

Pedro Blanco, el negrero malagueño.

Sin ninguna duda debemos detenernos en la ejemplarizante figura del más famoso tratante de esclavos de la primera mitad del siglo XIX. Un modelo de persona que nos ayudará a ilustrar en toda su crudeza esta etapa de Trata ilegal, no por sus virtudes, sino por su controvertida trayectoria vital. No hay ninguna obra que se ocupe de este periodo sin hacer mención de don Pedro Blanco, el mayor y más inhumano factor de la costa de Guinea, nacido, para nuestra deshonra, en Málaga. Digna de figurar en el averno de los mayores delincuentes y piratas de todos los tiempos, la turbulenta vida del malagueño fue novelada por el escritor cubano Lino Novás Calvo en *Pedro Blanco, el negrero*, una biografía donde no se le concede la más mínima indulgencia, con razón. Tanto Hugh Thomas como Daniel P. Mannix le dedican jugosos párrafos, narrando sin simpatía sus principales “méritos”. Sin embargo, es Manuel Burgos Madroñero, quien nos desvelará importantes datos sobre su infancia y juventud en la ciudad que le vio nacer, aclarándonos en toda su amplitud las motivaciones de su pertinaz comportamiento, tras su regreso a la península después de treinta y dos años de aventuras. En el artículo publicado en la revista Jábega, de la Diputación Provincial de Málaga, con el título: *De negrero a Intendente de la Marina española, Pedro Blanco*, Burgos nos hará comprender el marco de sus enrevesadas actuaciones durante el periodo de regencia de Espartero, como uno de los más poderosos y desconocidos instigadores de los distintos grupos que forzaron su destierro a Inglaterra.

El niño Pedrito había nacido en el Perchel en 1793, barrio marineramente de la capital malagueña de rancia solera y ambiente ruidoso. Su madre vivía en una antigua corrala de vecinos, un caserón rodeado de estrechas callejuelas con un gran patio central al que se abren distintas viviendas de modesta condición, sobre el que se cruzan los tendederos que cuelgan a la altura de un primer piso de balaustres y barandales. Había enviudado cuando el niño era demasiado joven para recordar a un padre siempre ausente, patrón de un falucho que

realizaba pequeños cabotajes por la costa mediterránea, desaparecido en una tormenta cerca de Mallorca. Con gran esfuerzo ganaba lo suficiente para alimentar y vestir a sus dos hijos, Rosa y Pedro, cosiendo en las casas de las señoras del otro lado del esporádico cauce del Guadalmedina, el centro próspero de la ciudad. Su tío materno, Fernando, era también marino de holgada posición, dedicado al comercio con La Habana. Desde que el niño tuvo edad para aprender el alfabeto, Fernando le costeó sus primeras letras en las clases que impartía un profesor jubilado en su propio domicilio. Al volver de un largo viaje, cuando el niño tenía diez años, lo inscribió de su bolsillo en la Escuela Náutica de San Telmo, donde Burgos Madroñero encontró su expediente académico. Unas hojas que muestran excelentes calificaciones en latín, francés, historia, geografía, trigonometría, cosmografía, navegación y maniobra. Terminada su etapa escolar en el mismo año en que las tropas napoleónicas entraban en la ciudad, Pedro embarcó hacia Cuba en 1810, con objeto de realizar las prácticas necesarias para obtener el título de piloto. Pero una vez en La Habana, no regresa a casa. Se emplea como mozo en el bergantín Segundo Campeador, propiedad de don Joaquín Gómez, uno de los mayores tratantes de la isla, y comienza a realizar viajes triangulares hacia la península y la costa de Guinea. Ambicioso y despierto, en 1816 Pedro Blanco había prosperado del puesto de timonel al de contramaestre, percibiendo con facilidad los mayores problemas que encontraban: la dificultad para cargar en una costa bajo vigilancia británica y la escasa oferta de esclavos. Desde entonces idea la forma de hacerse rico. En cada vértice de su recorrido hace nuevos contactos, comprometiéndose con todos. Por suerte para él, cierta mañana de domingo don Joaquín Gómez fue víctima de la furia de un abolicionista al salir de la catedral de La Habana, su rostro quedó ciego y desfigurado con ácido sulfúrico. Es entonces cuando Pedro Blanco ocupa el mayor puesto de responsabilidad en la empresa, recibiendo la total confianza de su jefe. En 1822 viaja con intenciones muy concretas a Filadelfia y Baltimore. Ya tiene decidida su futura estrategia y busca compradores secretos entre grandes inversores y terratenientes, capitalistas capaces de comprometerse, proporcionándoles unas coordenadas geográficas precisas.

Después visita los astilleros, donde comprará dos clippers para Gómez y uno para sí mismo, que bautiza Conquistador.

