

# DIARIO

DE LAS

# SESIONES DE CORTES.

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

*Dictámen de la comision sobre el proyecto de ley represiva del tráfico de negros.*

La comision nombrada para examinar el proyecto de ley represivo del tráfico de negros bozales, que el Gobierno de S. M. ha presentado á las Córtes, se ha dedicado á llenar la obligacion que por su nombramiento le ha sido impuesta, si bien en un plazo breve, cual lo exigian altas consideraciones, mas con todo el esmero y atencion de que sus individuos eran capaces, y que reclamaban á su vez los inmensos intereses amenazados ó comprometidos en una cuestion de este género. Deseosos de cumplir dignamente su encargo, y penetrados de la gravedad de una determinacion que toca en lo más íntimo á la constitucion de la sociedad, á la organizacion del trabajo y al porvenir industrial y aun político de nuestras posesiones americanas, han conferenciado con tanto celo como buena fé sobre la materia sometida á su exámen, han escuchado las declaraciones del Gobierno, y han reconocido minuciosamente las comunicaciones de distinta índole que éste les ha franqueado, y que eran necesarias para el esclarecimiento de los diversos puntos en que se habian de ocupar. Consecuencia de todo ha sido el dictámen que van á proponer á la deliberacion del Congreso, precedido de las reflexiones oportunas, á fin de que los Diputados de la Nacion presten con pleno conocimiento de causa un voto tan importante como pueden serlo los que se den en este caso. Estas reflexiones no serán más que las precisas, porque está muy lejos del propósito de la comision ni hacer alarde de una erudicion inútil, ni suscitar cuestiones que no se hallen íntimamente enlazadas con la que se le ha cometido; pero en todo lo que se refiere á ésta, en todo lo necesario para ésta, en el exámen de los pasos y trámites por donde ésta ha venido á las Córtes, la comision expresará su juicio con la independenciam y la franqueza que corresponden á representantes de la Nacion española, de una Nacion que ha sabido siempre cumplir con religiosidad

sus tratados, aun los más perjudiciales, pero que debe aprender de hoy más á no celebrarlos con la ligereza y con la impremeditacion que á veces han dirigido á sus Gobiernos.

Antes de todo, sean permitidas á la comision algunas ligeras indicaciones sobre el origen del tráfico de negros y sobre su esclavitud en nuestras provincias americanas.

Ese tráfico, anatematizado hoy por todos los Gobiernos de Europa, señalado en algunas partes como crimen de piratería, no defendido en principio por nadie, y mucho ménos por la comision, que no es extraña á los justos y morales sentimientos que dominan en esta parte del mundo; ese tráfico ha sido considerado durante siglos como permitido, inocente y provechoso; ese tráfico ha sido sancionado por todas las leyes humanas, reconocido en todos los convenios internacionales, canonizado, cuanto pueden serlo las obras de los hombres, por la aquiescencia y consentimiento comun de todos los publicistas, de todos los filósofos, de todos los pueblos. La Europa entera le ha aceptado; la Europa entera le ha hecho; la Europa entera le ha escrito en sus transacciones, y le ha consignado en su historia como un acto capital, como una parte de sus instituciones mismas.

Hay más todavía respecto á nosotros: el tráfico de los negros de Africa y su introduccion en nuestras Antillas tuvo por origen un sentimiento filantrópico: fué, en el concepto de los que lo promovieron, lo permitieron y practicaron, una obra de religion y caridad.

Acababan de descubrirse aquellos dominios y de asentarse la soberanía de nuestros Reyes en las feraces y ricas costas de Santo Domingo y de Cuba. La actividad española se lanzaba en las Indias Occidentales á explotar sus terrenos vírgenes, á sacar la riqueza de las entrañas de aquel país privilegiado. Consiguiente á las

ideas contemporáneas acerca del derecho de conquista, el español se creía dueño del terreno descubierto por sus compatriotas y señor del indio, que no había podido resistir y había doblado la cabeza ante la invasión. Las tierras y los habitantes, todo se repartía, todo se entregaba á la vez á los que querían recibirlo como pobladores del nuevo territorio.

Semejantes ideas no se avienen bien con nuestras costumbres, con nuestros principios actuales; pero eran, y no podían ménos de ser, comunes en el siglo XVI. La esclavitud, que siempre ha existido en el mundo, no había caído entonces en el descrédito y aversión que la siguen ahora; y el derecho de conquista, que tanto habían ejercitado nuestros ascendientes, debía tener una latitud y producir unas consecuencias que hoy día no comprendemos. El hecho es, y la historia nos lo atestigua, que fué uno de los timbres de nuestra excelsa Reina Isabel la Católica el haber puesto límites á la esclavitud de los americanos, el haber extendido en favor de ellos su intervencion maternal, el haberles dispensado toda la proteccion que pudieran reclamar hoy mismo las ideas más suaves y templadas.

