cubertería de los barcos.¹⁸

En las costas de Gallinas (actual Sierra Leona) se estableció una factoría con un factor residente. El primer O’Farrill llegó a Cuba como agente de una compañía británica para el tráfico de esclavos y cien años después sus descendientes, convertidos en ricos hacendados, creaban una compañía para el odioso comercio y contrataban su propio factor. Mediante Faber, los O’Farrill tuvieron contactos con actores importantes del otro lado del Atlántico (incluidos un rey, probablemente Siaka de Kerefe). Antes de que la compañía se desarticulase en 1818, lograron introducir en La Habana 1079 esclavos en siete expediciones. Descontando de esta cifra los que murieron antes de ser vendidos en los barracones de La Habana y los que los O’Farrill se quedaron para sus plantaciones, fueron vendidos 841 para una ganancia neta de 282 509 pesos.¹⁹

La asociación de los O’Farrill con Faber terminó en un dilatado proceso judicial. La creación de esta empresa con su factoría africana y su funcionamiento hasta 1818 demuestra que la época de aprendizaje-consolidación de las prácticas-redes transnacionales de la trata negrera (comenzada en 1790) concluía para los tratantes asentados en Cuba. Se abría una nueva etapa de perfeccionamiento que coincidiría con el desplazamiento paulatino de la política internacional hacia posiciones abolicionistas.

¹⁴ ANC, Tribunal de Comercio, legajo 177, expediente 4.

¹⁵ ANC, Tribunal del Real Consulado, legajo 351, expediente 11. Juan Federico Bastian, alemán radicado en la Isla, fue el socio de los O’Farrill en esta empresa.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ ANC, Tribunal de Comercio, legajo 442, expediente 16.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ ANC, Tribunal de Comercio, legajo 467, expediente 3.

Traficando en la era de la abolición

El periodo que va desde 1820 hasta la década del sesenta se conoce como la Era de la Abolición debido a la gestión imperial británica a favor de la erradicación, primero del tráfico negrero, luego de la esclavitud. No obstante, esta etapa puede ser justamente llamada la Era de la Esclavitud en Masa, resaltando el hecho de que la campaña abolicionista europea se yuxtapone a un aumento sin precedentes en el volumen del tráfico de esclavos hacia las Américas (Dale Tomich-Michael Zeuske, 2008).

Durante la segunda mitad del siglo XIX el nombre de los O’Farrill mantuvo la fama de apellido negrero, digno de mencionarse junto al de los grandes traficantes peninsulares como Pedro Blanco, Joaquín Zulueta, Joaquín Gómez y Francisco Marty y Torrens. Aun así, luego de que entrase en vigor la prohibición del tráfico de esclavos hacia Cuba en 1820, los O’Farrill lograron ocultar su complicidad en el inhumano y ahora ilegal comercio.²⁰ Hasta 1866. En marzo de ese año el Capitán General solicitó a la Comandancia General de Marina del Apostadero de la Habana que enviase un barco para inspeccionar el área de Guanahacabibes, la península más occidental de la Isla, por sospechar de que allí estaban alijando expediciones negreras. El panorama encontrado por los marineros del vapor Neptuno al llegar a la zona conocida como Punta del Holandés, fue descrito por la historiadora María del Carmen Barcia de la siguiente manera:

Lo que encontraron esos marinos en Punta del Holandés rebasa los límites de un relato de terror: cadáveres por todas partes, más de 50 tumbas abiertas con 2 o 3 muertos en cada una, niños macilentos, gentes que se alimentaban del tronco desgajado de las palmas canas, era el infierno en la tierra (...). Siete barracones, grandes pailas para cocinar alimentos, platos, instrumentos, restos de hamacas y, también, muchos cadáveres, algunos momificados, otros comidos por las auras (Barcia, 2017:173-174).

