

«EL COMERCIO ESPAÑOL EN ÁFRICA» EN LA BARCELONA DE 1858, ENTRE EL CARIBE Y EL MAR DE CHINA, ENTRE LONDRES Y PARÍS

Albert Garcia Balaña
Universitat Pompeu Fabra

En los últimos años el *boom* historiográfico a propósito de la llamada *World History* ha puesto sobre la mesa de trabajo, cuando menos, dos saludables desafíos. El primero y más obvio ha sido la impugnación de la capacidad explicativa, y totalizadora, de las narrativas y los marcos «nacionales». Dicha impugnación ha contribuido a revigorizar los estudios sobre experiencias coloniales y postcoloniales en el «mundo moderno», y en particular sobre aquellas «fronteras imperiales» que, precisamente por su condición de cruces de caminos y puntos de fuga, podían arrojar nueva luz sobre los ángulos muertos de las canónicas historias nacionales (e imperiales).¹ El desvelamiento de ignoradas o desatendidas «redes y circuitos imperiales» (o postimperiales) ha sido uno de los resultados de esta sacudida, algo que los historiadores menos sometidos a los corsés «nacionales» –caso de los historiadores económicos– venían practicando sin mayor problema.² Su irrupción en los territorios de la historia social, política e institucional es, sin embargo, más reciente, y a pesar de ello disponemos ya de algunos estudios ejemplares para la España del siglo XIX.³ El segundo desafío ha pasado algo más desapercibido en nuestra academia, con seguridad por su misma naturaleza: la de la metodología narrativa. En palabras de Alan Lester para el caso británico: «*How to write about the many, diverse places*

1. Véase el ejemplar y seminal C. A. Bayly, *The Birth of the Modern World, 1780-1914. Global Connections and Comparisons*, Oxford (UK), Blackwell, 2004. Sobre la utilidad explicativa de los espacios y las experiencias «fronterizas», el magnífico libro de Maya Jasanoff, *Edge of Empire. Lives, Culture and Conquest in the East, 1750-1850*, Nueva York, Alfred A. Knopf, 2005. También, y para el muy interesante caso del imperialismo estadounidense, el más reciente de Aims McGuinness, *Path of Empire. Panama and the California Gold Rush*, Ithaca (NY), Cornell University Press, 2008.

2. Kenneth Pomeranz y Steven Topik, *The World that Trade Created. Society, Culture and the World Economy*, Armonk (NY) / Londres, M. E. Sharpe, 2006.

3. Josep M. Fradera, *Colonias para después de un imperio*, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2005; José M. Portillo, *Crisis atlántica. Autonomía e independencia en la crisis de la monarquía hispana*, Madrid, Fundación Carolina, 2006; Enric Ucelay-Da Cal, «Cuba y el despertar de los nacionalismos en la España peninsular», *Studia Historica/Historia Contemporánea*, 15 (1997), pp. 151-192; Martín Rodrigo y Alharilla, *Indians a Catalunya. Capitals cubans en l'economia catalana*, Barcelona, Fundació Noguera, 2007.

that constituted the British Empire in the same text; how to conceive of both the differences and the connections between Britain and its various colonies?»). Lester responde que rescatando un lenguaje de la fluidez entre lugares físicos y espacios sociales imperiales y fronterizos, el lenguaje de la interrelación recíproca. Un lenguaje que no dé por sentadas las jerarquías nacionales/imperiales heredadas, y que pueda dar cuenta, por ejemplo, de la dinámica «*that there was a multiplicity of metropolises and peripheries in the British world*» en la década de 1860.⁴

El presente texto es una tentativa exploratoria de avanzar en algunas de las direcciones apuntadas. Tentativa y exploratoria pues apenas constituye el primer resultado de una investigación en fase inicial, casi una exploración de su posibilidad. Posibilidad con respecto a las fuentes pero, sobre todo, con respecto a la capacidad explicativa de las «conexiones y comparaciones» que se invocan –fundamentadas en el tiempo y en el espacio– a lo largo de las páginas siguientes. El texto no persigue otra cosa que dar a la muy activa y variada agitación «ultramarina» del *Diario de Barcelona* durante el año 1858, año importante para la arquitectura geoestratégica e institucional del Ultramar hispano,⁵ una explicación integrada. Es decir, una explicación que vaya más allá de las concretas razones confesadas, editorialmente, por los responsables del *Diario*, hombres nada marginales entre las élites barcelonesas de la década central del siglo XIX. En el origen de esta investigación están un par de estudios propios, ya publicados, sobre la significativa «dimensión barcelonesa» de la renovada política ultramarina de los años de la Unión Liberal, entre 1858 y 1865, en particular sobre la guerra marroquí de 1859-1860 y sobre las voces favorables al reformismo colonial en la Cataluña de entonces.⁶ Sin embargo, los hallazgos en notables fuentes primarias han desvelado informaciones y revelado nuevos problemas. Informaciones que, en cualquier caso, confirman la relevante cara extrapeninsular –doblemente atlántica, pero también asiática y europea por conexión mediterránea– de la Barcelona de 1858. Lo que sigue es una primera tentativa de escribir, en un mismo texto, sobre algunos de los varios lugares, de los distintos procesos sociales y políticos, que confluyeron en el mapa de intereses ultramarinos de la ciudad poco antes de 1860.

4. Véase Alan Lester. «Imperial Circuits and Networks: Geographies of the British Empire», *History Compass*, 4/1 (2006), pp. 124-141, y C. Bridge y K. Fedorowich (eds.), *The British World: Diaspora, Culture and Identity*, Londres, Frank Cass, 2003.

5. Puede consultarse al respecto Josep M. Fradera, *Colonias para después...* pp. 601 y ss.

6. Albert Garcia Balaña, «Patria, plebe y política en la España isabelina: la Guerra de África en Cataluña (1859-1860)», en Eloy Martín Corrales (ed.), *Marruecos y el colonialismo español (1859-1912). De la Guerra de África a la «penetración pacífica»*, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2002, pp. 13-77; Albert Garcia Balaña, «Tradició liberal i política colonial a Catalunya. Mig segle de temptatives i limitacions, 1822-1872», en Josep M. Fradera y C. Yáñez (eds.), *Catalunya i Ultramar. Poder i negoci a les colònies espanyoles (1750-1914)*, Barcelona, Consorci de les Drassanes de Barcelona/MMB, 1995, pp. 77-106.