Mas esta misma proteccion á los indígenas de América, este sentimiento filantrópico, caritativo, que tendió á eximirles de grandes penalidades, fué, como llevamos dicho, no el origen de la esclavitud africana, pero sí el de su importacion en América, si aquellas regiones no habían de ser inútiles para el antiguo mundo que las había descubierto y conquistado; si aquellas minas habían de dar sus tesoros y aquellos campos sus preciosos frutos, necesario é indispensable era el emplear trabajadores que pudiesen soportar la conveniente labor y llenar la demanda de explotacion y cultivo que ansiosamente les dirigía la Europa. La libertad de los indios traía como consecuencia forzosa, ó el abandono de toda produccion, ó la necesidad de sustituirlos en el trabajo que ellos no habían de hacer. Para esta sustitucion fué para lo que se volvieron los ojos á las playas de Africa, y el P. Fr. Bartolomé de las Casas, el gran defensor de los americanos, el patriarca de los *abolitionistas*, si nos es lícito hablar así de aquella época, fué el promotor de la importacion de los negros bozales.

No se vaya, con todo, á acusar de inconsecuencia á este grande hombre, á este varon seguramente evangélico, ni tampoco al Gobierno español que escuchó sus votos é hizo justicia á sus intenciones. No se vaya á creer que para impedir la esclavitud americana, y como remedio á su falta y suplemento á su vacío, inventaron y pusieron en ejecucion la misma esclavitud en otra parte del mundo. Sería injusta, sería calumniosa semejante acusacion: ni el P. Casas ni el Gobierno español la merecen. La esclavitud existía en Africa desde los tiempos más remotos: lo único que hicieron nuestros antepasados fué aprovecharse de ella para impedir que se estableciese otra en las Indias Occidentales. Aun el tráfico mismo lo habían hecho los portugueses, si bien en pequeña escala, desde que descubrieron las costas del Senegambia y la Guinea: España únicamente le dió la direccion que á sus intereses convenia, conduciendo ó haciendo conducir á las Antillas los negros que ella no esclavizó, sino que siendo esclavos le vendieron las Potencias de aquella costa. Bástale á este comercio la justa censura de que la comision no procurará eximirle, y que se infiere de haber fomentado la esclavitud, dando salida y utilidad á sus efectos, sin que le impongamos tambien una responsabilidad que á todas luces sería inmerecida é injusta. La esclavitud

negra precedió al tráfico: el europeo que arribó á Guinea en busca de negros bozales, no los hizo esclavos para venderlos, sino que los compró en aquella condicion, en la que ya se encontraban.

De cualquier modo, esa esclavitud fué el fundamento de la agricultura de las Antillas y una de las condiciones íntimas de aquella sociedad. Esa esclavitud está enlazada con su historia; esa esclavitud fué la causa de su progreso: lo que son y lo que valen en el día, á esa esclavitud, á ese tráfico se lo deben.

¿Será necesario añadir ahora que esa esclavitud de nuestras posesiones ha sido siempre, y es en el día, la más templada y humana, la que ménos ha envilecido y molestado al siervo, á la par que ha degradado ménos al señor, entre todas las esclavitudes que nos presentan la historia y la observacion del nuevo mundo? La comision se limita á indicar esta idea, porque es ya un punto incontrovertible en toda Europa el de la suavidad con que se ejerce el dominio personal en las posesiones de España, para honra de nuestro carácter y glorificacion del espíritu religioso que nos lo ha inspirado. Las exageraciones y las calumnias han tenido que desvanecerse, y aun los más acerbos censores de la esclavitud se han visto obligados á reconocer cuánto distaba la nuestra del ideal horroroso que encontraban realizado en otros países.

Entre tanto la Europa entera, como dijimos antes, había presenciado el comercio por espacio de tres siglos: la Europa entera lo había imitado en sus colonias: la Europa entera se había asociado á este hecho fundamental de nuestras posesiones transatlánticas, porque la Europa entera había concurrido á surtirnos de negros esclavos por medio de los *asientos* que de tiempo en tiempo celebraba el Gobierno español. Era el *asiento* la contrata privilegiada para la introduccion del número necesario de negros bozales; y esta contrata, repetida siempre por nuestro Gobierno conforme concluía sus plazos, fué ajustada sucesivamente con todos los pueblos que tenían marina, con todos los que podían concurrir á semejante negociacion. Tuvieron el *asiento* los flamencos, los portugueses, los genoveses, los holandeses, los franceses y los ingleses; siendo solo de advertir en esta materia que muy rara vez le tuvieron los españoles. Pero lo más notable en el particular es lo respectivo á semejante contrata con el Gobierno británico, porque no era con compañías particulares de Inglaterra, sino con el Estado mismo, con quien se había otorgado esa convencion. Desde el año de 1713 hasta nuestros días ha gozado el Gobierno inglés de la prerogativa y exclusion del tráfico por virtud del tratado de Madrid de 26 de Marzo, relativo á aquel fin, prorogado posteriormente en estipulaciones particulares. La comision se abstiene de sacar consecuencias de este hecho: no lo aduce para inferir cargos contra aquella Potencia: expónelo únicamente como un dato precioso para que se vean las variaciones de la opinion en puntos tan importantes, y se aprenda á proceder con cautela en la enunciacion de juicios absolutos.

