

RODRIGO Y ALHARILLA, Martín y CHAVIANO PÉREZ, Lizbeth J. (eds.), *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)*, Barcelona, Icaria, 2017, 248 pp.

«El esclavismo nos interpela moralmente como personas y como historiadores conduciéndonos sin ambages, ante la crudeza del espejo y su aciaga coetilla, el silencio». Así se expresa Xavier Juncosa i Gurguí, uno de los ocho autores que integran este libro editado por Lizbeth Chaviano Pérez, historiadora de origen cubano y buena conocedora de temáticas relacionadas con el azúcar y la esclavitud en el área de su Trinidad natal y Martín Rodrigo y Alharilla, profesor de la Universidad Pompeu i Fabra y autor de muchos otros trabajos que vinculan el Caribe con Cataluña.

A conjurar el silencio que ha cubierto el tema de la esclavitud y su presencia y consecuencias en nuestras propias sociedades van dedicadas las páginas de esta obra dedicada a ahondar en quienes organizaron y realizaron los viajes para que una masa ingente de personas, hombres, mujeres, niños y niñas de África fueran sometidos, comprados, vendidos y explotados al otro lado del océano. Y de fondo, en un marco cronológico amplio que abarca cuatro siglos, aparece Barcelona, una ciudad señera en el tráfico esclavo y el consiguiente enriquecimiento de sus elites, una prosperidad y bonanza que repercutió, entre otros ámbitos, en la modernización urbanística que hoy disfrutan y admiran tantos ciudadanos y turistas que pasean por sus calles.

Esta obra colectiva participa de la corriente actual de revalorización del sujeto esclavo, de los múltiples resortes del tráfico negrero, sus protagonistas y beneficiarios, de las consecuencias de la esclavitud en los variados espacios y ámbitos, tanto en las localidades africanas de extracción como en los lugares de destino, pasando por las metrópolis que auspiciaron el sistema y llevaron a cabo la trata. Muestra de ello son las publicaciones que en pocos años están enriqueciendo el acervo histórico de un tema espinoso, poco edificante, huidizo y desagradable como pasado a reivindicar, como se quejaba Jordi Pujol —presidente de la Generalitat— ante un joven Josep M^a Fradera que ya investigaba la participación catalana en la trata negrera en los años ochenta del siglo pasado.

El libro es muy recomendable porque amplía las fuentes historiográficas con fondos inéditos en archivos foráneos e informes desconocidos y profundiza en el sistema de la trata y en los entresijos de las empresas negreras: cómo se organizaban, quién las financiaba, quién las comandaba y a quienes reclutaban para realizar el viaje; y no menos importante: a quién conocían en África, quienes fungían como factores y se encargaban de hacerse con el cargamento humano. Y con él a bordo, viajamos al trópico y lo hacemos en barcos concretos, con gentes con nombres y apellidos que vivieron peripecias dignas de un guión cinematográfico.

Dado que buena parte del comercio esclavista negrero catalán se realizó en pleno período de prohibición en el siglo XIX, en la obra se plasman muchas historias de ocultación con persecuciones continuas de la flota inglesa a los posibles barcos negreros y distintas estrategias de espionaje en tierra a fin de capturar previamente a los traficantes de esclavos.

Pero para llegar al siglo XIX y las trepidantes historias de capitanes negreros como José Carbó, Pere Manegat, Gaspar Roig, Esteban Gatell, Joan Barba, los hermanos Oliver o Jaume Torrents, de empresas relacionadas con la trata esclavista como la Casa Vidal Ribas o sobre el buque negrero *Luisa*, hay dos primeros capítulos a cargo de Eloy Martín Corrales y Josep M. Delgado Ribas que ofrecen puntos de vista de vocación más amplia y nos adentran en temas tan interesantes como, en parte, poco trabajados.

Eloy Martín Corrales detalla el peso de la esclavitud en la Barcelona moderna, una presencia de esclavos que se consideraba escasa en la sociedad catalana por haberse investigado poco y cuyo desinterés se explica, en parte, por una cuestión ideológica relacionada con la visión idílica de una Cataluña liberal y del todo incompatible con la realidad de su incorporación a la corona de Aragón y en la monarquía de los Reyes Católicos. Señala también que la esclavitud tuvo un repunte a finales del XVIII con la participación catalana en el comercio con América y los bastantes catalanes dueños de plantaciones esclavistas y comerciantes implicados en la trata, en pleno vigor hasta bien entrado el siglo XIX. Por ello, la presencia de personas negras en Barcelona y otras localidades cercanas, tanto esclavas como libres, es constante y en ámbitos variados, desde la música a la literatura, el teatro y el baile, muchos como acompañantes de los indios que regresaban a sus lugares de origen.

Josep M^a Delgado aporta su conocimiento sobre la política comercial con América a finales del siglo XVIII, los intentos paralelos de provisión de esclavos para las haciendas azucareras de Cuba y Puerto Rico fuera del sistema de asiento y la liberalización del comercio con la apertura de numerosos puertos en las dos orillas que disparó el contrabando inglés. En su texto, incluye la participación de catalanes en el tráfico de esclavos como una actividad comercial más, especialmente tras la cédula de 1789.

Pasando al resto de los trabajos con temas más específicos, Michael Zeuske se refiere a los intermediarios africanos de la trata no identificados con ninguna nacionalidad y a los que él denomina «criollos del Atlántico», y se detiene en el término y connotación de ser «catalán» como sinónimo de negrero en el mundo de la esclavitud. Estos capitanes presentes en el comercio esclavo en Cuba tanto para la zona habanera como para el oriente como José Tamadas, los hermanos Oliver Moll, José Martorell y Peña, Santiago Comas, o Buenaventura Adroher y Fontrodona veían cómo era posible ascender socialmente gracias a su labor de tratantes.