Brazos para Cuba y sintonía con París en la Barcelona de 1858 (I): «el comercio español en África»

En noviembre de 1857 el *Diario de Barcelona* publicó el primer artículo de una serie que, bajo el genérico título «El comercio español en África», iba a prolongarse en las mismas páginas a lo largo de 1858. Lo firmaba –y firmaría la serie– Joan Mañé i Flaquer, hombre decisivo en la «dirección política» tomada por el *Diario* en 1854 y su único director desde 1865 y durante tres décadas. Toda opinión que llevase la firma de Mañé i Flaquer era ya en 1858 una opinión editorializada, una recomendación del *Diario de Barcelona* a sus lectores, numerosos entre el patriciado catalán de reciente y abigarrada composición. Así fue con la serie «africana» de Mañé en 1858, y con su versión y utilización del episodio que la motivó entre el verano y el otoño de 1857: la detención en aguas de la Bahía de Benín, por parte del crucero británico *Firefly*, de la goleta *Conchita* matriculada en Barcelona, y su entrega a los representantes de Londres en Sierra Leone acusada de estar habilitada para el tráfico de esclavos africanos.

El apresamiento de la *Conchita* en Ouidah, su juicio ante el Tribunal Mixto y Especial de Sierra Leone, y el posterior traspaso de la tripulación ya condenada a las autoridades españolas en Gran Canaria constituyeron el hilo argumental de cuatro de los artículos de Mañé i Flaquer, entre noviembre de 1857 y junio de 1858.⁷ Los artículos de Mañé, su defensa de la navegación española –y particularmente catalana– en el Golfo de Guinea y sus reproches a Londres por el exclusivismo comercial asociado a su persecución de toda sombra de trata, proporcionaron al caso *Conchita* una inesperada visibilidad en la vida pública barcelonesa de 1858. Así lo atestigua la exposición a la Reina elaborada por la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País en los primeros meses del 58, cuyas siete peticiones resumían los argumentos publicados por Mañé i Flaquer desde noviembre de 1857. A saber, y fundamentalmente, que el gobierno español contemplase la renegociación del Tratado hispano-británico de 1835 para la represión del tráfico de esclavos o, cuando menos, asegurase «la aplicación recta de sus disposiciones» mediante representantes judiciales y consulares en la región del Golfo y un mayor ejercicio de la soberanía en Fernando Poo, Corisco y Annobón.⁸ A su vez, la imagen de la *Conchita* interceptada por el más ligero y rápido *Firefly*, los hombres del segundo bogando hacia la primera para inspeccionarla, también resultaría familiar para no pocos barceloneses: el episodio, y las crónicas de Mañé, inspirarían al menos un óleo de grandes dimensiones que hoy puede verse en el Museu Marítim de Barcelona.⁹

7. Juan Mañé y Flaquer (J. M. y F.), «El comercio español en África», *Diario de Barcelona*, 24-11-1857, pp. 9.696-9.698; J. M. y F., «El comercio español en África», *Diario de Barcelona*, 30-12-1857, pp. 10.760-10.762; J. M. y F., *Diario de Barcelona*, 31-03-1858, p. 2.951; J. M. y F., «El comercio español en África», *Diario de Barcelona*, 01-06-1858, pp. 4.938-4.940; también J. M. y F., «Comercio español en África», *Diario de Barcelona*, 22-10-1858, pp. 9.465-9.466.

8. La exposición a la Reina de la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País (1858) en Azucena Pedraz Marcos, *Quimeras de África. La Sociedad Española de Africanistas y Colonialistas. El colonialismo español de finales del siglo XIX*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2000, pp. 328-329.

9. Se reproduce en Josep M. Fradera y C. Yáñez (eds.), *Catalunya i Ultramar...*, pp. 25 y 171.

¿Cuál era el argumento recurrente en los artículos de Joan Mañé i Flaquer sobre el caso *Conchita* y, pues, en la exposición de la Sociedad Económica Barcelonesa? La convicción de que Londres forzaba la interpretación del Tratado de 1835, al juzgar como «equipo para la trata» todo almacén de líquido y madera que excediese las supuestas necesidades de la tripulación, para ahuyentar así toda navegación española y «legítima» (no esclavista) de las aguas del Golfo de Guinea. Y con dicha convicción el lamento porque la ausencia desde 1851 de juez español en el Tribunal Mixto de Sierra Leone encargado de velar por la aplicación del Tratado, y también «la vacante en el consulado español de Guinea», facilitasen enormemente los propósitos británicos.¹⁰ La acusación de utilización espuria por parte de Londres de la letra del Tratado de 1835, sobre «indicios» de actividad negrera en ausencia de esclavos a bordo, aparece con todo vigor en el primero de los artículos. «Aquí de lo que se trata es de aburrir a nuestro comercio –escribe Mañé–, de arruinarlo, a fin de que abandone el tráfico de aquellas costas que nos brindan un halagüeño porvenir con sus ricos productos y el consumo de nuestros preferidos caldos...» Aparece asimismo, ya en noviembre de 1857, el interés de Mañé por la potencial dimensión internacional del incidente, las referencias «en los periódicos franceses al apresamiento de la *Conchita*» y «la circunstancia de que el cónsul francés [de Guinea], encargado actualmente de la protección de los súbditos españoles, no ha sido admitido [por Londres] a formar parte del tribunal de Sierra Leona».¹¹

El cruce de fuentes gubernamentales, españolas *versus* británicas, no arroja demasiada luz sobre la verdadera empresa de la *Conchita* ni sobre la responsabilidad de su armador, Josep Vidal i Ribas, en 1857. En sus instrucciones a Joaquín Zugasti, nuevo comisionado español en Sierra Leone tras el vacío desde 1851, el gobierno O'Donnell le dice en la primavera de 1858, ya con la llamada «Expedición Chacón» a Fernando Poo en marcha: «El Tratado de 1835, celebrado por ambos gobiernos Español e Inglés con el noble propósito de extinguir el inhumano tráfico de esclavos, ha sido interpretado en estos últimos tiempos por los jefes de los cruceros y por los jefes británicos del Tribunal Mixto en un sentido por extremo contrario a nuestros intereses mercantiles. [...] Es pues de todo punto necesario que se esmere VS y procure con el mayor celo que no se repitan semejantes males en el futuro. A este fin defenderá VS enérgicamente los legítimos intereses españoles, y protestará contra toda torcida interpretación de cualquier artículo del tratado que nos sea contradictoria, como por ejemplo la que ha dado motivo a la condenación de la *Conchita*».¹² Exactamente lo contrario de lo apuntado en los infor-