Tal era la situacion legal del tráfico de negros á principios de este siglo XIX. Reconocida universalmente la legitimidad de la esclavitud, nadie había pensado en poner trabas á un comercio que no era causa de ella, que solo se aprovechaba de sus resultados. Si el Gobierno español tenía desde muy antiguo regularizada la trata por medio de los *asientos* que acabamos de indicar ligeramente, no había sido porque creyese criminal el tráfico mismo, sino porque razones altas y respetables

de política le habían hecho desear que el número de negros no excediese en las Antillas de cierto límite, de cierta proporción. Quería los bastantes para las necesidades de su industria, no los quería para aumentar indefinidamente la población esclava: era un principio de conveniencia el que le había guiado, no era un principio de lujo é inhumanidad.

Pero desde la última mitad del siglo anterior, desde la época en que, desarrollándose lo que se ha llamado su filosofía, comenzó á ejercer un poderoso influjo en los Gobiernos de Europa, principió también á agitarse la cuestión de la esclavitud, como tantas otras se agitaron y se removieron. Entonces se proclamó la doctrina que condenaba á aquella como ilegítima; entonces se formaron sociedades para extinguirla en todo el mundo; entonces se multiplicaron los esfuerzos á fin de acabar con ella, y rápidamente, y revolucionariamente, como se quiso acabar, como se acabó también con otras muchas cosas. En aquella terrible reacción de las teorías contra los hechos, de la razón pura contra la razón histórica, de los principios contra las sociedades, era verdaderamente imposible que no hubiese alcanzado á la esclavitud africana parte del anatema general que tantas cosas envolvía, que á tantas instituciones hería con sus rayos.

El tráfico de los negros, especialmente, aunque no fuese por sí propio causa de la esclavitud, era un estímulo que la alimentaba: decíase que los Reyes africanos dejarían de hacer esclavos cuando no tuvieran quien se los comprase; decíase que la misma esclavitud se extinguiría por sí propia en América cuando se pudiese un dique á ese raudal que la mantenía. La animadversión, pues, del espíritu filosófico se fijó en primera línea contra el tráfico en sí, como más fácil de echar por tierra, y como que su destrucción sería lo más útil, lo más fecundo para el propósito que se anhelaba.

Esta era la disposición de los ánimos hácia el año de 1814, cuando terminó la conflagración universal en que habían sumido á la Europa las agitaciones del Imperio francés. Esta era la disposición en que se hallaban cuando el Congreso de Viena intentó reconstituirla, después de los rudos trastornos que había sufrido, asentándola y asentando su derecho internacional sobre las nuevas bases que habían traído los tiempos y que habían sancionado las necesidades legítimas.

No compete á la comisión ni hacer la historia de aquellas negociaciones, ni señalar los motivos de los diferentes acuerdos que por ellas se tomaron. Bástela decir que el tráfico de negros fué objeto de deliberación, y que el resultado de ella fué declararlo *contrario á los principios de la humanidad y de la moral universal*, y decidir que *era indispensable suprimirlo*. La época de la supresión no se fijaba de hecho; mas al remitir este punto á negociaciones particulares se prevenía que *había de hacerse todo lo posible para acelerar y asegurar el curso del asunto, y que no se consideraría cumplido el empeño recíproco de los soberanos hasta que se hubiese conseguido el fin y llevado á efecto aquella declaración* (1).

Aquí tiene el Congreso el primer acto general de la diplomacia para proscribir el comercio que nos ocupa; aquí tiene la consignación del principio; aquí tiene la obligación de acordar el plazo y aun la condición de que ha de ser el más corto posible para llevarle á efecto.

Sin embargo, el Gobierno español podía aún haberse detenido en la pendiente que se presentaba á su vista;

tanto más, cuanto que dificultades de otra especie le habían puesto en una situación particular respecto de aquel tratado. Si su plenipotenciario en Viena, arrastrado por el ejemplo general, influido por aquella atmósfera política, se había dejado arrancar una concesión imprudente, á pesar de ser vaga, á pesar de no estar definida en su plazo ni en su forma, el Gabinete de Madrid, en la calma de su retiro, en la esfera de sus propios negocios, teniendo en cuenta los intereses nacionales fiados á su custodia, contemplando la situación y el porvenir de sus provincias de Ultramar, debió haber sometido á todas estas consideraciones importantes el acto que le llegaba de Alemania, y haberse abstenido de ratificarle con sus obras propias hasta tener el pleno convencimiento de que no perjudicaría á la actual y futura suerte de España. No era en Madrid donde la propaganda humanitaria debía haber corrido sin obstáculos; no era en Madrid, y en 1815, donde debía darse el triunfo á una teoría trastornadora, lanzando la alarma y la destrucción en nuestra sociedad de las Antillas.

