

documentos correspondientes a los cimarrones para encubrir el recurso a bozales introducidos clandestinamente. Ocurría también que algunos de ellos se olvidaban de renovar las cédulas de los fugitivos, de modo que surgían dificultades para su renovación cuando se les aprehendía. Por consiguiente dispuso el gobernador general la remisión de las cédulas de los huidores con el parte de fuga exigido de conformidad con el artículo 39 del Bando de gobernación. Capturados los delincuentes, las devolverían o las renovarían las autoridades.

Resultaba harto difícil prever cualquier tipo de fraude, tanto de parte de los dueños como de sus siervos. Hubo por ejemplo que solucionar el problema planteado por los jornaleros, cuyo estatuto justificaba su movilidad. Dentro de los límites del partido, gozaban, como cualquier esclavo, de una licencia simple firmada por el dueño o su representante sin intervención de la autoridad local. Ahora bien, de creer a los responsables, no pocos fugitivos e incluso criminales libres lograban falsas licencias para escapar de la persecución de la policía y circulaban sin obstáculo, presentándose como jornaleros. En consideración a este caso, más conocido a no caber duda en los recintos urbanos, se resolvió el 20 de mayo de 1858 por decreto del gobierno superior poner sin estipendio alguno el sello del celador del barrio en las licencias otorgadas a los jornaleros por sus dueños. Por si fuera poco, se renovarían dichas cédulas cada tres meses³⁰.

Una resolución de la misma autoridad decidió el 25 de octubre de 1859 la supresión de las cédulas de seguridad, quedando tan sólo las licencias de tránsito expedidas por los capitanes pedáneos o sus tenientes para la translación de los esclavos dentro o fuera de sus partidos. Esto, sin contar los numerosos abusos a que daba lugar su expedición, que delató el cónsul Crawford, juez inglés del Tribunal Mixto de La Habana establecido para el respeto de los tratados, en una carta fechada el 27 de febrero de 1860³¹.

Con este motivo se dictaron nuevas disposiciones el 18 de diciembre de 1860. De entonces en adelante, los gobernadores y sus tenientes en sus respectivas jurisdicciones se harían responsables de la expedición de las licencias de tránsito por los pedáneos. Ésta correría directamente a su cargo cuando se tratase del traslado de más de cinco esclavos para el cual el

³⁰ Id., pp. 231-232.

³¹

«Pero se han practicado los mayores abusos en cuanto a la expedición de las cédulas y los traficantes se sirvieron de ellas para proteger sus negros bozales ... a quienes dan... estos documentos, certificado de bautismo y pasaportes como si fuesen de un punto a otro de la Isla de modo que, provistos de todos estos requisitos, les desembarcan en una lancha costera, que los lleva desde el buque negrero a algún punto convenido de antemano...»

In: J. Philip y Y. Champagnac, op. cit., p. 161.

dueño se vería obligado a suministrar la información más completa relativa a dichos individuos. A los mismos funcionarios les tocaría dentro de un plazo de veinticuatro horas avisar a sus colegas de los lugares de destino del grupo. De superar éste el número de cincuenta esclavos o de existir alguna sospecha sobre una falsa identidad destinada a ocultar un desplazamiento de bozales, se llevaría el movimiento al conocimiento del gobierno superior en las mismas condiciones. Si fuese necesario, concederían los capitanes de partido estas licencias, siempre y cuando atendiesen a los requisitos expresados³².

Se adivinan claramente a través de estas medidas las dificultades experimentadas por la máxima autoridad insular para prevenir las artimañas de los dueños que se valían de una extensa red de complicidades de modo de satisfacer su imperiosa necesidad de mano de obra. Ahora bien: cabe preguntarse sobre la determinación del propio capitán general, cuando se sabe que José Gutiérrez de La Concha, quien firmó casi todos los textos que acabamos de ver, estaba íntimamente vinculado con los grupos de poder de la isla. Por supuesto era consciente de que no se podía seguir haciendo la vista gorda sobre la trata clandestina; pero estaba convencido de que la esclavitud era una «institución en que estribaba la riqueza del país»³³. El interés a corto plazo de los grupos de poder representaba un obstáculo mayor que le tocaría salvar al gobierno central.