Cuando el Neptuno regresaba al puerto habanero se encontró con la goleta Matilde que llevaba bozales desde la finca de uno de los armadores del buque negrero, Francisco Marty y Torrens, alias Pancho. En dicha goleta fue apresado José Ricardo O’Farrill y O’Farrill.²¹ Otro miembro de la familia fue encausado por haber estado antes en la finca de Marty. Ambos trataron de ocultar su complicidad alegando que se habían trasladado desde sus respectivas residencias en Guanabacoa y Matanzas solo para alquilar esclavos. El proceso judicial contra José Ricardo O’Farrill y O’Farrill y José Ricardo O’Farrill y Folch duró hasta 1875. Los O’Farrill presentaron en su defensa un contrato firmado con Marty para el alquiler de cien negros, los pagarés de dicho contrato, las inscripciones de los esclavos en las respectivas capitanías de partido donde se ubicaban sus ingenios, padrones de los esclavos fechados en 1865 y pases para el movimiento entre jurisdicciones, documentación toda obtenida mediante sobornos a las autoridades locales.²²

²⁰ En 1857 un destacamento de infantería fue apostado en la playa detrás del ingenio Luisa de Ignacio Herrera y O’Farrill, Marqués de Almedares. El objetivo de dicho destacamento era prevenir el alijo de bozales por el embarcadero del ingenio y vigilar la entrada del río Mayabeque. (ANC, Miscelánea de expedientes, legajo 3685, expediente b). En 1861 un aviso confidencial daba cuenta sobre un alijo ocurrido en el muelle del Ingenio San Rafael, propiedad de Ricardo O’Farrill, en la jurisdicción de Rancho Veloz. Nada pudo probarse. (ANC, Miscelánea de expedientes, legajo 3752).

²¹ José Ricardo O’Farrill y O’Farrill era hijo de Rafael y Luisa O’Farrill, y sobrino de José Ricardo O’Farrill y Herrera. El otro implicado fue José Ricardo O’Farrill y Folch, hijo de Ignacio O’Farrill y Luisa Folch y primo de O’Farrill y O’Farrill.

²² ANC, Miscelánea de expedientes, legajo 3404, expediente b.



Figure 2: Ingenios de la familia O'Farrill. Muestra el dominio territorial de la familia en Tapaste y Madruga. *Mapa de Vives*, Hoja No 2, 1835. (Hecho entre 1824-1831).

En oposición a la evidencia fraudulenta presentada por la defensa, durante el juicio se acumularon pruebas irrefutables de que los O'Farrill eran los principales socios de Marty e incluso parte de los bozales sobrevivientes fueron encontrados en sus ingenios.²³ Aun así, el caso se cerró el 19 de agosto de 1875, sin más condena para los encausados que la de devolver los bozales descubiertos en sus propiedades. El juicio contra los O'Farrill por su participación en el alijo de Punta del Holandés demuestra que esta familia nunca se abstuvo de participar en la trata negrera, sino que consignaron junto a Francisco Marty la última expedición que los investigadores refieren (con evidencia) alijó en Cuba. Con la absolución de los O'Farrill se cerraron los procesos judiciales contra el tráfico de africanos en Cuba. Luego de 1866 cesaría la participación de esta familia criolla de origen irlandés en el odioso comercio, más por las condiciones políticas imperantes que por una renuncia voluntaria a dicho negocio.

Conclusión

Los O'Farrill figuran en las crónicas habaneras como venerables patricios y grandes señores de ingenios. La familia poseyó los ingenios más importantes de las zonas azucareras de Sabanilla, Tapaste y Madruga.²⁴ En el movimiento de la Ilustración Reformista Cubana jugaron un papel central los hermanos de la tercera generación, los O'Farrill y Herrera, alineándose a favor de la liberalización de la economía insular junto a hombres como Francisco de Arango y Parreño y Nicolás Calvo de la Puerta y O'Farrill. Esta familia se dedicó a esclavizar y vender personas por siglo y medio. En su afán de enriquecerse, se embarcaron en el negocio de la trata, dejando huellas que nos permiten reconstruir las prácticas del odioso comercio en su dimensión atlántica. José Ricardo O'Farrill y Herrera fue uno de los principales arquitectos de