A pesar de todo, el acta de Viena, á que no había accedido en un principio el Gobierno español, recibió expresamente esa importante circunstancia por documento fechado en París en 7 de Mayo de 1817. La doctrina de la extinción del tráfico fué aceptada por nuestro Gabinete como se había fijado en el Congreso.

Faltaban solo los acuerdos de la ejecución; faltaba el designar los plazos en que aquella se había de llevar á efecto; faltaba adoptar las medidas oportunas para ejecutar el compromiso. Pero en 23 de Setiembre del mismo año se firmó en Madrid otro convenio con el Gobierno de la Gran Bretaña, y se consumó tristemente este acto de una política errada por sí propia, mucho más errada por las circunstancias de que aquel se revistió.

Las estipulaciones de 1817 son conocidas del Congreso, y el tratado mismo está á disposición de los señores Diputados. En sus artículos verán, no ya solamente que el tráfico de los negros había de quedar abolido desde el momento del canje de las ratificaciones en la parte septentrional de la línea, y desde ménos de tres años después en la meridional, sino que para la ejecución de este acuerdo se concedieron intervenciones degradantes y perjudiciales, autorizando un derecho de visita desconocido en aquellos términos hasta allí, y arrojando nuestra marina á la protección de su pabellón para sujetarla á la policía de un pabellón extraño. En sus artículos verán, por último, que semejantes concesiones se otorgaron sin otra reciprocidad que la de 400.000 libras esterlinas para indemnización de las presas hechas ó que inmediatamente se hiciesen; como si ésta ni ninguna otra cantidad pudiera compensarnos del porvenir de las Antillas, que se comprometía livianamente en el fondo, ni de la libertad de los mares, que se menoscaba con las formas de la prohibición.

Permítase esta censura, que jamás será bastante severa, á Diputados de la Nación española que examinan por primera vez en sus Cortes este documento tan fatal, tan fecundo en males para sus intereses. Séanos permitido quejarnos de los dos graves puntos que acaban de indicarse, de los dos grandes sacrificios que se hicieron por este tratado. No había llegado el justo momento de pronunciar la prohibición en Setiembre de 1817, sin acompañarla de ninguna medida que pudiese suplir la falta que iba á causarse, sin tener en cuenta el trastorno instantáneo en que se iban á arrojar nuestros intereses ultramarinos. Era esa una revolución que, plenamente ejecutada, no podía tener otro efecto sino la ruina

(1) Declaración de 8 de Febrero de 1815.

de aquellas hermosas posesiones. El Gobierno que se prestaba á ella abdicaba su alto carácter de custodio de la sociedad, para convertirse de hecho en su agitador y su enemigo.

Cuando decimos estas palabras y derramamos esta censura, no crea el Congreso que cerramos los ojos á las necesidades humanas y nos empeñamos en rechazar la obra de los tiempos. La comision sabe cuánto es el poder de la opinion pública; ha consignado antes la que tenia inundada la Europa contra el tráfico de que se trata, y tiene el convencimiento de que esa opinion debia triunfar necesariamente. Mas en el conflicto de ella y de sus exigencias con los intereses creados y constitutivos de la sociedad, el papel de los Gobiernos no era el de sacrificar ninguno de los dos principios, ni el de entregarse á merced del otro. Los directores de la Nacion española se veian en la obligacion de conciliar de la manera posible el interés de la industria americana con las máximas de la filosofía europea, y antes de dictar como ley la supresion del tráfico era menester que hubiesen pensado en los medios que habian de sustituirle, para que la sociedad no se resintiese gravemente con su falta. Estos medios eran tres, á juicio de la comision: ó haber introducido el número necesario de mujeres esclavas para que la raza negra se reemplazase cumplidamente en las Antillas, á haber procurado y establecido ordenadamente la inmigracion de negros libres para que sustituyesen á los esclavos, ó haber promovido, por último, la colonizacion blanca, si ésta era por acaso suficiente para llenar el objeto que habian satisfecho hasta allí las castas de color. Pero cualquiera de esos medios exigia estudios, exigia preparaciones; ninguno se acordaba bien con la supresion repentina del tráfico; todos hubieran pedido como condicion algunos años más que los dos y medio que se concedian. No se cambian de ese modo los hábitos íntimos de una sociedad, sin jugar á un golpe de dado su ruina.

Esto por lo que hace al fondo de la cuestion: por lo que hace á los modios, todavía fué la concesion más deplorable. Aquí no se comprometió solo la suerte de la industria americana; se comprometió un principio inmenso, el de la libertad de los mares, el de la soberanía del pabellon; se comprometió tambien otro interés de incalculable importancia, el porvenir de nuestro comercio.

