
Quan a Cuba CATALÀ era sinònim de NEGRER

Autor:

Data de publicació: 16-09-2017

Nou historiadors analitzen a 'Negreros y esclavos' el paper cabdal que van tenir 150 capitans i grans empresaris catalans en la compra i introducció d'esclaus a Cuba, tot reinvertint els beneficis en l'expansió de Barcelona

Nou historiadors analitzen a 'Negreros y esclavos' el paper cabdal que van tenir 150 capitans i grans empresaris catalans en la compra i introducció d'esclaus a Cuba, tot reinvertint els beneficis en l'expansió de Barcelona

Nou historiadors analitzen a 'Negreros y esclavos' el paper cabdal que van tenir 150 capitans i grans empresaris catalans en la compra i introducció d'esclaus a Cuba, tot reinvertint els beneficis en l'expansió de Barcelona

CRISTIAN SEGURA

12 OCT 2017 - 00:04 CEST

Il·lustració de la portada del llibre 'Negreros y esclavos'.

"La paraula català significava, popularment a Cuba, un comerciant avar, sovint amb la connotació de negrer". Ho escriu l'historiador de la Universitat de Colònia Michael Zeuske al llibre *Negreros y esclavos*. Barcelona y la esclavitud atlàntica (siglos XVI-XIX) (Icaria). Les referències als catalans en la cultura popular dels treballadors forçats a Cuba eren nombroses i apareixen en multitud d'estudis. "En el context de l'esclavitud adquireix una nova personalitat la coneguda quarteta En el fondo de un barranco / canta un negro con afán: / Quién pudiera ser blanco / aunque fuera catalán", escrivia el professor de la Universitat de Miami Joaquim Roy el 1988 al llibre *Catalunya a Cuba*. *Negreros y esclavos* és un treball exhaustiu, amb informació inèdita, sobre els vincles de la societat barcelonina i el desenvolupament de la ciutat amb el segrest i comerç de persones a Àfrica.

Negreros y esclavos és un treball de nou acadèmics que exposen el negoci esclavista a partir de personatges i relats concrets però també de dades macroeconòmiques i geopolítiques. L'historiador Xavier Juncosa aporta les estadístiques de la venda d'esclaus a Cuba entre el 1819 i el 1867, recollides per referents d'aquest camp com Josep Maria Fradera i estudiosos britànics dels extensos arxius del govern britànic: la data d'inici d'aquesta forquilla (1819) és cabdal perquè és dos anys després de l'entrada en vigor del primer gran tractat entre la Gran Bretanya i Espanya per abolir el tràfic d'esclaus.

Des de l'entrada en vigor del tractat, el 1817, i fins al 1867 —un any abans d'iniciar-se la Guerra dels Deu Anys, revolta per la independència cubana—, prop de 700.000 persones van ser traslladades per la força d'Àfrica a Amèrica en viatges organitzats per empresaris i capitans espanyols, segons Juncosa. Aquesta xifra representa en només mig segle el 40% dels més d'1,6 milions d'africans que negrers espanyols van exportar a Amèrica des del 1501. Les raons són bàsicament dues: l'acceleració de la revolució industrial i del capitalisme, amb l'increment de la demanda de producció i l'evolució tecnològica, i la disminució del tràfic d'esclaus per part d'Anglaterra i els Estats Units.

Hegemonia catalana

Els catalans han estat tradicionalment capdavaners a Espanya en el progrés comercial, i l'esclavisme no va ser-ne una excepció. Els negrers a Espanya, com a ofici legítim de negoci en l'economia global i moderna, sorgeixen a partir de la liberalització del tràfic esclau africà el 1796. Entre aquell any i el 1820, segons explica Fradera al seu treball *La participació catalana en el tràfic d'esclaus (1789-1845)*, a partir de la il·legalització el 1817 d'aquest comerç humà, els catalans passen de comandar el 24% dels vaixells negrers que arriben a Cuba al 74,6%. Fradera ho explica així: "Aquest desenvolupament tan ràpid es devia a tres factors combinats: a les expectatives de beneficis extraordinaris, determinats, d'una banda, per la insaciable demanda de la plantació sucrera en un període de ràpida expansió i, de l'altra, per la ràpida retirada dels antics negrers nord-americans, anglesos, etc.; per la concentració progressiva en aquests anys del comerç colonial espanyol i català sobre l'àrea antillana; i finalment, per la migradesa dels beneficis dels intercanvis comercials corrents. El tràfic de negres era una de les alternatives més viables per intentar superar la crisi del benefici comercial dels anys posteriors a les guerres napoleòniques". Zeuske afegeix que, a banda de la liberalització del dret de traficar des de qualsevol port de la metròpoli, hi havia una altra explicació política per a l'hegemonia catalana en aquest fosc negociat: "En bona mesura per la política impulsada per la Corona [després de la derrota napoleònica] de fer emigrar els espanyols potencialment liberals, com ho van ser gairebé tots els homes joves nascuts entre el 1800 i el 1840 a Espanya. Així, van arribar a Cuba, a Puerto Rico i en general a l'Atlàntic caribeny molts homes nascuts a Catalunya".

