

se insertaba en una terminología de índole más extensa, a saber la «licencia de tránsito». Si no la necesitaban los esclavos dentro de las fincas o del partido rural —en este caso bastaría la corriente licencia firmada por el dueño o su representante—, en cambio sería imprescindible para cualquier siervo que se alejase de ellos con el fin de cumplir órdenes. La expediría el gobernador, su teniente o el pedáneo a petición del propietario, quien habría de presentar las fianzas requeridas. Se otorgaría una licencia de tránsito anual a los libres de color siempre que presentasen una persona blanca como fiador. De todas formas, no podrían transitar gentes de color desde las once de la noche, salvo en casos excepcionales en los que deberían presentarse a los serenos. Además, los esclavos necesitarían de una licencia especial escrita por el propio amo o su representante que explicitaría el destino y la ruta a seguir. La transgresión de tales normas por los propietarios o los negros libres se castigaría con multa sin perjuicio de procedimiento.

En 1854 una disposición dejó aparentemente muy claras las preocupaciones del gobierno superior, quien dictó el 19 de diciembre las reglas para la expedición de cédulas de esclavos<sup>22</sup>. Los dueños se verían obligados a conseguir una «cédula de seguridad» para cada uno de sus siervos de ambos sexos, la cual se renovarían dos veces al año, en enero y julio. En ella constaría toda la información necesaria sobre su identidad, los posibles cambios de propietarios y los permisos concedidos por éstos para traslados a una destinación determinada. Pero, tratándose de un grupo de más de cinco individuos, se avisaría a las autoridades de los lugares de partida y de llegada. La falta del documento por parte de los esclavos justificaría su detención por todo agente de policía y su entrega al depósito de negros. Al recogerles, los propietarios tendrían que exhibir la cédula de seguridad. De no conocerse su identidad, se publicarían tres avisos con diez días de intermedio en el periódico oficial y en los particulares del lugar de arresto. Las cédulas rurales saldrían a un real y las urbanas a un peso, salvo para los menores de doce años y los mayores de sesenta por quienes se pagaría la misma cantidad que en el campo. A los dueños infractores se les impondría una multa de diez pesos por esclavo y del duplo por cada reincidencia. Los comisarios de policía, los celadores y los pedáneos de partido expedirían dichos documentos, registrándolos debidamente, recaudarían los derechos correspondientes y comprobarían su posesión.

Estas decisiones las modificó algo el real decreto de 6 de mayo de 1855<sup>23</sup>. Habría dos clases de cédulas, llamadas desde entonces «de capita-

<sup>22</sup> In: *B. Cano y F. de Zalba*, op.cit., pp. 199-202.

<sup>23</sup> Id., pp. 207-213.

ción», cambio lexical significativo. La primera, correspondiente al derecho de un real, tocaría a los menores de doce años y a los mayores de sesenta, así como a los esclavos casados que vivieran con sus mujeres y tuvieran hijos. La segunda, o sea las cédulas de un peso, concernía a los otros siervos. Sin embargo, quedaban exentos las mujeres y los hombres que vivieran con sus mujeres y tuvieran cuatro hijos. En caso de infracción o de falsificación, se haría posible el aumento de la multa infligida a los amos que iría de cinco a veinticinco pesos por cada esclavo. Se castigaría la falta del refrendo requerido para cualquier traslado de esclavo con una multa de diez a cincuenta pesos cuya mitad se daría a los denunciadores. El producto de lo que reconoció abiertamente el texto como un impuesto, una vez integrado en las cajas reales, se partiría en tres. Con la primera parte se premiaría al propietario de más de cincuenta esclavos que hubieran tenido globalmente durante el año el mayor número de hijos legítimos o legitimados. Con la segunda, al dueño de la mayor dotación que hubiera tenido proporcionalmente la menor baja por muerte durante el mismo período. Y con la tercera, al dueño de la mayor dotación cuyos esclavos fuesen de su pertenencia, es decir que no hubiesen sido comprados<sup>24</sup>.

