

LA DIPLOMACIA BRITANICA Y LA ABOLICION DEL TRAFICO DE ESCLAVOS CUBANO: UNA NUEVA APORTACION

La abundante y variada producción historiográfica que hoy existe sobre el tráfico cubano de esclavos y sobre la estructura social que éste generó viene a completarse con la reciente aparición de la obra del doctor David Murray *Odious Commerce. Britain, Spain and the Abolition of the Slave Trade* (1).

Este nuevo trabajo nos trae a la memoria el ya clásico estudio del doctor A. Corwin, en el que hace trece años se abordaba el problema de la abolición del tráfico y de la institución esclavista en Cuba (2). El autor ponía de manifiesto de qué manera, en el largo proceso histórico que llevó a la desaparición de ambos fenómenos, intervino la política abolicionista de Inglaterra. También tuvo en cuenta la importancia que en este proceso tuvieron las transformaciones socioeconómicas que la isla experimentó, la evolución política tanto de Cuba como de la metrópoli y los cambios experimentados por la opinión pública de ambas.

La obra de Murray, de ámbito cronológico más reducido, ya que no plantea el problema de la abolición de la esclavitud, sino tan sólo del tráfico, pretende evaluar el papel que jugó Inglaterra en este último proceso. Dado que el tráfico se inicia a gran escala a partir de la Real Cédula de 1789, cuyas impli-

(1) Cambridge University Press, 1980.

(2) Corwin, Arthur. *Spain and the Abolition of Slavery in Cuba (1817-1886)*. University of Texas Press, 1967.

caciones subraya el autor, y que por aquellos momentos está surgiendo en diversos países de Europa y particularmente en Inglaterra un movimiento abolicionista que, a partir de 1807, *querrá imponerse a las demás naciones esclavistas, la historia del tráfico cubano es inseparable de la historia de la presión británica por suprimirlo.* En efecto, el autor tiene muy en cuenta esto, pero la abolición del tráfico estuvo condicionada por causas más complejas que la trama puramente diplomática que Murray nos presenta. Precisamente lo que hizo que el tráfico se convirtiera en un arduo problema diplomático fue la complejidad de la sociedad colonial cubana, sus necesidades, sus temores, aspiraciones, la capacidad de presión de ciertos grupos influyentes interesados en que se mantuviera el tráfico. Fue fundamental la idea que la clase política tenía de que para el mantenimiento de la soberanía española en la isla era imprescindible el mantenimiento del tráfico y de la esclavitud. Por tanto, un análisis casi puramente diplomático del problema no es suficiente.

Decíamos que el trabajo de Murray nos recordaba al de Corwin, y esto no sólo por tratarse de dos monografías sobre el mismo tema, sino por poseer ambas una estructura formal análoga, con una misma ordenación cronológica de los problemas. En el proceso abolicionista Corwin establecía una serie de fases fundamentales, una periodización que la obra de Murray viene a confirmar. Este último vuelve a incidir sobre aspectos ya tratados por aquél, aunque en muchas ocasiones los trata con mayor amplitud y plantea otros nuevos. Tras la obra del doctor Murray hay un estudio exhaustivo de los documentos del Public Record Office, British Library, Archivo Histórico Nacional de Madrid y del Archivo de Indias de Sevilla que le ha permitido hacer un estudio mucho más pormenorizado del que hiciera Corwin sobre la presión política que Inglaterra ejerció sobre España entre 1807-1866.

Con gran acierto, el autor, al ocuparse de la política abolicionista del gobierno británico, subraya la influencia y el peso que sobre ella tuvo la opinión pública inglesa. Estudia el origen del abolicionismo y la influencia que hasta 1850 ejerció sobre la política del gobierno, imponiéndole determinadas líneas de actuación. Así, en 1814 una campaña de los abolicio-

nistas está detrás de la presión diplomática de Inglaterra sobre España, y conduce a la firma en 1817 de un tratado para la supresión del tráfico de esclavos. En 1833 una nueva campaña abolicionista, apoyada por los plantadores de las Antillas británicas, culminará en la firma del tratado de 1835. La reorganización en 1839 del abolicionismo en la British and Foreign Antislavery Society se traduce en 1840-1842 en un momento de gran agresividad británica. Convertida Inglaterra al libre comercio, y aprobado en 1846 el Sugar Act, los abolicionistas opuestos a esta nueva política pierden el control que otrora tuvieran sobre el gobierno.