2-3. A éste le resultaba trabajoso poner en duda las informaciones suministradas por el cónsul británico en La Habana. Desde octubre de 1860 a setiembre de 1861, según sus datos, se habría desembarcado clandestinamente a 17.563 bozales³⁴. De poca utilidad era la *Ley Penal*, como admitió el capitán general en una carta al ministro de Estado con fecha de 31 de diciembre de 1859³⁵.

³² In: B. Cano y F. de Zalba, op. cit., pp. 236-238.

³³ A este respecto se consultará: José Gregorio Cayuela Fernández, «Los capitanes generales ante la cuestión de la abolición (1854-1862)», in: F. de Solano y A. Guimerá, op. cit., p. 441.

³⁴ Para más en cuanto a las protestas de Crawford, véase: J. Philip y Y. Champagnac, op. cit., pp. 158-161.

³⁵

«...a pesar de que he adoptado todas las medidas posibles para destruir tan abominable tráfico, no me ha sido posible conseguirlo pues contando los importadores con un apoyo decidido por parte de todos los habitantes de la Isla hacen desaparecer los menores indicios de cada expedición dejando burlada y en la imposibilidad de perseguir los criminales a la más vigilante autoridad. Así es que, aunque estoy convencido de que efectivamente han tenido lugar algunos desembarcos de los que el Cónsul Inglés cita, no me ha sido posible castigar a los implicados en el negocio por falta de pruebas en que apoyar la condena»

In: *ibid.*

Poco antes de que el general Joaquín Manzano sucediese a Francisco Lersundi en la capitanía general, Madrid se vio obligado a reforzar la *Ley Penal* de 1845 con un nuevo texto. Nos referimos al proyecto de ley para la represión y el castigo del tráfico negrero votado el 11 de julio de 1866 por el Congreso y el Senado del reino, y ratificado por decreto real de 29 de setiembre del mismo año³⁶. No le corresponde a este trabajo contemplar los diversos artículos de la nueva ley que no estén directamente relacionados con nuestro tema; nos atendremos a la evocación del empadronamiento que intentó imponer. No ignoraban los legisladores —no faltaron los informes al respecto— que sin la complicidad de la administración no se podía mantener el tráfico clandestino, como aparece en el artículo 4 dedicado a los «encubridores», y más precisamente en los apartados segundo y tercero que se refieren a la falsificación de las cédulas. Así se calificaría a

«Todos los que, después de verificado el desembarco en las islas de Cuba o Puerto-Rico, ocultaren los bozales, protegieren su introducción en las fincas, les proporcionaren documentos falsos de inscripción, facilitaren su venta, o los adquirieren por cualquier título.

El dueño, arrendatario o administrador de finca en las islas de Cuba, Puerto-Rico o sus adyacentes en que se hallaren uno o más negros cuya inscripción en el registro no se justifique debidamente...»

De modo que consagró la ley su capítulo tercero al empadronamiento de los esclavos destinado a imposibilitar que los negros introducidos clandestinamente fuesen tenidos por siervos. Los hombres de color que no estuviesen inscritos serían *ipso facto* considerados como libres. Los funcionarios encargados del censo, en los días señalados por la autoridad, cumplirían con su obligación «mediante inspección ocular de los mismos esclavos». Para evitar que se inscribiese a los mismos individuos en varias fincas, las operaciones se verificarían simultáneamente en el mayor número de fincas posibles. Además se establecería una lista separada de fugitivos. Concluido el empadronamiento, sólo se podría incluir en los registros a los hijos de esclavos nacidos después de la fecha, a los fugitivos capturados y a los hombres de color declarados ilícitamente libres. Se castigaría con la pena de presidio mayor y una multa de mil escudos por cada individuo empadronado de un modo ilegal a los dueños que cometiesen algún fraude en la redacción de los padrones. Al funcionario cómplice se le infligiría una pena de cadena temporal y una multa de mil a cuatro mil escudos.

³⁶ In: B. Cano y F. de Zalba, *op.cit.*, pp. 240-256.