

CÁDIZ Y EL TRÁFICO DE ESCLAVOS. DE LA LEGALIDAD A LA CLANDESTINIDAD

MARÍA DEL CARMEN CÓZAR Y MARTÍN RODRIGO Y ALHARILLA (EDS.)

Madrid, Sílex ediciones, 2018, 321 páginas

ISBN: 978-84-7737-9805

Reúne este libro las ponencias presentadas al congreso internacional que se celebró en la Universidad de Cádiz a principios de octubre de 2017 bajo la denominación de “Cádiz en la red del tráfico negrero” y en dos bloques podemos dividir los trabajos que lo componen. El primero, agruparía a cuatro de los diez capítulos que conforman el libro y está directamente relacionado con la temática que define el título, Cádiz y la esclavitud, desde la Modernidad hasta el año 1867, mientras que el segundo –que agrupa a los otros seis capítulos- es un bloque más heterogéneo en el que se abordan temas relacionados con la trata de esclavos, pero desde una perspectiva espacial más amplia. Abre este último Eloy Martín con un trabajo en el que analiza la pervivencia de los esclavos en la España del siglo XIX, poniendo de relieve, entre otras cuestiones, que en las primeras décadas del siglo XIX Cádiz fue la ciudad que concentró la mayoría de los que todavía vivían en el país. De esta manera, en el análisis que hace de los residentes en distintas ciudades españolas entre 1791 y 1840, de los 249 esclavos que cita, más de la mitad -136- estaban localizados en Cádiz.

En el capítulo que le sigue, José Antonio Piqueras y Emma D. Vidal comentan el importante papel que desempeñan algunas casas comerciales británicas en el negocio negrero del último tercio del siglo XVIII, prestando especial atención a la firma Baker & Dawson. Señalan al puerto de Liverpool como el que concentraba la mayor actividad negrera e indican que la citada casa comercial de Dawson llegó a tener participación en 21 barcos negreros, controlando el diez por ciento de todo este mercado británico. Y concluyen señalando que entre 1762 y 1807 casi la mitad de los esclavos desembarcados en Cuba –más de cuarenta mil- fueron llevados por los británicos (p. 102).

Enriqueta Vila analiza cómo se abordó el problema de la esclavitud en las Cortes de Cádiz. Destaca el papel del diputado Guridi Alcocer y su propuesta de abolición que causó una auténtica conmoción en la Cámara, y cuenta después la propuesta más moderada que hizo Argüelles porque proponía la abolición del tráfico, pero no entraba en la realidad de la esclavitud. La conclusión final es que, por distintas presiones que procedieron de Cuba, la

primera Constitución de 1812, no abordó tan lacerante práctica (p. 125).

De todos los capítulos, el que probablemente tiene menos relación con la temática general del libro es el que José Luis Belmonte dedica a comentar las repercusiones que tienen en Santo Domingo las noticias acerca de la aprobación de la Constitución de 1812. En la descripción que hace de la vida política dominicana entre 1793 y 1821 llama la atención sobre la nula aplicación en la isla del tratado de paz de Basilea de 1795, que establecía la cesión de Santo Domingo a Francia, porque ninguna autoridad de este país se personó después para hacer realidad la entrega de la colonia. Anexionada desde Haití, en plena Guerra de la Independencia en España, en el año 1809, una insurrección antifrancesa la devolvió a la soberanía española. Sin embargo, la extrema debilidad del régimen español en Santo Domingo y el descontento de los nativos, favorecieron la preparación de distintas conspiraciones y movimientos de rebeldía que culminaron en la madrugada del 30 de noviembre de 1821 con un levantamiento que casi sin oposición derrocó a las autoridades coloniales y proclamó el nacimiento del Estado Independiente del Haití español (p. 159).

El “bloque gaditano” del libro lo abre en su primer capítulo Arturo Morgado con un análisis de la participación de la ciudad de Cádiz en el comercio de esclavos durante la segunda mitad del siglo XVII y todo el siglo XVIII. Se describe el origen étnico de los esclavos, las rutas de entrada de este negocio, los buques negreros que llegaron a la bahía gaditana, así como los elementos de continuidad que tuvo este comercio en las siguientes décadas. Morgado considera que los años que van entre 1650 y 1750 conforman lo que llama “el gran siglo de la esclavitud gaditana” y afirma que mientras que era menos conocida la procedencia de los esclavos que llegaban del mundo musulmán, de los esclavos negroafricanos se sabía que procedían mayoritariamente de los territorios que controlaban los portugueses (p. 35). Comenta también la relevancia que tuvo para el puerto de Cádiz la concesión del asiento que se le hace a Miguel de Uriarte para llevar 2.500 negros anuales durante diez años a las colonias americanas y cómo en las primeras décadas del siglo XIX la esclavitud no desapareció de la vida de la ciudad, según ponían en evidencia los anuncios de venta de esclavos que de vez en cuando aparecían en la prensa local.