El autor pone de relieve cómo, tras la firma del tratado de 1817, a cuya gestión diplomática dedica gran atención, los esfuerzos de Inglaterra se encaminan a lograr su efectivo cumplimiento. A pesar de los recursos con los que para ello cuenta, la presión diplomática, la actividad de sus cruceros en las costas de Africa y Cuba, y la labor de la Comisión Mixta establecida en La Habana y Sierra Leona, la importación de esclavos no disminuye. La necesidad de mano de obra esclava en Cuba, que asegura un amplio mercado, impulsa a muchos a dedicarse al lucrativo contrabando.

En el nuevo acuerdo de 1835 Inglaterra logra imponer cláusulas más rigurosas. Los cruceros podrían detener los buques negreros y condenarlos ante la simple evidencia de que se dedicaban al tráfico, sin necesidad de que fueran encontrados esclavos a bordo. A pesar de ello, el contrabando continúa favorecido por la connivencia de las autoridades.

A través del análisis de los documentos de los comisionados británicos residentes en Cuba, el autor subraya la importancia cuantativa de este contrabando, así como los caracteres del mismo; la organización de las empresas, el tipo de buques empleados, la importancia que los astilleros estadounidenses tuvieron como lugares de equipamiento de los negreros, la participación de súbditos y capitales americanos en el contrabando. En realidad eran éstos los que mantuvieron el tráfico vivo y, sin su participación, el tráfico hubiera perdido su importancia numérica.

El autor pone de manifiesto los mecanismos a través de los cuales los traficantes lograron burlar la vigilancia británi-

ca, como por ejemplo, el uso que los buques negreros hacían de diferentes banderas brasileñas o americanas según las circunstancias, etc. En definitiva, el tráfico, sin decaer, cambió de carácter.

Los años de 1840-1842 fueron los de mayor presión británica. A la presencia de David Turnbull en la isla se añade la propuesta a España de un nuevo acuerdo que supondría un aumento de las atribuciones de la Comisión Mixta de La Habana que podría declarar libres a los esclavos cuya procedencia se demostrara ilegal. Este proyecto iba directamente contra la estabilidad de la sociedad esclavista y fue violentamente rechazado por amplios sectores de la sociedad cubana. El gobierno de Madrid, deseoso de no enajenarse el apoyo de plantadores y comerciantes, estaba dispuesto a garantizar la propiedad de los esclavos ilegales. Mientras esta garantía existiese el tráfico no tendría fin.

La figura de Turnbull, su relación con la sociedad abolicionista británica y su actividad en la isla de Cuba son objeto de la consideración del autor.

Murray concede también atención a la «Conspiración de la Escalera», una de las cuestiones más debatidas en la historiografía cubana. La incógnita de si realmente se descubrió una conspiración de negros en la isla a fines de 1843 o de si las autoridades, temerosas, procedieron a la investigación de una supuesta conspiración que realmente nunca existió, queda sin resolver. Lo que queda claro es que en aquellos momentos se estaba manifestando un creciente descontento entre los negros y un temor entre los blancos, que fue responsable de una salvaje represión.

A lo largo de diferentes capítulos el autor deja ver cómo desde mediados los años treinta surgió en Cuba el temor a un complot abolicionista que acabara con la esclavitud en la isla. De ahí el rechazo manifestado hacia Turnbull y su gestión, al que se acusó de ser el instigador de la sublevación. El autor sostiene que, aunque ciertamente durante la estancia de Turnbull en la isla éste, en colaboración con un grupo de influyentes criollos, proyectaba un plan para emancipar la isla y liberar a los esclavos, no hay evidencia de que una vez que abandonó la isla siguiera en contacto con los comités que para ello se

habían establecido ni de que éstos tuvieran relación con los acontecimientos de 1844. Desde luego, en su proyecto Turnbull no estuvo apoyado por el gobierno británico ni por la British and Foreign Antislavery Society. Por tanto, contrario a lo que otros autores han considerado, no se puede ver en los acontecimientos de estos años un intento británico organizado para acabar con la esclavitud en Cuba (3).

La presión inglesa y los acontecimientos de estos años facilitaron la aparición en 1845 de una ley para la represión del tráfico. Esta ley no permitía a las autoridades penetrar en las plantaciones en busca de los esclavos ilegalmente introducidos; dejaba, pues, sin cuestionar el derecho de propiedad esclavista y, por tanto, no satisfizo plenamente las demandas británicas.