La comision quisiera entrar en algunas explicaciones sobre este punto; pero temeria por una parte molestar al Congreso, y desea por otra llegar cuanto antes á sus conclusiones. Bástela decir que el derecho de visita concedido en 1817 es una innovacion á todas las prácticas de la jurisprudencia internacional, es la sumision de una marina libre á una policia extraña, es la depression de la independencia de que habian gozado hasta aquí todas las Naciones, de la soberanía exclusiva que á cada una compete sobre sus propios súbditos. No era así como el derecho de visita se habia estipulado por España en siglos anteriores, aun suspuestas las circunstancias en que fué forzoso reconocerlo: el art. 14 del tratado de 23 de Mayo de 1687, que lo reguló entre España é Inglaterra, aun de ese tratado tan depresivo y fatal bajo otros aspectos, es la crítica más irrecusable del de 1817 que le dió su moderna forma. Aquella época tristo y calamitosa de nuestra Monarquía austriaca puede y debe servir de afrenta para lo que hizo nuestro Gobierno veintiocho años há.

De cualquier modo que sea, toda la censura de la comision, toda la del Congreso no bastarán á corregir

las fatales consecuencias de este tratado. Su consideracion deberá aprovecharnos mucho para lo sucesivo, enseñándonos cómo se aventuran los más respetables intereses, cómo se imponen los pueblos cadenas pesadas que despues no les es dado quebrantar. Mas por lo que toca al tratado mismo, la Nacion y su Gobierno han tenido que sujetarse á sus consecuencias; sus representantes no las pueden remediar, no las pueden eludir, no tienen otro arbitrio que sufrirlas y deplorarlas.

Pero no es ese tratado solo el que pesa en el día sobre el Gobierno español: tenemos otro, ajustado en 1835, y este es precisamente el que ha obligado á traer ante las Córtes el proyecto de ley penal que nos ocupa.

El tratado de 1835 se explicó fácilmente por dos hechos ó circunstancias: en primer lugar, por el de 1817, del cual es consecuencia; en segundo, por la situacion de España á la sazón en que fué otorgado, por el de la cuádruple alianza que acababa entonces de celebrarse. La comision, que cree que los actos diplomáticos no pueden apreciarse con justicia sino teniendo en cuenta la situacion especial de las Potencias contratantes al tiempo de verificarlos, cerrará sus labios en este punto y no dirá nada respecto al convenio de que vamos haciendo mencion.

Solo indicará que sin la accesion de España al acta de Viena y sin el tratado de 1817, el de 1835 no se habria verificado probablemente; y añadirá tambien que si no hubiese existido aquel y no nos hubiesen rodeado las circunstancias que son públicas, los Ministerios de 1835 habrian incurrido en una inmensa responsabilidad moral por el tratado de 28 de Junio.

De cualquier modo que sea, los tratados existen y su contexto obliga á la Nacion. El tráfico de esclavos está abolido; el derecho de visita está sancionado y ejecutándose plenamente. La cuestion ha venido ahora á las Córtes, no para decidir sobre esos otros puntos, sino para decretar la ley penal que el art. 2.º de este último convenio prevenia se hubiese de dictar en el plazo de dos meses.

Venida á nosotros bajo este aspecto, sometida por primera vez á los representantes de la Nacion, fuerza es examinar cuál sea su derecho y cuál su deber en este punto; qué deseos, qué manifestaciones pueden elevar al Gobierno; qué disposiciones penales están obligadas á adoptar. La comision no vacila ni en lo uno ni en lo otro, y con la franqueza de que está dando pruebas desde el principio de este dictámen, va á decirlo inmediatamente al Congreso.

Pesa un tratado sobre la Nacion; está obligada al cumplimiento de ciertos acuerdos, convenidos por quien tenia legítima autoridad para tomarlos; y la consecuencia de esto es que la Nacion y su Gobierno deben cumplirlos mientras subsistan, con la honradez y buena fé que han sido características en su historia. Cuando ha hablado para ella la obligacion, han callado los intereses; y no es, de seguro, en el día la época de romper una tradicion, un pasado tan glorioso. El tráfico de negros está abolido, y por más que calificuemos de intempestiva la disposicion que lo acordó, tomada está por los Soberanos de España, y España sabrá someterse á ella. Sobre semejante punto no cabe de ningun modo volver atrás: lo que era posible antes del convenio, no puede serlo en el día: el interés de la industria americana es indispensable satisfacerlo de otro modo.

A conseguir esa satisfaccion deben encaminarse todos los descos, todas las vigiliias del Gobierno. Necesario es que no perezca aquella industria, que no decaiga

aquella riqueza, que no se empobrezca y se aniquile aquel hermoso país. Cuba y Puerto-Rico son dos de los más bellos florones de la corona de España; Cuba y Puerto-Rico es menester que continuen prósperos y felices, como lo están ahora: lo que recibimos de nuestros padres es indispensable que lo trasmitamos á nuestros hijos sin mengua y sin deterioro.