10. J. M. y F., «El comercio español en África», *Diario de Barcelona*, 24-11-1857, pp. 9.696-9.698; J. M. y F., «El comercio español en África», *Diario de Barcelona*, 30-12-1857, pp. 10.760-10.762. Sobre la ausencia de juez español en el Tribunal Mixto de Sierra Leone entre finales de 1851 (cese de Adolfo Guillemard de Aragón) y la primavera de 1858 (nombramiento de Joaquín Zugasti): L. Arturo Arnalte Barrera, «El Tribunal Mixto Anglo-Español de Sierra Leona, 1819-1865», *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, VI-1985, pp. 197-215, pp. 210-213.

11. Todas las citas en J. M. y F., «El comercio español en África», *Diario de Barcelona*, 24-11-1857, pp. 9.696-9.698.

12. Citado en L. Arturo Arnalte Barrera, «El Tribunal Mixto Anglo-Español de Sierra Leona...», pp. 211-212. La restitución del representante de España en el Tribunal Mixto de Sierra Leone, en los primeros me-

mes contenidos en los *Parliamentary Papers* británicos sobre la casa barcelonesa Vidal y Ribas y sus actividades en el Golfo de Guinea entre 1855 y 1857, incluido el caso *Conchita*, según investigación de Josep M. Fradera.¹³ Las suspicacias de Londres al respecto no resultan sorprendentes, dado el vigor del tráfico esclavista bajo pabellón español (y matrícula catalana), en la región del Golfo, durante los años inmediatamente anteriores y posteriores al Tratado de 1835.¹⁴ Sin embargo, el caso *Conchita* era únicamente el segundo apresamiento practicado por Londres en la zona desde 1847, y las incursiones de algunas casas comerciales barcelonesas en los nuevos productos africanos atlánticos (caso del aceite de palma) no parecen justificar –por ser muy incipientes y aisladas– el memorial de agravios publicado por el *Diario*.¹⁵ Entonces, ¿por qué tanta furia de Mañé en defensa de una navegación comercial todavía por venir, tomando –y publicando– las supuestas instrucciones de Lord Clarendon al capitán del *Firefly* como un ataque preventivo británico?¹⁶

Quizás pueda tener mayor sentido, a propósito del porqué de la constancia y contundencia de Joan Mañé i Flaquer sobre el caso, relacionar el incidente con dos dinámicas más generales y sin embargo singulares de la segunda mitad de la década de 1850. Por una parte, la indiscutible alza, entonces, de la demanda de brazos para las economías de plantación caribeñas o similares, para la Cuba española principal pero no exclusivamente. Por otra parte, aunque con vínculos con la primera, la mayor actividad marítima y comercial de los competidores europeos de Londres en las costas africanas –y no únicamente en ellas–, y la consiguiente interpelación pues a un mapa imperial británico recientemente impugnado en Crimea (1856) y en Delhi (1857).

Las estimaciones sugieren que más de 60.000 africanos fueron trasladados forzosa e ilegalmente a Cuba durante el quinquenio 1856-1860, frente a los menos de 30.000 de cada uno de los tres lustros anteriores, desde 1841 y hasta 1855. El bienio 1859-1860 fue el de mayor entrada de africanos esclavizados desde los años anteriores al Tratado hispano-británico de 1835. Más allá de las nuevas capacidades para burlar la vigilancia bri-

ses de 1858 y tras casi siete años de ausencia, no parece ajena a la llamada «Expedición Chacón» hacia Fernando Poo iniciada en abril de 1858. Sobre ésta última, M.ª Dolores García Cantús, *Fernando Poo: una aventura colonial española en el África Occidental (1778-1900)*, Tesis Doctoral, València, Universitat de València (Servei de Publicacions), 2004, pp. 364-396.

13. Josep M. Fradera, *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)*, Barcelona, Editorial Crítica, 1987, pp. 75-76.

14. Véase L. Arturo Arnalte Barrera, *El Tribunal Mixto Anglo-Español de Sierra Leona, 1819-1873*, Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 1992, vol. I, pp. 121-193, y vol. II, 10.3 Apéndice III («Lista de buques juzgados por el Tribunal Mixto de Sierra Leona...»); también Josep M. Fradera, «La participació catalana en el tràfic d'esclaus (1789-1845)», *Recerques*, 16 (1984), pp. 119-139 (al menos 56 buques matriculados en Cataluña juzgados por tráfico de africanos en Sierra Leone entre los años 1821 y 1845).

15. Sobre lo primero: L. Arturo Arnalte Barrera, *El Tribunal Mixto Anglo-Español...*, vol. II, 10.3 Apéndice III («Lista de buques juzgados por el Tribunal Mixto de Sierra Leona...»). Algunas evidencias sobre lo segundo: M.ª Dolores García Cantús, *Fernando Poo: una aventura colonial...*, pp. 357-354; L. Arturo Arnalte Barrera, *El Tribunal Mixto Anglo-Español...*, vol. I, pp. 268-290 (las casas comerciales barcelonesas de Carlos Montagu y Compañía y de José de Berrín en 1858).

16. Véase J. M. y F., «El comercio español en África», *Diario de Barcelona*, 01-06-1858, pp. 4.938-4.940.

tánica, abolicionista y transatlántica, la reactivación del mercado internacional de coloniales y la simultánea del mercado cubano de tierras para la exportación explican semejante repunte de las entradas de brazos esclavos.¹⁷ El dinamismo del mercado europeo de coloniales y la renovada demanda de trabajo para su producción explican también, en parte, la mayor proyección ultramarina de los competidores continentales de Londres (al tiempo que ocasionales aliados). La Francia del Segundo Imperio durante la segunda mitad de la década de 1850 constituye un buen ejemplo de ello. En África occidental fueron los años de la conquista de Senegal desde las bases insulares y «viejas colonias» de Saint-Louis y Gorée, empresa a cargo del habilidoso gobernador Louis Faidherbe (1854-1861 y 1863-1865) bajo el patrocinio de las casas comerciales bordelesas. Años de recomposición institucional y social en las «*vieilles colonies*» y en las incorporadas y adyacentes tras la definitiva abolición de la esclavitud legislada por París en 1848, supresión legal que contribuyó a la reinención ultramarina de los flujos y las formas del trabajo forzado.¹⁸ Años, asimismo, de muy notable actividad francesa en el Mar de China y más allá, en el Pacífico sur, jalonada por la toma de Cantón –a cuatro manos con Londres– en 1857, la esencialmente francesa de Saigón en 1859 –confirmada en 1861– o, simultánea y muy distinta, la formación de la soberanía gala sobre Nueva Caledonia y los llamados «*Établissements Français d'Océanie*» entre 1853 y 1862.¹⁹