Martín Rodrigo profundiza en las vidas de cuatro capitanes negreros ya mencionados, que eran los encargados de todo el trabajo real, el trabajo sucio que armadores diseñaban y negociaban con ellos y cuyo poder y autoridad a bordo de los buques eran incuestionables. Las peripecias de estos hombres son similares, ya que tras su emigración a Cuba e involucrarse en el tráfico de esclavos, acumulaban suficiente capital en arriesgadas travesías y pudieron gozar después de una buena y respetable vida en Cataluña, incluso en tierras cubanas, invirtiendo en fincas e inmuebles, también diversificando inversiones en negocios en la minería y obras públicas. Por ejemplo, convirtiéndose ellos mismos en armadores de otras tantas empresas esclavas

o, incluso, permaneciendo en tierras africanas como factores e intermediarios... Resulta esclarecedor cómo para estos hombres el riesgo de ser apresado por los buques británicos, ser juzgado por los tribunales mixtos y perder la carga y el propio buque no aminoraba las ganas de continuar con el negocio de la trata, lo que confirma que resultaba un negocio muy lucrativo. Como figura en el texto de Rodrigo, con que funcionara un solo viaje de doce, valía la pena.

José Miguel Sanjuan se adentra en quienes manejaban los hilos a distancia del conocido y rentabilísimo comercio de esclavos, sus financiadores, como la casa Vidal Ribas, una casa comercial dedicada en origen a la distribución de productos químicos y que fue una de las empresas mayores y más duraderas en la Barcelona de los siglos XIX y XX. Su historia —una conocida y otra menos que numerosos especialistas han sacado a la luz— es ejemplo de las estrategias de ocultación empresarial y familiar asociadas al tráfico de personas. Los Vidal Ribas diversificaron con éxito sus inversiones, desde el ámbito financiero al cultural como su pertenencia al Liceo, el escaparate más prestigioso de la sociedad barcelonesa y generador de todo tipo de alianzas y negocios. El autor defiende la hipótesis de que fue gracias a los elevados beneficios generados por el tráfico de esclavos como pudieron recuperarse de algunos reveses económicos. Resulta impresionante el dato que recoge de Martín Rodrigo según el cual el precio de un esclavo se quintuplicó en tres décadas y como José Miguel Sanjuan aporta, que en diez años la casa Vidal Ribas pudo obtener unos ingresos de un millón doscientas mil pesetas. Tal nivel de éxito no estaba exento de riesgos como otros trabajos señalaban y que en este caso se detalla la captura en 1857 de la goleta *Conchita* de los Vidal Ribas, un asunto que fue muy comentado en la prensa y gracias a cuya publicidad se conserva hoy día bastante información sobre el funcionamiento del comercio esclavista realizado por esta compañía.

Xavier Juncosa i Gurgú nos presenta a Jaume Torrens Serramalera, la perfecta encarnación del indiano al que califica como «el esclavista oculto» y aprovecha también para desmentir algunos tópicos sobre Barcelona como una ciudad fuera del sistema colonial, sin esclavitud, en fin, ese ensueño fabricado desde tantos presentes.

La vida de Jaumen Torrens fascina al autor quien aborda los avatares que llevaron al hijo menor de una familia burguesa acomodada a viajar a Cuba hacia 1815 donde trabajó y se relacionó bien para convertirse en una figura muy influyente en la sociedad habanera. Tuvo negocios inmobiliarios, navieros, cárnicos, y se asoció con Manuel Pastor —militar retirado y hombre de confianza del capital general Miguel Tación— quien lo introdujo en el comercio de esclavos. Con la empresa naviera que unía Barcelona y las Antillas como pantalla, la vuelta a España en 1838 de Jaume Torrens —dejando muchos intereses en Cuba a cargo de familiares— supuso su entrada en diversos nichos de negocio y el establecimiento de una tupida red clientelar financiera, empresarial y política vigente varias generaciones. El autor presenta una documentación de la Junta de Comercio de Barcelona de la que extrae una radiografía del pensamiento de Jaume Torrens, tan defensor de la esclavitud como tantos otros, pues «en ello se interesa el decoro nacional, su independencia, la integridad del territorio español, la conservación de las Antillas cuya existencia se ve

comprometida, la agricultura de aquellas vastas posesiones y el comercio de la Península».

Xavier Sust, un arquitecto de familia marinera se adentra en las expediciones negreras en las que participó Joan Barba, a quien persigue en sus travesías, las múltiples veces que fue apresado y juzgado y las estrategias que siguió para evitarlo: realizar la actividad negrera en barcos de bandera norteamericana o portuguesa que los británicos no podían interceptar. Queda claro que las penurias vividas por Joan Barba quedaban compensadas por el elevado beneficio que se obtenía, una misma conclusión a lo largo de las páginas de este libro.

Lizbeth Chaviano se centra en la captura de un buque en el sur de la isla de Cuba con seiscientos bozales a bordo para extender su análisis al auge de la trata ilegal en la zona de Trinidad, los puntos de desembarco y los circuitos habituales del contrabando. Alude a los implicados, sociedades comerciales y agentes individuales que actuaron como armadores y depositarios de los esclavos recién llegados en sus haciendas, entre ellos algunos catalanes.

En definitiva, un libro necesario, valiente y riguroso que revela muchos secretos y abre nuevas líneas de investigación sobre las numerosas actividades relacionadas con la esclavitud, sus variados protagonistas y las estrategias de ocultación entonces y ahora en contraste con la evidente visibilidad y riqueza artística de sus beneficios patentes en las Ramblas y el ensanche barcelonés.

Loles GONZÁLEZ-RIPOLL
Instituto de Historia - CSIC (Madrid)