Pintura de William John Huggins en la qual es reproduïx la captura del vaixell negrer espanyol 'Formidable'.

Beneficis astronòmics

La prohibició i persecució del tràfic d'esclaus creix progressivament entre el 1817 i fins a la pràctica desaparició d'aquest negoci a la dècada dels vuitanta del segle XIX. La perseverança d'accionistes, naviliers i tripulació per provar sort amb missions tan arriscades es justificava per l'enorme benefici econòmic si l'operatiu reeixia. José Miguel Sanjuan, a *Negreros y esclavos*, dedica el seu capítol a estudiar els projectes esclavistes de l'industrial químic i navilier Josep Vidal Ribas. Aquest cas, com el de Jaume Torrents, és el paradigma de l'esclavisme silenciats públicament entre grans prohoms catalans. Sanjuan calcula els beneficis que podia obtenir Vidal Ribas amb el trasllat d'esclaus d'Àfrica a Amèrica amb tres vaixells seus destinats a aquest comerç: "Durant el període 1836-1855 en una sola expedició es podia cobrir la inversió, arribant el benefici potencial a 350.000 pessetes, en el cas que els tres vaixells completessin un viatge a l'any. Tinguem en compte que la inversió inicial del Banc de Barcelona [del qual Vidal Ribas era accionista] el 1845 va ser d'un milió i mig de pessetes, i que el pressupost de l'Ajuntament de Barcelona a mitjan segle era d'un milió de pessetes, el mateix que la inversió inicial que Joan Güell [soci de Vidal Ribas] va fer a la seva fàbrica". Sanjuan descobreix que els beneficis que podria haver obtingut Vidal Ribas —la tercera fortuna de Barcelona aleshores— amb el tràfic d'esclaus coincidí amb la quantitat que va invertir aquells mateixos anys al sector immobiliari barceloní.

Negreros y esclavos basa part de la seva recerca en diaris de bord de les embarcacions negreres i en la correspondència entre aquests. Miquel Oliver, de Palma de Mallorca, va ser capità de vaixell negrer i després empresari esclavista. La goleta *Pickle*, de l'armada britànica, va interceptar el 1838 el vaixell *Sierra del Pilar*, que capitanejava Oliver, en aigües del Carib amb 70 africans empresonats per ser venuts a Cuba. Les autoritats britàniques, que exercien de policia antiesclavista arreu de l'imperi, van requisar els documents personals d'Oliver. Van poder constatar que es van comprar 255 esclaus "al delta riu Ayudà", dels quals en van morir 188 durant el viatge. Les cartes d'Oliver que transcriu Zeuske il·lustren com cada esclau era "un bulto" en termes comptables: "Importa molt que els bultos siguin tractats el millor possible durant el seu viatge, doncs si arriben en bon o mal estat influeix molt en la seva ràpida distribució i major estimació". Oliver obtenia un 3% de la venda de cada bulto. Els negrers de les illes Balears també eren identificats per la població cubana com a "catalans", com era el cas de Ramon Ferrer, eivissenc i cèlebre en els nostres temps perquè era el patró de l'embarcació *Amistad*, de la qual Steven Spielberg va dirigir una pel·lícula el 1997, inspirant-se en el motí que el 1839 un centenar d'esclaus van organitzar contra Ferrer i la seva tripulació. Fradera va elaborar el 1984 una llista de 150 catalans que van servir com a capitans de vaixells esclavistes.

Lobby negrer

L'hegemonia catalana en el comerç humà del segle XIX va ser debatuda el 1858 fins i tot a les Corts espanyoles. El motiu: la persecució de les autoritats britàniques i les queixes per part de l'empresariat barceloní del que consideraven una injusta limitació a la seva llibertat comercial per culpa dels tractats bilaterals. Entre un ambient patriòtic contrari als britànics, l'expresident del Govern Luis González Bravo, ferm abolicionista, va dir en aquella sessió: "Tenim una Antilla i aquesta Antilla no viu sinó de la mà d'obra esclava. Hi ha un tràfic d'esclaus que comença entre Catalunya i les costes d'Àfrica i un tractat que destorba aquest tràfic". El debat va ser instigat per la caiguda en mans dels britànics del vaixell *Conchita*, propietat dels Vidal Ribas. José Miguel Sanjuan detalla els diversos articles que el periodista Joan

