

La historia de la Organización para la Unidad Africana es un tema idóneo para iniciar esta labor, escribe R. Esteban, y de ahí el interés y la actualidad del trabajo de J. L. Cortés, que recoge la historia de este proceso de solidaridad e integración africanas, poniendo además de relieve algunos de los aspectos que se relacionan con la presencia española en el continente africano. Es un tema que además ha sido tratado por la historiografía actual centrandolo el interés de algunos autores, desde la publicación, hace unos años, del estudio de B. Boutros-Ghali: *L'Organisation de l'Unité Africaine*, París, A. Colin, 1969, hasta las obras más recientes de Z. Cervenka: *The unfinished quest. African Unity and the OUA*, Londres, Friedman, 1977, y de M. Wolfers: *Politics in the Organization of African Unity*, Londres, Methuen, 1976, en cuya línea temática se encuentra el trabajo de J. L. Cortés, realizado a partir de referencias bibliográficas y utilización de prensa y revistas especializadas.

El libro se inicia con el planteamiento general de «El camino hacia la unidad africana» (cap. I), desde los orígenes y desarrollo del movimiento panafricanista, para pasar en el capítulo II a exponer el «Nacimiento e institucionalización» de la OUA, y continuar en el III con los «Problemas y condicionamientos de la OUA», en especial de tipo político y económico. El capítulo IV versa sobre el «Desarrollo de la OUA hasta 1972», centrado en el seguimiento de las Conferencias cumbres de la Organización celebradas durante estos años; y el capítulo V contiene «El camino de la unidad entre 1972 y 1974», también con la descripción de las sucesivas Conferencias cumbres, mientras que el VI recoge la «Configuración de la OUA entre 1975 y 1978», y el VII analiza «La OUA entre 1979-1981», igualmente con el hilo argumental de las Conferencias cumbres celebradas a lo largo de estas diversas fases.

«España y la africanidad de las islas Canarias y otros territorios» es el tema tratado en el capítulo VIII, para continuar en el IX con el de «Hacia una nueva política española en África», en cuyo marco señala el autor las relaciones económicas y la acción diplomática. En el capítulo X y último expone J. L. Cortés, como a modo de conclusiones y síntesis, y con la perspectiva histórica abierta hacia el futuro del continente africano, la situación actual de la Organización en la realidad del África de nuestros días, bajo el título de «La OUA, una idea aún sin realizar». El libro incluye en sus páginas finales una serie de apéndices: un cuadro cronológico de las independencias africanas y una colección de textos bibliográficos de autores africanos sobre algunos de los temas tratados, así como de documentos, como la Carta de la OUA; una bibliografía básica, en una relación muy general y algo imprecisa, y un índice de nombres, y otro de materias.

J. U. MARTÍNEZ CARRERAS

FRANCO, José Luciano: *Comercio clandestino de esclavos*. Habana, Edit. de Ciencias Sociales, 1980, 400 pp.

José Luciano Franco nació en La Habana en 1891. Primero trabajó como obrero tabaquero, después fue periodista y, por último, profesor universitario, dedicando gran parte de su vida a la investigación histórica y, principalmente, al problema de la esclavitud en Cuba y en otras zonas americanas. Ha ocupado altas responsabilidades en organismos científicos y culturales, como la Sociedad Cubana de Estudios Históricos e Internacionales y la Academia de Historia de Cuba. Entre sus obras se pueden destacar: *Afroamérica*, 1961; *Historia de la Revolución de Haití*, 1966; *Folklore afrocubano*, 1971; *Las conspiraciones de 1810 y 1812*, 1977; *La diáspora africana en el Nuevo Mundo*, 1978; *Contrabando y trata negrera en el Caribe*, 1978. En la actualidad es profesor universitario y miembro

del Consejo Científico de la Academia de Ciencias de Cuba y del Consejo Asesor del Ministerio de Cultura.

En *Comercio clandestino de esclavos*, J. Luciano Franco aborda la historia del tráfico de esclavos desde sus inicios —a finales del siglo XVI— y su desarrollo en los siglos XVII y XVIII hasta su fin en el XIX.

Comienza el libro analizando «El comercio negrero hasta el siglo XVII», es decir, sus inicios con los *asientos* españoles. «La palabra *asiento* significa cosa convenida y sentada. Era un contrato de derecho público por medio del cual un particular o una Compañía se comprometía con el gobierno español a reemplazar con negros la deficiencia de mano de obra que existía en las colonias o en alguna región de América española» (p. 9). Los asientos pasaron por diversas personas o entidades y por varias etapas: *a*) período de los primeros asientos (1528-1601); *b*) período portugués (1601-1640), interrumpido por un período de administración directa entre 1609 y 1615; *c*) interrupción de la trata (1640-1651); *d*) administración directa (1651-1662); *e*) período de transición (1662-1648), dentro del cual hay varios destinatarios: 1662-1678, genoveses; 1674-1675, portugueses; 1676-1685, Consulado de Sevilla, y 1685-187 a los holandeses; *g*) administración directa (1687-1689); *h*) período de transacciones (1689-1701), e *i*) período de asientos de carácter internacional.

Sigue con lo que llama «La era de los negreros». Si durante el siglo XVII el monopolio del comercio estaba en manos españolas, a partir de entonces comienza la rivalidad anglo-francesa por arrancárselo; quizá éste fuera uno de los motivos de la intervención francesa en la guerra de Sucesión española, que al acabar con la entronización de Felipe V va a traer un dominio francés del comercio y la economía española. Este monopolio francés, concretado en asientos, pasa a manos inglesas por el Tratado de Utrech (1713), pero éstos pondrán más atención en introducir mercancías inglesas que otras cosas gracias al derecho que tenían de enviar anualmente un navío (navío de permiso) a las posesiones españolas. Pero ya en el siglo XVIII el monopolio representado por los asientos y por las Compañías comienza a fallar, bien por contrabando o bien por la intromisión de particulares en este comercio, que cada vez van a tener una mayor importancia.