¿Qué medidas se deberán tomar para sustituir á la importacion esclava? La comision no se cree en el caso de indicirlas al Gobierno: á él le toca el pensamiento, á él le toca la iniciativa. Dirá solo que si los tratados impiden el tráfico y vedan la importacion de siervos, nadie puede impedir la inmigracion de negros libres, como los que el Gobierno francés hace conducir á la Guayana, como los que algunos ingleses han inmigrado en Jamáica y en Trinidad. Téngase entendido que este puede ser un recurso de gran consideracion, y que este camino nos está legitimamente abierto para que le corramos si importa á nuestros intereses.

Vengamos ahora al derecho de visita. Es este derecho una calamidad para nuestro comercio, es una degradacion para nuestra bandera. Fuerza nos es sufrirlo, porque está pactado; pero fuerza es que nuestro Gobierno trabaje de buena fé, con el mayor empeño posible, para libertarnos de esa carga. Los principios comunes del derecho de gentes deben volver á regir para nuestro pabellon: las Córtes deben manifestar su deseo; el Gobierno debe negociar para que se consiga. No pide para esto la comision vanos alardes, que serian excusados en la actual situacion marítima de España: quiere solo la manifestacion del derecho con aquella energía de conviccion y de voluntad que le hace respetable aun para la misma fuerza. Tengan entendido los poderosos que hay una cosa que vale á la larga más que su poder, y es la razon: tengan entendido que contra sus propios intereses obran los que hacen atesorar caudales de resentimiento contra sí en el corazon aun de los más débiles. Cuando los Estados-Unidos de América se han libertado constantemente del derecho de visita; cuando la Francia está próxima á extirparse de él, no debe quedar España condenada sola á tal humillacion. El medio que se arbitre (y en el día se trata de ello) para impedir el tráfico que pudieran hacer los armadores de esa Nacion última, ese ú otro, arbitrado de buena fé, podrá tambien servir para la persecucion del contrabando hecho por españoles.

Otros dos puntos se han tratado en la comision, de que es oportuno dar cuenta al Congreso. Consiste el primero en la falta de jueces españoles en el tribunal misto de Sierra Leona; el segundo, en la existencia de un ponton inglés, almacen de negros libres, dentro de la bahía de la Habana.

Respecto á aquel, á la falta en Sierra Leona de jueces españoles, cree la comision que si puede haber habido motivo para carecer de ellos hasta el presente, en el día es necesario hacer los mayores esfuerzos á fin de remediar esa falta.

El tribunal de Sierra Leona es uno de los dos que, segun los términos del tratado, han de juzgar sobre ser buena ó mala presa los buques conducidos como sospechosos por los cruceros españoles ó ingleses. Este tribunal se debe componer de individuos de las dos Naciones, y sus fallos son inapelables. Pues bien; desde que el convenio se firmó, apenas hemostenido un juez español en Sierra Leona. Sabe la comision que el Gobierno ha deseado y ha hecho gestiones varias veces para encontrar personas que aceptasen este cargo, y que en ver-

dad no ha podido hallarlas. Pero cree al mismo tiempo que en el día se encontrarán, si decididamente se buscan, y no vacila en decir que es necesario se busquen con esmero hasta que se hallen. El interés de nuestro comercio no puede continuar entregado exclusivamente á manos extranjeras.

Tambien cree necesario la comision que retire el Gobierno inglés el ponton que tiene establecido en la bahía de la Habana, y que es allí un principio de alarma perdurable, no para el tráfico de negros, sino para la esclavitud interior de la isla. El Sr. Ministro de Estado ha hecho presente á la comision que tiene dadas órdenes para entablar negociaciones con este fin; y la comision, estimándolo como es justo, no puede ménos de tener en ellas tanta más confianza, como que ni aun esas negociaciones serian precisas para conseguir lo que deseamos.

En efecto, el ponton existente en la bahía de la Habana no tiene más causa que el existir en esta ciudad el tribunal misto establecido por el convenio. Como obliga éste á conducir ante él los buques negreros apresados; como impone tambien á la marina aprehensora la obligacion de exportar los emaucipados ó liberados por el tribunal mismo, de aquí el haber pedido la autoridad inglesa que se le dejase tener un ponton en la bahía para conservar provisionalmente en él á los negros que se liberasen, en tanto que podian reexportarlos sus buques para las islas de Barlovento, Sierra Leona ó cualesquiera otros puntos. Este fué el motivo de la fijacion del ponton, concedida en 12 de Marzo de 1837; este es el fundamento de su existencia. Ha habido despues quejas más ó ménos fundadas, pero siempre respetables; ha habido alarma que es necesario desvanecer. La comision espera que conducirán á ello las actuales negociaciones; pero si éstas no produjesen la traslacion del ponton, téngase entendido que en las facultades del Gobierno está el trasladar la residencia del tribunal misto á cualquiera otro punto de las Antillas, y que en este caso aquel depósito deberá salir igualmente del puerto de la Habana, por faltar el motivo que dió causa á su existencia. Las negociaciones, pues, para este fin son un acto voluntario, y de ningun modo un acto imprescindible del Gobierno español.