De regreso en La Habana don Pedro tenía todo planeado, con empresarios apalabrados entre la burguesía española y norteamericana, y un rey africano que espera venderle esclavos. Carga al máximo sus bodegas con productos para la Trata y se dirige al estuario del Río Gallinas, a unos 170 Km. al noroeste de Monrovia. Detrás de una barra de arena, cuya entrada solo conocen los prácticos locales, sobre un puñado de pequeñas islas de aluvión rodeadas de manglar de difícil acceso, compra unos esclavos y desembarca el resto de las mercancías. Conserva un pequeño equipo de trabajo y envía al Conquistador de regreso a La Habana con el cargamento necesario para hacer un primer gran negocio. En una de las islas mayores construye ocho grandes barracones rodeados de empalizada para albergar hasta mil personas. Otra de las islas tendrá su cuartel general y oficinas, con un gerente, dos cajeros, cinco escribientes y diez sacerdotes, para perdonar sus pecados y cristianizar a los paganos. Más allá se hizo construir un pequeño palacete porticado sobre pilotes, bien aislado de la humedad y de la lluvia con una espesa cubierta vegetal, donde acomodó a su hermana Rosa. En una cuarta isla instaló su harén de cincuenta concubinas, con una vivienda para cada una. Construyó también varias torretas de vigilancia, sobre su particular reino privado de Lomboko y sobre el océano, para vigilar la presencia de las patrulleras británicas y comunicarse por medio de señales luminosas con sus clientes, quienes solo debían aproximarse en plena oscuridad. Su estrategia era tener siempre un gran “stock de coque”, suficiente para cargar en solo una noche las bodegas de quien se acercara. Con numerosos clientes relacionados con la industria del algodón en Londres y Liverpool, Barcelona, Málaga y Cádiz, La Habana, Virginia, Alabama y Missisipi, sus señaleros estuvieron siempre ocupados. Su principal colaborador y suministrador era el rey Shaka, monarca del pueblo vai, un grupo musulmán del interior armado por don Pedro que, atraído por el negocio, se había asentado en la costa atacando a sus débiles vecinos y concentrando el flujo caravanero del interior. Don Pedro Blanco,

como gustaba que le llamaran, tenía fama de hombre con nervios templados, fuerte temperamento, decisiones inamovibles y esmerada educación, puesto que rezaba en latín. A partir de 1824 se convierte en el mayor tratante de la costa africana, numerosos factores comienzan a imitar su sistema, sin lograr igualarlo. En sus libros de contabilidad se reflejan expediciones hacia Brasil, Cuba, Estados Unidos, Puerto Rico y Trinidad.

Su fortuna aumentó durante los quince años que pasó en Río Gallinas, merced a sus estrechos contactos con La Habana, puerto que ocasionalmente visita. En 1834 trabaja para el nuevo gobernador de la isla, Miguel Tacón y Rosique, anterior gobernador militar de Málaga, con quien mantiene excelentes relaciones. Es una época dorada para los tratantes cubanos, quienes sufragaban la construcción de la primera línea de ferrocarril entre La Habana y Güines, de la que Blanco también es accionista. El gobierno español estaba siendo presionado por los británicos. Sus embajadores en La Habana informaban del escandaloso aumento de desembarcos, casi todos suministrados por la industria del malagueño. Nuevos tratados internacionales dificultaban el negocio, pero al mismo tiempo lo hacían más rentable. En 1835 Blanco establece una firma comercial en Cádiz, Blanco & Carballo, con sucursal en La Habana, por medio de la cual está en contacto con la burguesía comercial de la isla y la península. Necesita estimular su codicia para que su negocio siga prosperando. Está organizando un grupo de ricos e influyentes empresarios para oponerse a cualquier medida que implique una efectiva erradicación del negocio. En 1840, año en que Espartero accede a la Regencia, la fortuna de Pedro Blanco se estimaba en un millón de dólares, moneda americana, puesto que sus participaciones estaban muy bien valoradas en las bolsas de Nueva York y Londres. A partir de la Constitución de 1837, que recuperaba los aspectos más progresistas de la Constitución de Cádiz de 1812, España se encontraba dividida entre la fracción progresista y liberal, que se aproximaba a las ideas humanísticas de las demás potencias mundiales, y el sector de los tradicionalistas moderados, respaldados por la nobleza monárquica, el clero y el capital. Con el candidato de los progresistas en el poder, se suponía que

Espartero debería imponer medidas con respecto a la Trata. Con el visto bueno del gobierno de Madrid, el mismo año de 1840 un capitán británico, cansado de abordar sin resultado navíos yankees con rol y bandera española, bombardea e incendia los barracones de Blanco en Río Gallinas, apresando novecientos esclavos que desembarca en Freetown. Pero Blanco ha escapado. Sus accionistas y socios, sus clientes hacendados, los empresarios españoles y capitanes negreros están muy preocupados por sus ingresos, en pie de guerra. En 1841 Espartero enviaba un nuevo gobernador a La Habana, Jerónimo Valdés Sierra, con instrucciones de pacificar los ánimos, evitar sublevaciones de esclavos, fomentar la inmigración española y pactar con el cónsul inglés la emancipación de los esclavos. España está muy cerca de la guerra con Gran Bretaña. Numerosos contenciosos se acumulan y uno de ellos tiene mucho que ver con nuestro negrero malagueño. El proceso de negociaciones para la venta a los británicos de la Isla de Fernando Poo estaba a punto de romperse. ¡Demasiado caro!, decían los británicos, ¡cesiones del débil Espartero!, le reprochaban en Las Cortes. Hay un par de años en los que no se sabe dónde o qué es lo que Pedro Blanco está haciendo. En 1839 escapó de Río Gallinas, dejando a sus secretarios el control del negocio, en 1841 pasa por Charleston y Nueva York, hasta que finalmente en 1842 aparece de regreso en Málaga.