«La trata libre» va a venir favorecida por la política española, que desde fines del siglo XVIII facilitará el tráfico en manos cubanas, y desde 1789 hasta 1804 una serie de disposiciones darán carácter oficial a la trata de negros con el fin de que los hacendados cubanos puedan contar con el suministro de esclavos para crear numerosos ingenios. Esta libertad comercial la aprovecharán los extranjeros para proveer la inmensa mayoría de los esclavos importados en este período, generalizándose un contrabando con las colonias inglesas, tanto con esclavos como con negros libres. Pero en el momento en que la trata libre parecía alcanzar su máximo apogeo se inician los debates contra el tráfico de esclavos, que ya anunciaba la abolición de la esclavitud. El movimiento se inicia con la independencia de EE. UU., seguida por Inglaterra (intervenciones de Wilberforce en la Cámara de los Comunes) y Francia.

En el cuarto capítulo se analizan las «Vicisitudes y dificultades de la trata negrera» que vienen dadas por la lucha entre Inglaterra y Francia por el control del monopolio comercial y marítimo y que acaba con la victoria inglesa al ir desplazando a Francia. Pero un hecho fundamental, acaecido a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, cambia la actitud inglesa ante la trata: la Revolución industrial, que motiva una campaña abolicionista en Inglaterra, al frente de la cual se encuentran los plantadores de las Antillas unidos a comerciantes, industriales y banqueros para acabar con la trata y la esclavitud, pues el sistema esclavista establecido en Cuba competía ventajosamente en el mercado mundial, lo que era contraproducente para sus intereses. Esta campaña culminó con la Declaración final del Congreso de Viena en 1815.

La reacción de los hacendados cubanos fue inmediata: defensa de la estructura económica basada en el trabajo esclavo, lanzándose a operar directamente o asociados a negreros y armadores norteamericanos a los riesgos del tráfico negrero. Este tráfico cada vez era más difícil por la actividad de los barcos ingleses que patrullaban no sólo en el Caribe, sino también en las costas de Africa. Inglaterra presionó para que el tráfico fuera abolido por los países europeos y, con ese fin, Castlereagh presionó en el Congreso de Viena no sólo a nivel internacional (Declaración final conjunta), sino también a nivel de países. Esto último se concretó en una serie de tratados bilaterales, como el firmado con España en 1817, según el cual el tráfico tendría que acabar en 1820. Pero en la práctica el Tratado no se cumplió y la oligarquía negrera, que se ofrecía a pagar más dinero que Inglaterra para que el Tratado no se firmara, se preparó para continuar con la trata, contando para ello con el apoyo de las propias autoridades hispanas en Cuba, de los comerciantes y navieros norteamericanos y con los mongos.

Sobre «Los mongos de la costa de Africa» trata el capítulo quinto. Estos personajes, generalmente blancos, suministraban esclavos a los negreros clandestinos desde sus enclaves en la costa de Africa y muchos fueron atraídos por los grandes beneficios producidos de 1815 a 1860 por la trata clandestina de esclavos. Los principales mongos de esta época fueron Pedro Blanco, Cha-Cha, T. Canot y Ormond. Además de los grandes mongos, existían docenas de pequeñas factorías (almacenes de esclavos) a lo largo de la costa occidental de Africa, manejados por brasileños, portugueses, españoles, franceses e ingleses.

«La oligarquía negrera» es el objeto del capítulo sexto. En él analiza J. L. Franco los principales personajes que van a controlar la situación cubana al entrar a formar parte de la camarilla dominante con el gobernante colonial de turno, convirtiéndose en el más firme sostén del régimen colonial. Los nombres más importantes son: Ricardo O'Farrill y O'Daly y sus descendientes, J. Villanueva Pico, J. Vicente Osorio, Fco. Arango y Parreño, Joaquín Gómez, Fco. Marty Torrens, Pedro Blanco, J. de Zulueta, Forcade, etc. Esta oligarquía va a contar con el apoyo de algunos gobernadores españoles, va a controlar las principales instituciones de la isla y va a estar representada en las Cortes españolas, con lo que frenarán cualquier proyecto en su contra.

El capítulo séptimo trata sobre la «Burla y escarnio de los tratados internacionales». A pesar de que Inglaterra, en su empeño por acabar con la trata, firmará tratados con los distintos países, esto servirá de poco, pues los comerciantes franceses, españoles, portugueses, etc., contarán con el apoyo de sus respectivos gobiernos para continuar con la trata, bien en forma de contrabando, bien buscando entre las leyes algo que les permitiera continuar con su tráfico. Gran influencia tendrá también la existencia de los reyezuelos africanos que, por los beneficios de las ventas, seguirán practicando sus «guerras y cacerías» en el interior para conseguir la materia prima de venta.

En el último apartado se estudia el «Auge y decadencia de la trata africana». La decadencia comenzó a mediados del siglo XIX, cuando el control inglés se hizo más efectivo en la costa occidental de Africa, desplazándose el comercio a la costa oriental. Esta decadencia va a venir favorecida por la actitud, en lo que respecta a España, de los gobernadores de Cuba, en especial a partir de D. Juan de la Pezuela (diciembre de 1853), que tenían instrucciones de liquidar el tráfico. España hizo efectiva la abolición de la esclavitud en Cuba en 1886 y se puede decir que en los últimos veinte años del siglo XIX tanto la trata como la esclavitud están prácticamente abolidas en el Caribe.

El autor completa el libro con una bibliografía y fuentes documentales.