Ha concluido la comision con esto lo que en su juicio cree debia informar como preliminares al proyecto de ley penal que nos ocupa. Ha llamado la atencion sobre una materia que desgraciadamente se agita por primera vez en las Córtes de España, y ha procurado hacerlo reuniendo á la vez en sus expresiones el sentimiento de nacionalidad propio de todos sus individuos, la defensa de los intereses públicos de que son custodios, y el compromiso de tratados censurables, pero existentes. Esa combinacion de ideas, esa conciliacion de principios es lo que domina en su ánimo al proponer al Congreso las observaciones que acaba de expresar. Condenado el tráfico en teoría, porque el tráfico alimentaba unos hábitos horribles en el territorio africano, no hubiera sin embargo querido que la España accediese á su abolicion sin preparar bien previamente lo que lo habia de sustituir para la conservacion de sus posesiones. Por eso censura acerbamente los primeros tratados. En cuanto á los medios represivos, censura tambien el derecho de vista, que es la humillacion nacional y el compromiso de su comercio, y pide altamente que se adopten todos los recursos oportunos para recobrar nuestra independencia y nuestro porvenir marítimo. Pero el tratado existe, y es menester respetarlo, y es menester ejecutarlo con franqueza y con lealtad. No se nos pida más

que él, porque más no concederemos; pero lo que él disponga, lo que él exige, sabremos realizarlo con honradez castellana. Quede á salvo nuestro derecho de introducir negros libres en América, si algun día se creyese necesario, tengamos representantes en el tribunal de Sierra Leona; desaparezca de la Habana el ponton que alarma á sus habitantes y compromete su tranquilidad. Por su parto las Córtes españolas concurrirán á la represion del tráfico, aprobando sin dificultad alguna el proyecto de ley penal que se les presenta. Las Córtes outran de buena fé en cuanto exige de ellas el espíritu del siglo, aun consurando que se haya precipitado, que se haya arrojado sin preparacion esta obra: lo que las Córtes no pueden consentir, lo que será siempre objeto de sus protestas, lo que pedirán y reclamarán siempre que se borre y deshaga, es aquello que degrada á la Nacion y que compromete su seguridad ó su porvenir.

Seria ocasion ahora de justificar las variaciones que proponemos en el texto de la ley; pero son éstas tan leves, y están tan motivadas por sí mismas, que bastará con su mera enunciacion. Redúcense tan solo á fijar, para que no quede ninguna duda, la competencia de los tribunales que han de conocer en la averiguacion y castigo de estos delitos; á declarar desaforados á todos los que los cometan, y á sujetar asimismo la calificacion de las pruebas y la aplicacion penal á las reglas del derecho comun de nuestra España. La comision haria un agravio al Congreso si tratara de justificar estas leves innovaciones, que de ningun modo alteran la ley, que el Gobierno de S. M. ha aceptado como conformes con sus ideas, y que solo tienen por motivo el asegurar la represion del tráfico y el garantizar la recta administracion de justicia.

Propone, pues, en vista de todo, al Congreso se sirva aprobar el siguiente

## PROYECTO DE LEY.

### TÍTULO PRIMERO.

*De las penas en que incurren los que se emplean ó toman parte en el ilícito comercio de esclavos.*

Artículo 1.° Los capitanes, sobrecargos, pilotos y contramaestres de los buques apresados con negros bozales á bordo, procedentes del continente de Africa, por los cruceros autorizados para ejercer el derecho de registro, serán condenados á la pena de seis años de presidio cuando no hubiesen hecho resistencia; á la de ocho si la hubiesen hecho sin resultar muerte ó herida grave; y si la ocasionaren, se les impondrá la pena que para esta clase de delitos esté determinada por las leyes.

Art. 2.° Los marineros y demás equipaje del barco apresado con negros bozales á bordo, procedentes del continente de Africa, sufrirán la pena de cuatro años á presidio si no hubiesen hecho resistencia, y la de seis años si la hubiesen hecho, además de las penas á que deben quedar sujetos por las muertes ó heridas que se hubiesen ocasionado.

Art. 3.° Los capitanes, pilotos, sobrecargos y contramaestres de un buque destinado al tráfico de negros, pero á cuyo bordo no se hallen éstos, sufrirán las penas siguientes:

Si el buque fuere apresado en las costas del continente de Africa, anclado ó á ménos de tres millas de distancia de ellas, ocupándose en la compra de esclavos, se impondrá la pena de seis años de presidio; la de cua-

tro si el buque fuere apresado en alta mar haciendo rumbo para aquel destino; y la de dos si fuere el buque detenido en el puerto de su partida.