¿Por qué cabe relacionar el interés del *Diario de Barcelona* por el llamado caso *Conchita* con la reactivación y reinención de los flujos intercoloniales de trabajo y con las posiciones ganadas al respecto por los potenciales rivales de Londres, por París ante todo? Porque así lo hizo el propio *Diario de Barcelona* durante el año 1858 y en paralelo a la serie sobre «El comercio español en África», en una segunda serie casi gemela, no menos explícita y detallada. El episodio que desencadenó esta segunda serie se produjo en aguas de Liberia en abril de 1858, asimismo a propósito del posible embarque de africanos para ser trasladados a una isla lejana, gobernada desde Europa y especializada en la producción azucarera. Réplica muy oportuna del caso *Conchita* a ojos de la redacción del *Diario de Barcelona*, el caso *Regina Coeli* enfrentó sin embargo a un buque mercante matriculado en Nantes con uno de los buques de la británica «Compañía de Navegación del África Occidental», y sus ecos alcanzaron las cancillerías de ambos lados del Atlántico. Mañé i Flaquer justificó el interés y el espacio que le prestó el *Diario* dada «la importancia que tiene para España el conocer cuanto se refiere a los ensayos que la Francia está haciendo para la introducción de negros libres en sus colonias», y aprovechó

17. Laird W. Bergad, Fe Iglesias García y María del Carmen Barcia, *The Cuban Slave Market, 1790-1880*, Cambridge (UK), Cambridge University Press, 1995, pp. 26-31.

18. Para el caso de la expansión francesa en Senegal de la mano de Faidherbe, y sobre la muy compleja aplicación de la legislación abolicionista de 1848 en la región: Martin Klein, *Slavery and Colonial Rule in French West Africa*, Cambridge (UK), Cambridge University Press, 1998, pp. 19-36. El 48 en las «*vieilles colonies*» del Caribe: Nelly Schmidt, «1848 dans les colonies françaises des Caraïbes. Ambitions républicaines et ordre colonial», *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, 320, vol. 85, pp. 33-69 [debo el conocimiento de este trabajo a una información de Josep M. Fradera].

19. Una detallada síntesis de esta primera década del Segundo Imperio en Denise Bouche, *Histoire de la colonisation française. II. Flux et reflux (1815-1962)*, París, Fayard, 1991, pp. 35-52.

para vincular la suerte de la incipiente presencia española en el Golfo de Guinea al éxito de las nuevas empresas francesas en las costas africanas atlánticas (frente a la combinación de obstruccionismo y hostilidad británicas).²⁰

El mercante francés *Regina Coeli* fue escenario, el 9 de abril de 1858, de la violenta rebelión de unos tres centenares de africanos embarcados en Liberia, supuestos «emigrantes contratados» con destino a la isla francesa de Reunión, motín que provocó la muerte de una docena de miembros de la tripulación y la toma de control del barco por parte de los llamados «engagés» o «contratados». Después de una semana de saqueo y desgobierno, y ante la impotencia del capitán francés en Monrovia, la intervención de rescate de un mercante británico facilitó –según la prensa francesa– el desembarco y huida de los amotinados «sin que las autoridades locales [de Liberia] hubiesen cogido ni aun a los denunciados por sus camaradas como culpables del asesinato de los marineros». Tras negar cualquier derecho de salvamento al armador británico, París mandó dos buques de guerra a aguas liberianas para exigir y obtener la pronta repatriación del *Regina Coeli* con su capitán. Todo ello acompañado, según el *Times* londinense, «de esa fraseología de la cual Europa ha visto últimamente más de una muestra», a saber, los despachos imperativos dirigidos a Monrovia y el descrédito de las tesis británicas sobre la naturaleza esclavista del sistema francés de «emigración voluntaria».²¹ Los primeros meses de 1858 asistieron al recrudescimiento del toma y daca geoestratégico entre el Londres de Palmerston y Clarendon y el París de Luís Napoleón, después de la colaboración anglo-francesa –y en parte como consecuencia de ella– en Crimea o Cantón. El activismo naval y el esfuerzo colonizador en las costas africanas, y en particular la cuestión del reclutamiento de «emigrantes contratados» con sus rutas marítimas asociadas, cristalizaron como asuntos centrales de dicha tensión. Basta con echar una ojeada a la instrumentalización diplomática de la opinión abolicionista británica, o a los despachos sobre los «engagés» bajo soberanía francesa mandados a Londres por su embajada en París durante 1858.²²

20. La cita literal en «Revolta de negros en el buque la Regina Coeli», *Diario de Barcelona*, 18-06-1858, pp. 5.469-5.471. El resto de la serie: «El Times sobre la revuelta de negros en el Regina Coeli», *Diario de Barcelona*, 22-06-1858, pp. 5.593-5.595; «La inmigración, la trata de negros y el derecho de visita (Del Monitor de la Flota)», *Diario de Barcelona*, 09-07-1858, pp. 6.122-6.124; «La Inglaterra y la trata de negros (De La Patria)», *Diario de Barcelona*, 04-08-1858, pp. 6.841-6.843. También: «Los cruceros ingleses y la marina norteamericana», *Diario de Barcelona*, 13-06-1858, pp. 5.320-5.321; «Sociedad de las misiones africanas», *Diario de Barcelona*, 25-03-1858, pp. 2.774-2.775, y J. M. y F., «El África Occidental», *Diario de Barcelona*, 28-03-1858, pp. 2.866-2.867.