Mañé i Flaqué va escriure contra els acords abolicionistes amb la Gran Bretanya. L'esclavisme, paradoxalment, era sobretot defensat a Espanya pels sectors polítics liberals. És per això que el diari progressista La América, de Madrid, on escrivia Pi i Maragall, Mañé i Flaqué o Cánovas del Castillo, recorda Sanjuan, va publicar un extens article titulat "Injusto apresamiento de la goleta Conchita". Sanjuan assegura que el propietari del Diario de Barcelona, Antonio Brusi, també tenia interessos propis per derogar les lleis abolicionistes: "Brusi desitjava participar en els beneficis que li podia reportar el canal de Suez [obra impulsada pel seu amic Ferdinand Lesseps] permetent-li importar treballadors forçats culís de Canton, substituïts potencials dels esclaus africans".

ampliar fotoDiagrama del vaixell 'Brookes' el 1789.

El 1840 es debatia a Espanya la prohibició de l'esclavisme a Cuba. Juncosa reconstrueix el procés de pressió dels grans comerciants transatlàntics de Barcelona per evitar-ho. La Junta de Comerç de Barcelona va publicar el 1841 un manifest firmat per nou dels seus representants més significatius, amb el qual volien defensar un discurs previ de Miquel Biada explícitament partidari de preservar el comerç d'esclaus. El text de la Junta de Comerç donava suport "a la proposta de Biada, sent conscients que només els braços dels negres poden fomentar l'agricultura". Juncosa també recupera una altra carta del 1841 de Jaume Badia i Francesc Viñas, de la Junta barcelonina, encara més explícita: "[els tractats] relaxen d'una manera espantosa la subordinació i disciplina de 600.000 esclaus perquè cadascun d'ells amb raó o sense ella tindria dret de demanda contra el seu amo; [...] es posaria el país en una completa conflagració, encara que només fos amb litigis judicials entre serfs i senyors; i com tota la seva indústria se sustenta en l'esclavitud, és clar que la pertorbació dels interessos seria universal". Juncosa afegeix que totes les Juntes de Comerç d'Espanya van publicar textos de suport a l'esclavisme arran de la intervenció barcelonina.

Persecució britànica

La Gran Bretanya actuava al segle XIX com a policia del comerç global. La tenacitat de l'imperi britànic contra l'esclavisme era conseqüència de l'enorme suport ciutadà que l'abolicionisme tenia a Anglaterra des de finals del segle XVIII i fins a finals del segle XIX. El llibre Hidden Chains, de John Charlton, apunta que amb la llei del 1807 que prohibia el tràfic d'esclaus a l'imperi britànic "els esclavistes britànics van passar a navegar amb banderes estrangeres i en rutes per sota de l'Equador, protegides per espanyols i portuguesos". Charlton descriu l'evolució de l'abolicionisme britànic fins a convertir-se en un moviment de masses, com es demostra amb la reacció social quan el Parlament britànic aprova l'estiu del 1833 una llei per alliberar els esclaus: "Durant els mesos previs van aparèixer centenars de societats locals per l'emancipació dels esclaus. Unes 5.000 peticions amb més d'un milió de firmes van ser enviades al Parlament".

Durant el segle XIX es van constituir a Amèrica i Àfrica tribunals mixtos formats per diplomàtics britànics i d'altres potències com Espanya, per jutjar casos de tràfic d'esclaus. Negreros y esclavos aporta multitud d'exemples de procediments d'aquests tribunals contra capitans i negrers catalans. Un cas paradigmàtic és el de Joan Barba, nascut a Vilassar de Mar. Barba va comandar vaixells negrers entre el 1836 i el 1845, i com a mínim en quatre ocasions va ser capturat, jutjat i fins i tot condemnat a presó per tribunals mixtos a Cuba i Àfrica. El polític i empresari català Domènec Mustich, soci de Vidal Ribas i que va ser governador de la colònia espanyola de Fernando Poo, va comprar el 1845 la goleta negrera Resistència, subhastada a Freetown pels britànics després de ser condemnada la tripulació, per repatriar amb ella 37 espanyols, entre els quals hi havia Barba.

Cultiu amb esclaus d'una plantació de canya de sucre.