Aunque este marco legal que habría de mantenerse hasta 1866 se consideraba inadecuado, su eficacia para la supresión del tráfico dependía con frecuencia del talante de los gobernadores de la isla. El autor analiza extensamente la gestión de los capitanes generales. Por ejemplo, la administración del general Valdés se caracterizó por su decidido interés por acabar con el tráfico y, en efecto, durante su período de mando, las cifras de importación se redujeron significativamente. El propio Valdés intentó obtener de Madrid medios más eficaces para su supresión, en la cual colaboró, cosa poco frecuente, con las autoridades británicas de la isla. Por el contrario, la de O'Donnell, una vez aprobada la ley de 1845, fue tolerante hacia el tráfico.

Al iniciarse la década de los cincuenta, la capacidad de presión de Inglaterra se vio condicionada por la aparición de un importante factor de orden político: el anexionismo. Inglaterra, sin dejar de perseguir la extinción del tráfico, tenía que lograr que España mantuviera su soberanía sobre la isla de Cuba, políticas que se manifestaron difíciles de conciliar, ya que cualquier presión abolicionista traía consigo el crecimiento del sentimiento anexionista entre los cubanos que consideraban

(3) Hernández Sánchez-Barba, Mario. «David Turnbull y el problema de la esclavitud en Cuba». Sevilla, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 14.

la anexión como la mejor garantía del mantenimiento de la esclavitud. Por otra parte, Gran Bretaña exigía a cambio de su apoyo político al gobierno madrileño que éste adoptase medidas eficaces en el terreno del tráfico. Fruto de esta delicada situación fue la experiencia del general Pezuela a la que Murray dedica amplia atención.

A pesar de la *continua presión británica* desde 1817, sólo será en 1866 cuando el tráfico de esclavos a Cuba desaparezca definitivamente. Diversos factores intervinieron en este eclipse. El triunfo del Norte en la guerra civil norteamericana fue esencial. Abolida la esclavitud en este país, se retiraban del tráfico cubano la mayoría de los capitales y buques con los que se venía realizando. El derecho mutuo de registro entre Inglaterra y Estados Unidos acordado en 1862 impedía a los traficantes cobijarse bajo esta última bandera. El acuerdo de 1862 fue el golpe de muerte del tráfico.

Con el transcurso del tiempo se había ido operando una transformación en las mentalidades. Para el estudio de esta transformación el doctor Murray nos remite a la obra de Corwin, donde estos aspectos están tratados con más extensión.

En Cuba, los reformistas se manifestaron partidarios de una inmediata abolición del tráfico como base para una ulterior reforma política. En España, la creación de la Sociedad Abolicionista estaba difundiendo entre la opinión pública una actitud favorable a la abolición de la esclavitud. En los medios políticos se consideraba que de no abolirse el tráfico podría ponerse en peligro la posesión sobre la Isla. Por otra parte, hubo determinadas transformaciones económicas que aconsejaban la gradual sustitución del trabajo esclavo por el libre. Esta serie de factores son esenciales para explicar la desaparición del tráfico. Sin tales transformaciones la presión inglesa hubiera resultado ser totalmente ineficaz, como venía sucediendo desde 1817.

Uno de los aspectos más novedosos de la aportación de Murray es la parte de su trabajo dedicada al estudio de los negros emancipados. Es decir, de los negros que, conforme a las estipulaciones de los tratados, al ser capturados los buques negreros en los que eran trasladados, eran declarados de con-

dición libre. Quedan trazados a grandes rasgos el origen del grupo, las circunstancias que rodearon su existencia y la diplomacia británica en torno al mismo (4).

En conclusión, el libro del doctor Murray, junto a la insistencia en motivos ya conocidos, contribuye a esclarecer con detalles estos problemas y, por tanto, más que un libro novedoso, se trata de un serio trabajo de profundización en líneas trazadas con anterioridad.

Es una exposición exhaustiva y a veces agotadora del complejo entramado de las relaciones diplomáticas anglo-españolas en torno a la abolición del tráfico, en ocasiones excesivamente descriptiva. El autor, al seguir detalladamente todas las gestiones diplomáticas, pierde de vista algunos elementos explicativos importantes, con lo cual la obra se hace de difícil lectura y sigue siendo fundamental para la comprensión de estos problemas la lectura de la obra del doctor Corwin.

Inés ROLDAN

(4) Para un análisis más exhaustivo sobre los emancipados, ver Tesis de Licenciatura inédita de Inés Roldán Montaud. Universidad Complutense de Madrid, 1980.