Precisamente donde termina cronológicamente el capítulo de Arturo Morgado comienza el que Lizbeth J. Chaviano titula “Cádiz, capital de la trata negrera (1789-1866) y que con los dos que le siguen forman parte del mismo proyecto de investigación dedicado a analizar la presencia española en el tráfico negrero entre 1760 y 1866. Chaviano cuantifica el número de embarcaciones que participan en este negocio y que zarpan del puerto de Cádiz, primero cuando la trata era todavía legal –entre 1789 y 1819- y a partir de 1820 cuando ya se

convierte en una práctica ilícita al entrar en vigor la ley de supresión del tráfico de esclavos, aprobada por España en 1817. Para ello utiliza dos fuentes fundamentales: la *Trans-Atlantic Slave Trade Database*, consultable en línea en *slave-voyages* y el periódico el *Vigía de Cádiz*, completadas ambas por la documentación generada por los comisionados ingleses, pertenecientes al *Foreign Office* británico. Y las dos conclusiones que saca no pueden ser más contundente: Cádiz fue en estos años el puerto negrero más importante de España y en el periodo ilegal -entre 1820 y 1866- el número de embarcaciones salidas de este puerto fue mayor que las registradas en el casi medio siglo de comercio permitido que le antecedió (p. 171).

El capítulo que sigue, escrito por Martín Rodrigo, complementa claramente el que le precede porque su análisis arranca en 1820, cuando entra en vigor el tratado hispano-británico para la represión de este tráfico y comenta con un cierto detalle los informes que envía a sus superiores el cónsul británico Brackenbury, desde que en 1824 se instala en Cádiz. El fracaso de sus gestiones se pone en evidencia en la nota que escribe en abril de 1830, cuando reconoce su incapacidad para impedir la salida y persecución de los barcos negreros que se movían este puerto, debido a la impunidad con la que actuaban los comerciantes que los financiaban (p. 201). Rodrigo hace un repaso de los principales traficantes asentados en la ciudad, no dudando en calificar a uno de ellos –Pedro Martínez-, como “el mayor negrero asentado en Cádiz, en tiempos de la trata ilegal” (p. 207). También destaca la vinculación de algunos de estos negreros con el Partido Moderado y con el Banco de Cádiz, fundado en 1847, cuya quiebra, según señala, tuvo mucho que ver, junto a otros factores, con el excesivo endeudamiento que llegó a tener con algunas de las sociedades mercantiles gaditanas dedicadas a la trata negrera, como eran las de Manuel Lloret y la de Viuda de Portilla (pp. 222-224).

A contarnos quién fue uno de estos importantes negreros de Cádiz dedica Carmen Cózar su capítulo. Se centra en la figura del ya citado Pedro Martínez, uno de los más conocidos traficantes de la época y, como tal, varias veces denunciados en los informes del cónsul británico en Cádiz. Nos describe, en primer lugar, sus orígenes cántabros, su vinculación al tráfico de esclavos ya desde los años veinte y su establecimiento en Cádiz a mediados de 1831. Continuando con este y otros negocios, no tardó en convertirse en uno de los mayores contribuyentes de la ciudad participando en la fundación del Banco de Cádiz y en otras empresas mercantiles. Pedro Martínez formó lo que en palabras de Carmen Cózar fue un auténtico “clan” con familiares suyos y otros comerciantes negreros, entre los que destacó Pedro Felipe del Campo, probablemente su enlace con las élites políticas de la

monarquía isabelina que gobernaban en la ciudad. Cózar cierra su capítulo con un completo análisis de las distintas sociedades que su personaje va formando desde que simultanea en Cuba sus negocios ilícitos con otras actividades comerciales, haciendo también un detallado análisis de sus redes mercantiles, de los buques que explotaba y de la red de corresponsales que tenía repartida a ambos lados del Atlántico.

El libro se completa con dos últimos capítulos escritos por sendas historiadoras cubanas. En el primero, Mercedes García Rodríguez, a partir de dos casos concretos del año 1853, analiza el ambiente de corrupción que generaba este tráfico negrero en Cuba, porque sus promotores siempre quedaban impunes por el reparto de dinero que previamente habían hecho entre funcionarios de hacienda, oficiales y hasta el propio capitán general de la colonia (p. 277). Por último, Leida Fernández Prieto aporta un novedoso trabajo en el que describe el proceso de transferencia de plantas y de saberes botánicos que acompañó a este negocio de la esclavitud, facilitando el intercambio de alimentos vegetales que terminaron por alterar los modelos de subsistencia en las sociedades que vivían a ambos lados del Atlántico.

Este libro es una aportación del primer nivel al conocimiento del Cádiz decimonónico. Complementa esa visión idílica que teníamos del Cádiz de las Cortes, liberal, cosmopolita y abierto con la de este otro Cádiz más sórdido e infame, pero que dio suficientes beneficios económicos para consolidar de algunas de las principales fortunas de la época merced a la explotación inicua de miles de desgraciados.

Diego Caro Cancela

Universidad de Cádiz