Art. 4.° A los marineros y demás individuos de la tripulacion del buque se les impondrá la mitad de las penas señaladas en el artículo precedente, segun los casos respectivos.

Art. 5.° Los propietarios de los buques, los armadores, los dueños del cargamento, y aquellos por cuya cuenta se hiciere la expedicion, serán condenados á tantos años de destierro á más de 50 leguas de su domicilio, como se impongan de presidio al capitan del buque.

Se les exigirá además una multa que no deberá bajar de 1.000 pesos fuertes y podrá llegar hasta 10.000, segun la gravedad y las circunstancias del delito.

En caso de insolvencia se aumentará la pena de destierro á razon de un año por cada 1.000 pesos fuertes.

Solo se eximirán de toda responsabilidad si probaren no haber tenido parte á sabiendas en el uso que el capitan y la tripulacion han hecho del buque para este ilícito comercio.

Art. 6.° Además de las penas determinadas en el artículo anterior, sufrirán los reos la pena de comiso del buque y de todos los efectos hallados á bordo. El buque será hecho pedazos y se procederá á su venta por trozos separados, con arreglo á lo dispuesto en el tratado de 1835.

Art. 7.° Los delitos que se cometan en un buque contra los negros bozales de Africa que en él se hallen embarcados se castigarán con las penas impuestas por derecho comun á tales delitos.

Art. 8.° En el caso de reincidencia se aumentarán desde una tercera parte hasta la mitad las penas determinadas en los artículos anteriores.

### TÍTULO II.

*Del modo de proceder en los delitos que son objeto de esta ley.*

Art. 9.° Las autoridades superiores, los tribunales, jueces ordinarios y fiscales de S. M. pueden y deben proceder en sus respectivos casos, y segun sus atribuciones, contra los que se ocupen en este ilícito comercio, ya sea de oficio, ya por denuncia ó declaracion hecha con los requisitos legales, siempre que llegue á su noticia que se está preparando una expedicion marítima de esta clase ó que ha llegado á tierra un cargamento de esclavos procedente del continente de Africa; pero en ningun caso ni tiempo prodrá procederse ni inquietar en su posesion á los propietarios de esclavos con pretesto de su procedencia.

Art. 10. Las autoridades y empleados residentes en un punto en que se haya verificado un desembarco de negros bozales recién llegados del continente de Africa, si se probare complicidad ó connivencia por soborno ó cohecho, sufrirán la pena que las leyes imponen á esta clase de delitos.

Si del juicio resultare negligencia ú omision, y si la falta se estimare leve, serán relevados en sus destinos; si la culpa fuere grave, sufrirán dichas autoridades la pena de seis meses á cuatro años de suspension de empleo.

Art. 11. Se impondrá la pena de dos á cuatro años de suspension de oficio al escribano que autorice alguna escritura ú otro documento en contravencion de esta

ley; y si reincidiere, la de privación perpétua de ejercer dicho oficio.

Art. 12. Los tribunales mistos de que habla el tratado de 1835 pasarán, el establecido en las Antillas á los gobernadores capitanes generales de las islas de Cuba y Puerto-Rico, y el establecido en Sierra Leona al regente de la Audiencia de Canarias, todas las actuaciones practicadas en el caso de haber declarado por buena presa algun buque, con las personas aprehendidas en él, á fin de que los tribunales competentes puedan formar la correspondiente causa para la averiguación del delito y aplicación de las penas que prescribe esta ley.

En la sustanciación de estas causas y en la calificación de las pruebas de los delitos de que en esta ley se trata se observará lo dispuesto por las leyes del Reino para los delitos comunes.

Art. 13. Son tribunales competentes para el conocimiento y decisión de estas causas:

En la Península, los Juzgados de primera instancia, con apelación á las Audiencias territoriales.

En las islas Canarias, el Juzgado de primera instancia de la ciudad de las Palmas, con apelación á la Audiencia territorial.

Y en las islas de Cuba y Puerto-Rico, sus Audiencias territoriales en primera y segunda instancia.

Queda derogado todo fuero en las causas que se siguieren sobre estos delitos.

Art. 14. Para el puntual cumplimiento y ejecución de la presente ley se fija el término de un mes despues de su promulgación en la Península é islas adyacentes; el de tres meses en las provincias de América, y el de seis en Africa.

El Congreso podrá acordarlo así, ó como estime más justo.

Palacio del Congreso 24 de Enero de 1845. = Juan Bravo Murillo, presidente. = Joaquin Francisco Pacheco. = Juan Antoine y Zayas. = Pedro María Fernandez Villaverde. = Estéban Sayró. = Fernando Calderón Collantes. = Manuel Bertran de Lis y Rives, secretario.

Publicación del  
Congreso de los Diputados