²³ Este caso demuestra como el pasaje final (movimiento desde el lugar costero del alijo hasta el destino final donde el africano sería sometido a un régimen de trabajo forzado) podía ser tan traumático como el pasaje medio (travesía atlántica). Los bozales traídos en el Neptuno fueron lanzados desde el barco y tuvieron que atravesar el diente de perro de la agreste costa de Punta del Holandés para llegar a la orilla. Muchos murieron y fueron enterrados en cuevas aledañas. Los sobrevivientes fueron amontonados en carretas algunos, otros hacinados en una nueva embarcación hasta alcanzar sus nuevos destinos. Fueron distribuidos, con varios transbordos intermedios, en Pinar del Río, La Habana y Matanzas. Por la ilegalidad de su presencia en suelo cubano, iban ocultos, apilados unos sobre otros durante un pasaje final en el que los víveres y el descanso escaseaban más que en la travesía trasatlántica.

²⁴ El ingenio más famoso de los O'Farrill se llamó Santo Cristo de La Vera Cruz y tenía una extensión de 70 caballerías de tierra, propiedad de Juan José O'Farrill. Moreno Friginals afirma que fue el mayor de Cuba hasta la década de 1780.

la infraestructura legal creada a fines del siglo diez y ocho para facilitar el tráfico de esclavos hacia la colonia de Cuba. Junto a dos de sus hijos fundó la única factoría negrera en África financiada por capitales criollos y gestionada desde La Habana. Cuando la labor abolicionista del Imperio Británico forzó a España a firmar un tratado proscribiendo el tráfico de esclavos, los O’Farrill usaron su experiencia centenaria de negreros y la influencia que tenían dentro del poder colonial para mantenerse activos en el negocio hasta 1866. La acumulación de capital y el ennoblecimiento que lograron los O’Farrill partiendo de un humilde origen en una islita del Caribe, puede describirse como el decimonónico “sueño americano” de los comerciantes de esclavos. No sería justo olvidar que tal riqueza y poder costó la libertad y la vida de miles de seres humanos.

Tabla hecha con la información general encontrada en los archivos cubanos sobre la obra política de los hermanos O’Farrill y Herrera.

Hermano	Fecha	Membresía, proposición, participación	Escrito
José Ricardo O’Farrill y Herrera	1793	Fue Jurado de un concurso de la Real Sociedad Patriótica. Los temas versaron sobre cuestiones agrícolas, industriales y a la construcción de caminos. Miembro de la Sociedad Patriótica.	
	9 enero de 1793	Se funda el Real Consulado de Agricultura y Comercio y O’Farrill es seleccionado como Teniente de Consiliario.	
	21 agosto de 1793		<i>Exposición sobre el método observado en la Isla de Cuba, en el cultivo de la caña dulce y la elaboración de su jugo.</i>
	1795	Nombrado consiliario del Real Consulado, en este año el Consulado propone que la Isla realice el tráfico directo de bozales.	
	19 noviembre de 1796		<i>Sobre los medios para obtener la propagación de los negros en el campo, memoria de José Ricardo O’Farrill y Antonio Morejón leída en el Real Consulado.</i>
	24 noviembre de 1796		<i>Informe sobre las ideas que en la memoria de la conservación de los montes del P. Manuel Gil hay adaptables a este país, leído en la Junta general de la R. Sociedad Patriótica.</i>
	30 agosto de 1797		<i>Memoria sobre la cría de ganado mular y caballar, y mejora de sus castas, presentado por Ricardo O’Farrill y Juan Bautista Lanz al Capitán General y al Real Consulado.</i>
	6 septiembre de 1797	Seleccionado prior del Real Consulado de la Habana	
	agosto 1798	Ricardo O’Farrill propone ofrecer un buen premio para quien escriba la mejor memoria acerca del gobierno de los ingenios en la parte moral y física, para evitar <i>un Haití</i> .	
	8 agosto de 1798		José R. O’Farrill y José M. López y Juan Patrón publican <i>Los ingenios de la Isla de Cuba</i>