21. Todas las citas y argumentos enfrentados en «Revolta de negros en el buque la Regina Coeli», *Diario de Barcelona*, 18-06-1858, pp. 5.469-5.471; «El Times sobre la revuelta de negros en el Regina Coeli», *Diario de Barcelona*, 22-06-1858, pp. 5.593-5.595; y «La inmigración, la trata de negros y el derecho de visita (Del Monitor de la Flota)», *Diario de Barcelona*, 09-07-1858, pp. 6.122-6.124.

22. He consultado *British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers from the Foreign Office Confidential Print* [en adelante BDFA: RPFOPC], Part I, Series F (*Europe, 1848-1914*), vol. 9 (*France, 1847-1878*) [John F. V. Keiger (ed.)], University Publications of America, 1989, pp. 114-116 (Doc. 15: «Bulletin de l'Immigration dans les Colonies Françaises» (06-09-1858)) y p. 116 (Doc. 16: «Napoléon III on Slavery» (07-11-1858)). Opinión abolicionista y diplomacia británica: «El Times sobre la revuelta de negros en el Regina Coeli», *Diario de Barcelona*, 22-06-1858, pp. 5.593-5.595; tensión entre París y Londres a raíz de enero de 1858: «El emperador Napoleón III y la Inglaterra», *Diario de Barcelona*, 17-03-1858, pp. 2.509-2.518.

El caso *Regina Coeli* tuvo un significativo impacto en las distintas sociedades metropolitanas interpeladas por el episodio, inseparables las razones internacionales de las interiores. En la Francia del Segundo Imperio, por el renovado vigor de las economías de plantación coloniales, vigor incomprendible sin atender al *boom* de entradas de «engagés» bajo contratos de cinco a diez años en las islas del Caribe francés y en la de Reunión durante la primera década de la restauración bonapartista (más de 36.000 «inmigrantes indios» y más de 16.000 «africanos» llegados a esta última isla del Índico apenas entre 1848 y 1857).²³ También, por supuesto, por las muy palpables ambiciones comerciales y territoriales de París en sus estaciones africanas atlánticas, eslabones a su vez de una política marítima y de rearme naval que iba a encender las alarmas en Londres precisamente entre 1858-1859 y los primeros años sesenta.²⁴ En la opinión pública inglesa, por los renovados prejuicios raciales que las recientes crisis coloniales en la India y en Jamaica habían arrojado sobre las culturas metropolitanas de tradición abolicionista, culturas políticas asimismo muy atentas y recelosas ante las nuevas ambiciones «napoleónicas».²⁵ Finalmente, no fue menor el impacto del caso *Regina Coeli* en los Estados Unidos de América, como sugieren las columnas que le dedicó el *New York Times* durante el verano de 1858.²⁶ No podía ser menos en la patria de la *American Colonization Society*, esforzada tutora de la República de Liberia desde la década de 1820, y precisamente en 1858, con la «*Bloody Kansas*» aún sangrando y la sentencia Dred Scott (1857) desgarrando la política estadounidense por la envenenada relación entre territorios y esclavitud. Y no sólo eso. La espinosa cuestión del derecho de visita de los buques británicos para la represión del tráfico ilegal de brazos reapareció con el *Regina Coeli*, con mucho mayor alcance que con el caso *Conchita*, lo que por ejemplo reafirmó a las instituciones norteamericanas en su política de contundente prevención del ejercicio de

23. Las estimaciones sobre «contratados» desembarcados en la isla de Reunión durante la década 1848-1857 proceden de BDFA: RPF0CP, Part I, Series F (*Europe, 1848-1914*), vol. 9 (*France, 1847-1878*) [John F. V. Keiger (ed.)], pp. 114-116 (Doc. 15: «Bulletin de l'Immigration dans les Colonies Françaises» (06-09-1858)). Entre 1848 y 1882 «80.000 Indiens, sujets britanniques ou français, et un peu plus de 40.000 Africains, Comoriens et Malgaches sont introduits à La Réunion avec le statut de travailleur immigré» escribe Sudel Fuma («Le servilisme a la place du concept d'engagisme...», 2001).

24. Véase al respecto BDFA: RPF0CP, Part I, Series F (*Europe, 1848-1914*), vol. 9 (*France, 1847-1878*) [John F. V. Keiger (ed.)], pp. 139-145 [Docs. 31 a 42: «States of French Navy» (1861-1862)].

25. Catherine Hall, *Civilising Subjects. Metropole and Colony in the English Imagination, 1830-1867*, Cambridge (UK), Polity Press, 2002. particularmente pp. 380-381 y siguientes [debo el conocimiento de este trabajo a la amabilidad de Josep M. Fradera]. Culturas políticas «radicales», ambiciones expansionistas de Napoleón III y formación de la «*Volunteer Force*» de composición interclasista en la Inglaterra de finales de la década de 1850: Hugh Cunningham, «The language of patriotism», en R. Samuel (ed.), *Patriotism. The Making and Unmaking of British National Identity. Vol. I: History and Politics*, Londres y Nueva York, Routledge, 1989, pp. 57-89, pp. 72-74.

26. He consultado «The Slave-Trade Agitation. The French on the Coast of Africa», *The New York Times*, 23-06-1858; «Affairs in France. The British Outrages—Case of the Regina Coeli—English Apprehensions of a French Invasion...», *The New York Times*, 10-07-1858; «Liberia and the Emigrant System. Letter from President Benson», *The New York Times*, 01-11-1858. También James H. Hammond y John B. Latrobe, *The Regina Coeli. Correspondence between the Hon. James H. Hammond and John B. Latrobe, Esq., President of the American Colonization Society*, Baltimore, Printed by John D. Troy, 1858.

aquel «derecho» por parte británica (algo que el *Diario de Barcelona* se aprestó a señalar con más acritud hacia Londres que aplauso hacia Washington).²⁷