Obviamente, de parte del gobierno central, estos preceptos tenían una finalidad precisa. Además de controlar a la población servil y de mejorar sus condiciones de existencia de manera a evitar conspiraciones como la de 1843, se trataba de promover su desarrollo natural en una época en que se hacían más acuciantes las exigencias de Inglaterra en materia de respeto de los tratados. Efectivamente, el gobierno español, por no querer que su política internacional hundiera a la isla en una grave crisis de producción muy lesiva no sólo para la oligarquía local sino también para sus propios intereses<sup>25</sup>, debía emitir una legislación destinada a compensar los efectos negativos originados por la represión del tráfico negrero clandestino. En semejante circunstancia, la cédula de seguridad o de capitación encontró otra justificación, la de contribuir, dentro del espacio insular, a limitar el

<sup>24</sup> *En lo que se refiere a la preocupación del gobierno superior de favorecer la reproducción natural de la mano de obra, véase: J.-P. Tardieu, «Morir o dominar»..., op. cit. No es de olvidar que los reformistas abogaban por la sustitución de la mano de obra servil por la asalariada, de modo que, como lo nota María del Carmen Barcia Zequeira, era preciso «asegurar un surtido de fuerza de trabajo libre y barato»; in: «Táctica y estrategia de la burguesía esclavista de Cuba ante la abolición de la esclavitud», Anuario de Estudios Americanos XLIII, 1986, p. 113. Según parece, Espartero, si no se enfrentó con los propietarios, por lo menos no era indiferente a la visión de estos reformistas para el futuro.*

<sup>25</sup> *No es de olvidar que el equilibrio de la hacienda dependía en parte de los «sobrantes de la caja de Ultramar», como recuerda Candelaria Saiz Pastor en «La esclavitud como problema político», in: F. de Solano y A. Guimerá, op. cit., p. 8.*

tráfico negrero clandestino que llevaba dos decenios de prosperidad con la disfrazada benevolencia de las mismas autoridades.

2-2. Una serie de decretos del gobierno superior civil en la segunda mitad del decenio de los 50 patentizó esta voluntad.

Según parece, ciertos hacendados que acudían al contrabando para proveer sus ingenios, no declaraban el fallecimiento de sus esclavos, dando a los bozales recién adquiridos las cédulas de seguridad de los difuntos. Así que un decreto expedido el 19 de julio de 1855 vino a completar lo decidido por el bando del 19 de diciembre del año pasado<sup>26</sup>. Al propietario que solicitase más cédulas de las necesarias se le infligiría una cuantiosa multa de 50 pesos por cada una que excediera el número de siervos de su dotación, incumbiendo el cómputo en caso de sospecha a los gobernadores, a sus tenientes y a los capitanes de partido. De comprobarse la introducción clandestina de bozales con esta cobertura, se pasaría el expediente a los tribunales.

Otras tres reformas intentaron facilitar la aceptación de las cédulas por los dueños así como el control de su despacho por las autoridades. El decreto del 7 de diciembre de 1857<sup>27</sup>, tomando en cuenta las diferentes solicitudes que se dirigieron al gobierno sobre el particular, decidió la anualización del reparto de dichos documentos. El derecho exigido por cada uno subiría a dos reales para los siervos rurales y a dos pesos para los domésticos urbanos, manteniéndose la exención para los esclavos menores de doce años y mayores de sesenta. El mismo día, otro bando del capitán general confió a los gobernadores la expedición de las cédulas de seguridad, salvo en La Habana, Cuba, Matanzas y Puerto Príncipe, donde los comisarios de policía las despacharían, bajo la responsabilidad de los citados administradores. Con idéntica fecha se admitió sin embargo la mediación de los capitanes de partido y de los tenientes pedáneos más inmediatos a favor de los dueños afincados fuera de las cabeceras. Se añadió un artículo concerniente a los esclavos nacidos durante el año anterior cuyos dueños tendrían que exhibir una partida de nacimiento para obtener la debida cédula<sup>28</sup>.

El año siguiente volvió a expresarse la preocupación del gobierno superior civil por la represión del fraude en materia de cédulas de seguridad, como consta por el bando del 4 de febrero<sup>29</sup>. Se valían los dueños de los

<sup>26</sup> In: *B. Cano y F. de Zalba*, op. cit., pp. 213-214.

<sup>27</sup> Id., pp. 227-228.

<sup>28</sup> Id., pp. 229-230.

<sup>29</sup> Id., p. 231.