Negoci d'anada i tornada

El sumari de la primera condemna contra Barba, el 1836, pel Tribunal Mixt de l'Havana, és el model perfecte de com funcionava el negoci esclavista. La goleta Ninfa, comandada per Barba i Agustí Burcet, va sortir de Matanzas el 1835 carregada d'aiguardent, cotó i pólvora. La mercaderia es venia als ports de destí, en aquest cas Saint Thomas i finalment a la costa de l'actual Camerun. Allà, el rei de la tribu Bimbia els va vendre 518 esclaus a canvi de les mercaderies, segons el relat de Burcet. La Ninfa va ser capturada el 1836 de tornada a Cuba amb 433 esclaus —la resta havien mort—, el 63% menors de 13 anys. Barba va ser empresonat, el vaixell subhastat i els esclaus alliberats. Barba, que va continuar amb el tràfic, va ser un dels objectius principals dels britànics a les costes africanes. Va navegar sota bandera nord-americana i portuguesa i va falsificar papers, però el servei d'espionatge britànic als ports el va aturar quatre vegades més. Sovint no era necessari enxampar el vaixell amb esclaus embarcats, només identificant l'equipament necessari per al viatge n'hi havia prou, com en aquesta detenció el 1838 d'un bot de Barba registrat als

Estats Units: “En aquella inspecció van trobar 600 taulons de fusta —per immobilitzar els esclaus— sense polir, així com els estris necessaris per subjectar-los; van trobar també 2.000 i 3.000 galons d'aigua i una gran quantitat de plats de ranxo, culleres de fusta i vasos; i olles que permetien cuinar per a 300 persones”.

Xavier Sust, a partir de la recerca de Gustau Nerín al llibre *Traficants d'ànimes* (Pòrtic), detalla que el 1840 la corbeta britànica *Wolverine* va detenir Barba i va confiscar el vaixell que capitanejava sota bandera dels Estats Units en un afluent del riu Níger. Barba havia descartat carregar els esclaus a Gallinas —a l'actual Libèria— per la pressió britànica i va canviar el rumb cap a la factoria negrera del català Pau Freixas Ribalta. Les factories negreres de Gallinas —els punts d'intercanvi de les mercaderies— van ser arrasades pocs mesos després pel comandant de la flota britànica a l'Àfrica Occidental, Joseph Denman: “Denman estava cansat de les constants incursions dels negrers espanyols i va utilitzar com a excusa el rescat de Fry Norman, una negra de nacionalitat britànica que havia estat esclavitzada juntament amb el seu fill pel príncep Manna, el principal proveïdor d'esclaus de les factories negreres espanyoles”, segons explica Sust.

Llegat econòmic fins avui

El prestigi social dels burgesos que s'enriquien amb el comerç de mà d'obra forçada no va quedar malmès per aquesta inversió il·legal i immoral. No va ser fins moltes dècades més tard, amb el primer treball de recerca de Jordi Maluquer —el 1974— que es va posar fil a l'agulla sobre el costat fosc de moltes fortunes catalanes. *Negreros y esclavos* aporta nombroses històries de coneguts referents de la societat barcelonina implicats en el tràfic de persones al Carib. L'indià Jaume Torrents era propietari de tres vaixells que van finalitzar amb èxit sis transports d'esclaus a Cuba, segons Juncosa. La xarxa de favors de Torrents a Cuba arribava fins i tot a la Casa Reial: un dels seus socis principals, el banquer i militar retirat Manuel Pastor, aportava a la reina mare Maria Cristina una quota per cada esclau que introduïa a Cuba. Torrent ho va ser tot socialment a Barcelona i fins i tot va residir en el que avui és l'Ateneu Barcelonès. Hi ha altres personatges més coneguts i públicament identificats amb l'esclavisme, com Claudio López, marquès de Comillas, o Salvador Samà, que va deixar a Vilanova i la Geltrú uns actius culturals i d'infraestructures que encara perduren.

Aquesta és una de les conclusions que es poden llegir a *Negreros y esclavos*: que els beneficis aconseguits amb l'esclavisme van ser invertits en l'expansió de Barcelona i de Catalunya, a través de l'Exposició Universal del 1888, la construcció de l'Eixample o la creació d'empreses líder. El llibre també explica que Joan Mas Roig, rebesavi de l'expresident de la Generalitat Artur Mas, va ser un capità negrer que el 1844 va traslladar 825 esclaus d'Àfrica al Brasil. També van lucrar-se de l'esclavisme els cosins de Joan Mas Gaspar i Pere Roig, el famós El Pigat de Vilassar de Mar, de qui el llibre assegura que es va dedicar a l'esclavisme durant 25 anys. “Cal assumir que una porció gens menyspreable del valor afegit de la nostra societat actual està construïda a partir de l'enorme quantitat de diners que va generar el tràfic il·legal d'esclaus africans”, escriu Xavier Juncosa: “L'esclavisme ens interpel·la moralment com a persones i com a historiadors, conduint-nos sense dubtes davant la cruesa del mirall i el seu trist afegit, el silenci”.