¿Cuáles eran para Joan Mañé i Flaquer y la redacción del *Diario de Barcelona* las consecuencias de una lectura en paralelo –y cruzada– del caso *Conchita* y del caso *Regina Coeli*? ¿Cuáles, más allá de las similitudes a propósito de la pronta intervención británica amparándose en la ilegalidad internacional de los supuestos cargamentos de trabajadores forzados? Para Mañé i Flaquer ambos episodios demostraban la conveniencia de cooperar con París en las costas ecuatoriales atlánticas para la posibilidad de cualquier «comercio español en África». Cooperar con París desde una posición subalterna pero sin renunciar por ello a objetivos específicos. Objetivos como los establecidos por la llamada «Expedición Chacón» en la primavera de 1858, a saber, la toma de posesión efectiva por parte del gobierno español de las islas de Fernando Poo, Corisco, Elobeyes y Annobón en el Golfo de Guinea.²⁸ Mañé dedicó dos de sus artículos «africanos» de 1858 a reseñar las bondades del proyecto guineano del gobierno O'Donnell, a celebrar que «la marina española continúe con esta navegación, que por desgracia se ha inaugurado bien tristemente, con la presa de buques catalanes hecha tan injustamente por los cruceros ingleses so pretexto de la trata de esclavos». ²⁹ No menos revelador, Mañé dedicó otros dos artículos aparentemente menores a señalar un muy específico terreno común para españoles y franceses en África occidental, un terreno común también frente a Londres: la misión católica.³⁰

Mañé apeló a la misión católica como elemento legitimador de la política de colonización española en el Golfo de Guinea ya en su primera nota sobre la «Expedición Chacón», al finalizar el mes de marzo de 1858. La Expedición llevaba consigo una misión jesuita compuesta por seis miembros con el objetivo de arrinconar a los baptistas en la britanizada Santa Isabel, la principal villa de la isla de Fernando Poo (y actual Malabo).³¹ Por las mismas fechas el *Diario de Barcelona* publicó una extensa crónica sobre la muy reciente fundación en Lyon de «la congregación de las Misiones Africanas», la *Société*

27. Para lo primero véase James H. Hammond y John B. Latrobe, *The Regina Coeli. Correspondence between...* Para lo segundo: «Spirit of the European Press. Comments on the Slave-Trade», *The New York Times*, 09-07-1858; y el interés del *Diario* por las relaciones entre Washington y Londres al respecto: «Los cruceros ingleses y la marina norte-americana», *Diario de Barcelona*, 13-06-1858, pp. 5.320-5.321; «La inmigración, la trata de negros y el derecho de visita (Del Monitor de la Flota)», *Diario de Barcelona*, 09-07-1858, pp. 6.122-6.124.

28. M.^a Dolores García Cantús, *Fernando Poo: una aventura colonial...*, pp. 364-396, que documenta las conexiones del proyecto Chacón con la continuidad del tráfico esclavista hacia la Cuba española (el caso de Zulueta y Compañía, aprovisionador exclusivo de Fernando Poo en 1859: pp. 363-364) así como el ensayo de fórmulas de trabajo «contratado» tomadas de las estaciones o factorías francesas (pp. 370-372).

29. J. M. y F., *Diario de Barcelona*, 31-03-1858, p. 2.951; J. M. y F., «Comercio español en África», *Diario de Barcelona*, 22-10-1858, pp. 9.465-9.466 (de donde tomo la cita literal).

30. J. M. y F., «Sociedad de las misiones africanas», *Diario de Barcelona*, 25-03-1858, pp. 2.774-2.775; J. M. y F., «El África Occidental», *Diario de Barcelona*, 28-03-1858, pp. 2.866-2.867.

31. J. M. y F., *Diario de Barcelona*, 31-03-1858, p. 2.951. Sobre la misión jesuita integrada en la «Expedición Chacón» a Fernando Poo de 1858: M.^a Dolores García Cantús, *Fernando Poo: una aventura colonial...*, pp. 368 y siguientes; la misión jesuita como predecesora de la más exitosa claretiana que llegaría a Fernando Poo unos veinte años después (con mayoría de sacerdotes catalanes): Jacint Creus, «Guinea Equatorial, 1883-1911: la invenció d'una identitat», *Recerques*, 30 (1994), pp. 103-119.

des Missions Africaines del occitano Melchior de Marion Brésillac bendecida por Roma en 1857. Los pronto conocidos como «*Pères de Lyon*» iban a ser una pieza clave de la «*mission civilisatrice*» en el África Occidental francesa de finales de siglo, desde su temprano trampolín, establecido durante la década de 1860, en el acosado –por París– reino de Dahomey o Aboney, en la Costa de los Esclavos (sur de los actuales Benín y Togo).³² Más allá de que éstas últimas fuesen las costas donde en 1857 acababa de ser interceptada la *Conchita* por el pabellón británico, Mañé deseó, «como católicos y como españoles», «el mejor éxito a tan heroica empresa», al tiempo que animó a «que algún sacerdote español tomara parte en ella a fin de que sirviera de núcleo a los que más tarde se dirigieran a nuestras posesiones africanas de Fernando Poo y Annobón». Tampoco ignoró Mañé la potencial contribución de la misión católica a la reinvencción y legitimación del reclutamiento de trabajo africano, con el proyecto misionero de «colonias libres» para libertos africanos susceptibles de «emigrar», algo que por entonces interesaba a la Francia de Luís Napoleón aunque no sólo a ella en la Europa católica: «Esta nueva circunstancia da un nuevo interés a la misión católica de África para España en general, y para Cataluña en particular, tan interesada en la prosperidad de la isla de Cuba, que depende principalmente de los brazos africanos que pueda destinar a su cultivo».³³ Todas estas consideraciones podían tejer una red de intereses compartidos entre Madrid y París con Barcelona como interesada y estratégica anudadora. Mañé i Flaquer y el grupo del *Diario de Barcelona* conocían con detalle, además, la recomposición del catolicismo francés después de 1848, y apreciaban sus iniciativas de misión interior frente a los estragos del republicanismo revolucionario, al punto que Mañé ejercía ya de primer apologeta en Barcelona –y en España– del catolicismo social francófono que pondría en pie los llamados Congresos de Malinas de 1863-1864.³⁴

Brazos para Cuba y sintonía con París en la Barcelona de 1858 (II): «culis» y catalanes tras la toma de Cantón

«El comercio español en África» y su lugar en el expansivo ultramar europeo no fue el único tema estrella de los «artículos doctrinales» del *Diario de Barcelona* durante el año 1858.

32. Véase «Sociedad de las misiones africanas», *Diario de Barcelona*, 25-03-1858, pp. 2.774-2.775. La *Société des Missions Africaines* en el África Occidental francesa entre 1859 y 1900: Denise Bouche, *Histoire de la colonisation française. II. Flux et...*, pp. 218-227 y 249-256.

33. Todas las citas y argumentos en J. M. y F., «El África Occidental», *Diario de Barcelona*, 28-03-1858, pp. 2.866-2.867.