Manuel Burgos Madroñero relaciona el despegue, auge y decadencia de la economía malagueña durante el siglo XIX directamente con el tráfico ilegal de esclavos. En un total paralelismo se observa un arranque durante los primeros años de la Trata ilegal, 1808-1825, un periodo de esplendor, coincidente con la etapa en la que Blanco está en su factoría de la Costa de la Pimienta, 1825-1845, y un periodo de progresiva decadencia comercial hasta la completa erradicación de la Trata y del modelo de producción esclavista cubano en 1880. No hay ninguna duda de que los años cuarenta son los más prósperos para la economía malagueña, apoyada en un fuerte tirón comercial y un inusitado desarrollo industrial. Por otro lado, sabemos que los empresarios y ricos industriales de la ciudad formaron la más fuerte oposición a las medidas librecambistas de Espartero. En el año 1842 Pedro Blanco aparece entre sus

conciudadanos como un gran potentado, haciéndose propaganda. Promociona actos benéficos y organiza grandes festejos para la Escuela Náutica de San Telmo, otorgando donaciones y regalando un uniforme de calle para cada estudiante. Al año siguiente se presenta a senador, sin obtener el escaño. Pero se está codeando con lo más selecto de la burguesía malagueña. En 1843 es nombrado Intendente de la Marina. Conseguido este reconocido puesto a título honorífico, a pesar de su reputación, presenta un proyecto para dirigir la colonización de Fernando Poo como un depósito de “negros libres” que debían pasar a Cuba para reemplazar el déficit producido por la firma de los tratados internacionales. Los círculos empresariales de las principales capitales españolas intentan, por medio de las Cámaras de Comercio, apartar al presidente Espartero del poder. El principal objetivo del sector algodonero era proseguir con la Trata. Y aquí volvemos finalmente a la principal tesis del artículo de Burgos Madroñero. Unos pocos contrabandistas, con mucho poder económico y sobrada influencia política, habrían manipulado la clase mercantil española para continuar con su negocio esclavista. Pedro Blanco, quien sin duda estaba en pleno ejercicio de su profesión, habría liderado este movimiento. Esto demostraría que la burguesía catalana, andaluza, asturiana, gallega y vasca estaba profundamente implicada en la Trata. El levantamiento popular malagueño de 1843, al que se unió España entera, no se podría entender sin la intervención del negrero. Esto explicaría, de la misma forma, que tras este episodio político de máxima violencia Pedro Blanco desapareciera de Málaga. Despojada de su título de intendente continuó con sus turbios negocios, moviéndose por Madrid, La Habana, Barcelona y Génova, donde muere entre 1854-1856. Tras la caída de Espartero en 1843, exiliado en Londres, uno de los representantes del sector conservador, Leopoldo O’Donnel, ocupó el puesto de Gobernador de Cuba. Su primera iniciativa fue la represión de las sublevaciones y levantamientos de esclavos, con el consiguiente contento de hacendados, comerciantes y negreros.

No cabe ninguna duda de la actividad esclavista de Pedro Blanco, al menos hasta 1844. Por todos los medios los tratantes intentaban ocultar los negocios

ilegales. En el artículo, *Vivencia de la esclavitud: nota bibliográfica sobre testimonios y autobiografías de esclavos norteamericanos*, firmado por el doctor en Historia Contemporánea por la Universidad Complutense de Madrid Arturo Arnalte, leemos que en esta fecha zarpó de La Habana el bergantín San Antonio con setenta u ochenta esclavos libres de regreso a África. En realidad se dirigía a la reconstruida factoría de Río Gallinas, pero nunca llegó. Fue interceptado por un crucero británico que lo condujo a Freetown, bajo la sospecha de ir equipado para la Trata. El cónsul español en esta ciudad protestó enérgicamente a las autoridades británicas, argumentando que el exceso de agua y las cubiertas intermedias no delataban el tráfico de personas, sino la mayor comodidad de los viajeros. Sin embargo, este mismo cónsul escribió un informe al Ministerio de Estado de Madrid, afirmando que tenía la absoluta seguridad de que el San Antonio había sido fletado por Pedro Blanco, a quien todos conocían, realizando una operación negrera con el disfraz de transporte de pasajeros.