			<i>en 1798, informe del Consulado al Conde de Santa Clara.</i>
	28 mayo de 1800	Ricardo O’Farrill propone en el Real Consulado la creación de una nueva Compañía de Seguros Marítima.	
	12 septiembre de 1815	Nombrado miembro de La Junta de Población Blanca formada en la Real Sociedad Económica.	
	11 diciembre de 1816		<i>Exposición dirigida al Presidente, Gobernador y Capitán General sobre población blanca en esta isla.</i>
	1841	Socio de honor de la Real Sociedad Patriótica de La Habana.	
Juan Manuel O’Farrill y Herrera (1756-1825)	24 octubre de 1790	Fundador del <i>Papel Periódico de La Habana</i>	
	27 abril de 1791	Se redacta la petición al Rey para formar una Sociedad Patriótica en La Habana, es seleccionado junto a Luis Peñalver y Cárdenas, el conde de Casa Montalvo y José Basave para presentar esta petición al Rey.	
	1793	Redacta los estatutos de la Sociedad Patriótica y presenta su proyecto para la creación de una Escuela de Agricultura. Fue sucesivamente el presidente de la Sección Económica de la Sociedad Patriótica, Secretario de la misma y posteriormente Vicedirector (en distintos años). Miembro también del Real Consulado.	
	febrero de 1814		<i>Descripción histórica y geográfica del pueblo y jurisdicción de Matanzas, publicada en el Diario de La Habana.</i>
	1819	Establece el primer buque de vapor (Neptuno) para el trasiego entre La Habana y Matanzas.	
Ignacio O’Farrill y Herrera	1794	Miembro de la Sociedad Patriótica Amigos del País	
	1803	Miembro del Real Consulado	
	22 diciembre de 1810		<i>‘Dictamen sobre un papel titulado observaciones sobre las enfermedades del ganado vacuno Y sus curas’, Profesor Iván Esteban Gonezara e Ignacio O’Farrill, publicado en el Diario del Gobierno de la Habana.</i>
Rafael O’Farrill y Herrera (1768-1845)		Miembro como el resto de sus hermanos del Real Consulado y la Sociedad Patriótica. Fue prior del Tribunal del Real Consulado y alcalde ordinario de La Habana.	
	16 diciembre de 1820	Pertenece a la Diputación Provincial junto a Santos Suarez, Juan Montalvo y Tomás Romay.	
	11 septiembre de 1836	Se le incluye en la lista que el General Tacón ordena crear para diputados a Cortes.	
		Se involucra junto a Francisco Montalvo en un proyecto para construir un ingenio movido por fuerza eólica o hidráulica.	
	1841	Subvenciona junto a Juan Montalvo, el Marqués del Real Socorro e Ignacio Calvo la construcción de una máquina para transportar el bagazo.	

Lista de referencias

- Barcia Zequeira, María del Carmen. (coord.), *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)* (La Habana: Editorial Universidad de La Habana, 2017).
- Calcagno, Francisco, *Diccionario Biográfico Cubano* (New York: Imprenta y Librería Ponce de León, 1878).
- Franco, José Luciano, *Comercio clandestino de Esclavos* (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1980).
- García Rodríguez, Mercedes, *El crédito hipotecario a los ingenios habaneros: 1700-1792*, en *Diez Nuevas miradas de Historia de Cuba*, José A. Piqueras Arenas, coord. (Castelló de la Plana: Publicacions de la Universitat Jaume I, 1998).
- Kuethé, Allan J. y José Manuel Serrano Álvarez, 'La familia O'Farrill y la élite habanera' en *Élites urbanas en Hispanoamérica: De la conquista a la independencia* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2005) pp. 203-212.
- Marrero, Leví, *Economía y Sociedad. Del monopolio hacia la libertad comercial* (Madrid: Editorial Playor, 1978), Vol. VI.
- Saco, José Antonio, *Historia de la Esclavitud* (La Habana: Imagen Contemporánea, 2006), Vol. IV.
- Tomich, Dale y Michael Zeuske. (2008). *Review* (Fernand Braudel Center), Vol. XXXI, No. 2, the *Second Slavery: Mass Slavery, World-Economy, and Comparative Microhistories*, Part I (2008), 91-100