34. Véase su serie de febrero de 1858: J. M. y F., «Remedios contra el comunismo», *Diario de Barcelona*, 21-02-1858, pp. 1.708-1.710; J. M. y F., «Remedios contra el comunismo (II y último)», *Diario de Barcelona*, 28-02-1858, pp. 1.931-1.932. Sobre la estancia de Mañé i Flaquer en el Congreso de Malinas de 1864 y las crónicas que publicó en *La Cruz* (1864) véase Casimir Martí, «La correspondència de Joan Mañé i Flaquer amb Benet de Llança, Duc de Solferino (1847-1862)», *Butlletí de la Biblioteca de Catalunya*, vol. X (1982-1984), pp. 45-100, p. 48; también Joan Maragall, *Biografía de D. Joan Mañé y Flaquer escrita per en...*, Barcelona, Ajuntament Constitucional de Barcelona, 1912, pp. 31-32.

Mientras los casos *Conchita* y *Regina Coeli* llenaban las horas de trabajo de Joan Mañé i Flaquer y del secretario de redacción Modest Costa i Turell, otras dos series «internacionales» obligaban a redoblar la labor traductora de éste último. Desde finales de 1857, una muy extensa e informada serie sobre la rebelión india contra los administradores británicos iniciada en Bengala durante la primavera del mismo año. La procedencia mayoritariamente francesa de las fuentes e informaciones del *Diario* explican el énfasis en las dificultades de Londres para retomar el control en el norte del subcontinente indio, aunque Mañé no desaprovechó la ocasión para celebrar la gestión metropolitana de la crisis en Delhi por oposición, reveladoramente, a la hegemonía militar (o del «mando supremo») en la gestión española de las últimas crisis cubanas.³⁵ La segunda serie de artículos y traducciones tuvo como punto de partida la toma anglo-francesa de Cantón (Guangzhou), en la China meridional, en diciembre de 1857. Nueva vuelta de tuerca a la política de la cañonera para abrir el mercado del Celeste Imperio al comercio en manos europeas y norteamericanas, el episodio cantonés de finales del 57 propició, a su vez, nuevos motivos para la rivalidad entre Londres y París.³⁶ Nuevos motivos para nada ajenos a los intereses coloniales españoles, incluso al «comercio español en África» visto desde el observatorio barcelonés.

Lo que ocurrió en el puerto de Cantón durante los primeros meses de 1858, tras el éxito de la expedición anglo-americana y francesa contra la ciudad, lo ha contado con detalle Denise Helly. Resulta llamativa la sincronía y la semejanza de lo ocurrido entonces en Cantón con el episodio de la *Conchita* (y el del *Regina Coeli*), algo que no iba a pasar desapercibido al secretario de redacción del *Diario de Barcelona*. Tras el éxito militar aliado de diciembre de 1857 –ha contado Helly– Cantón se llenó simultáneamente de misioneros protestantes (mayoritariamente ingleses) y de animadversión hacia el embarque de «trabajadores contratados» autóctonos con destino a la Cuba española, los «culís» o «chinos de Manila» como se les llamaba ya en La Habana. En los primeros días de 1858 Cantón y su provincia eran el centro operador del incipiente negocio de «emigración voluntaria» de trabajadores chinos sureños hacia Cuba, un negocio inaugurado entre 1846 y 1852 con la participación también de compañías y armadores británicos. Sin embargo, las cosas cambiaron con la toma de la ciudad bajo el liderazgo de Londres. Toda suerte de rumores sobre el destino cubano de los «culís», la práctica esclavitud en el mejor de los casos, se difundieron por la ciudad con la complicidad de los misioneros

35. Omite la relación completa de la serie sobre la rebelión india de 1857-1858. Los primeros artículos: «Episodio de la Historia de Delhi», *Diario de Barcelona*, 04-11-1857, pp. 9.113-9.116; «La situación de la India después de la toma de Delhi (De La Patria)», *Diario de Barcelona*, 11-11-1857, pp. 9.321-9.324; «Los últimos acontecimientos de la India», *Diario de Barcelona*, 27-11-1857, pp. 9.793-9.796. Los elogios de Mañé i Flaquer a la gestión metropolitana, en Gran Bretaña, de la crisis india: J. M. y F., «Las dos políticas», *Diario de Barcelona*, 08-11-1857, pp. 9.240-9.242.

36. «Los europeos en China (Del Monitor de la Flota)», *Diario de Barcelona*, 12-03-1858, pp. 2.349-2.350; «La China abierta al comercio de ambos mundos (Del Monitor de la Flota)», *Diario de Barcelona*, 04-08-1858, pp. 6.928-6.929; «La política y el comercio de Occidente en la China», *Diario de Barcelona*, 18-08-1858, pp. 7.379-7.381; «La China y Europa (De La Patria)», *Diario de Barcelona*, 02-09-1858, pp. 7.827-7.830; también «La Inglaterra, la China y la India, por D. Sinibaldo de Mas», *Diario de Barcelona*, 23-12-1857, pp. 10.565-10.568. Sobre las conexiones entre la crisis india de 1857 y la cantonesa a su vez inseparable de la rebelión Taiping en la China meridional: C. A. Bayly, *The Birth of the Modern World...*, pp. 148-155.

protestantes, y los administradores británicos retuvieron un «cargamento» con destino La Habana vía Macao. Los casi 600 hombres fueron invitados por los nuevos administradores a negar públicamente que la suya fuese una «emigración voluntaria». Mientras tanto, dichos administradores hacían la vista gorda ante los primeros ataques contra reclutadores locales de «contratados» para Cuba: en uno solo de los incidentes, dieciocho de ellos fueron asesinados en Cantón en 1858.³⁷

La importación de trabajadores cantoneses «bajo contrato» para trabajar en los ingenios cubanos fue otra de las respuestas del capital azucarero a la doble crisis de brazos de la década de 1850, encrucijada en la que confluyeron la redoblada vigilancia abolicionista británica de los años cuarenta (tras la abolición de la esclavitud en la Jamaica de 1833-1838) y la fundada expectativa de aumento de la demanda –y de las oportunidades– en los mercados consumidores finales. Al tiempo, pues, que se reactivaba el tráfico transatlántico e ilegal de africanos, tomó forma a través de tres océanos el tráfico de «culís» reclutados en la China meridional con destino al puerto de La Habana. Más de 140.000 «culís» procedentes del Celeste Imperio llegaron a la Cuba española fundamentalmente durante las décadas de 1850 y 1860, desde los primeros contratos autorizados por la Corona entre 1846 y 1852 hasta la prohibición de los embarques desde Macao promulgada por Lisboa en 1873.³⁸ C. A. Bayly ha recordado recientemente la dimensión global y la geografía imperial de la emigración ochocentista bajo contrato, «nuevo sistema de esclavitud» –dadas las condiciones de los reclutamientos y las cargas de los contratos– que trasladó, entre muchos otros, a más de 400.000 indios de las provincias del sur al Caribe británico durante la segunda mitad del siglo XIX.³⁹ Así, la presión inducida por Londres en 1858 contra los embarques de «culís» cantoneses con destino a la Cuba española obligó a Madrid a mover pieza. Durante el invierno de 1858-1859 el gobierno O'Donnell frenó las salidas desde Macao, mientras recibía de su cónsul en Amoy (Xiamen) la confirmación del carácter forzado o fraudulento de la gran mayoría de contratos y embarques.⁴⁰

¿Qué aspectos de la crisis cantonesa de 1858 pudieron llamar la atención del *Diario*

37. Véase Denise Helly, *Ideologie et ethnicité: les Chinois Macao à Cuba, 1847-1886*, Montreal, Presses de l'Université de Montréal, 1979, pp. 94-95; Denise Helly, «Introduction» a *The Cuba Comission Report. A Hidden History of the Chinese in Cuba*, Baltimore y Londres, The Johns Hopkins University Press, 1993, pp. 3-30, particularmente pp. 11-13. La toma de Cantón y las consecuencias del liderazgo británico: «Los europeos en China (Del Monitor de la Flota)», *Diario de Barcelona*, 12-03-1858, pp. 2.349-2.350.

38. Denise Helly, «Introduction» a *The Cuba Comission Report. A Hidden History...*, pp. 9-12 y 20. Sobre la misma cuestión deben consultarse los trabajos ya clásicos de Juan Pérez de la Riva en J. Pérez de la Riva, *El barracón. Esclavitud y capitalismo en Cuba*, Barcelona, Crítica, 1978, y en J. Pérez de la Riva, *Para la historia de las gentes sin historia*, Barcelona, Ariel, 1976; asimismo el de Juan Jiménez Pastrana, *Los chinos en la historia de Cuba, 1847-1930*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1983. Nuevas informaciones en Lisa Yun y Ricardo René Laremont, «Chinese Coolies and African Slaves in Cuba, 1847-1874», *Journal of Asian American Studies*, 4:2 (2001), pp. 99-122.

39. Véase C. A. Bayly, *The Birth of the Modern World...*, pp. 407-410. Sobre la misma cuestión debe consultarse David Northrup, *Indentured Labor in the Age of Imperialism, 1834-1922*, Cambridge (UK), Cambridge University Press, 1995.

40. Denise Helly, *Ideologie et ethnicité: les Chinois Macao à Cuba...*, pp. 95 y 125-126 respectivamente.

de Barcelona al tiempo que hermanaarla con los casos *Conchita* y *Regina Coeli* (más allá de la compartida hostilidad británica)? El episodio cantonés de 1858 supuso un triple punto de inflexión en la relativamente breve pero muy siniestra historia del tráfico interoceánico de trabajadores chinos hacia Cuba. Un triple punto de inflexión que puede y debe relacionarse con lo ocurrido casi simultáneamente en aguas africanas del Golfo de Guinea y de las costas de Liberia. En primer lugar, 1858 fue, con diferencia, el año con un mayor número de «culís» desembarcados en Cuba desde el arranque de dicho tráfico en los primeros años cincuenta, más de 13.000 «contratados» desembarcados frente a los menos de 5.000 de 1856 o los menos de 3.000 de 1855.⁴¹ El corresponsal del *New York Times* en La Habana daba cuenta del cenit de dicha fiebre de brazos asiáticos en su crónica del 29 de marzo de 1858: «*The Chinese emigrants are pouring in very fast. In the last week no less than 3.000 were landed from four ships. They all readily brought 22 ounces a head. At last accounts six large American vessels were waiting for cargoes in Swatao alone. Orders have been sent from here to procure 20.000 coolies, if possible; but this can hardly be accomplished in the present year*».⁴² Sin embargo, tras las maniobras auspiciadas por Londres en Cantón y su provincia durante 1858 los cargamentos humanos asiáticos llegados al puerto habanero iban a caer en picado, a la mitad y mucho menos, con mínimos de apenas un millar de entradas anuales en 1862 y 1863. La inflexión cuantitativa fue acompañada por una segunda inflexión, aún más importante para el argumento que aquí presento. Según ha contado Denise Helly, la política de Londres en Cantón durante los primeros meses de 1858 conllevó la pronta retirada de la flota británica del negocio del tráfico de «culís» hacia Cuba; flota británica que con la estadounidense habían monopolizado los transportes (y las «contrataciones» en origen con sus compañías asociadas) desde 1852. En abril de 1858 el *New York Times* se ocupó repetidamente de la llamada «*Comissioner Reed's Circular on the Coolie Traffic*» (18 de febrero de 1858), recientemente expedida por el comisionado estadounidense en Hong Kong para tratar de seguir la senda de Londres en la restricción de la participación nacional en el tráfico de asiáticos hacia el Caribe español.⁴³ Aunque los mercantes norteamericanos no abandonaron tal actividad y dicha ruta inmediatamente, nuevos proveedores aparecieron entre 1858 y 1859, para reemplazar definitivamente a británicos y estadounidenses con la casi paralización y posterior reanudación de la primera mitad de la década de 1860. ¿Cuál fue el más activo y relevante de los nuevos proveedores? La flota mercante francesa. A principios de los años setenta los buques franceses se habían erigido, sin discusión, en los principales transportadores de «culís» hacia Cuba: sumaban 104 los buques franceses que habían desembarcado «contratados» chinos en La Habana desde 1847 –aunque

41. Tomo estas cifras y las que siguen de Lisa Yun y Ricardo René Laremont, «Chinese Coolies and African Slaves...», p. 113 (Tabla 6); véase también Denise Helly, *Ideologie et ethnicité: les Chinois Macao à Cuba...*, p. 330.

42. «Later from Havana. Arrival of the Empire City... Increase of Chinese Immigration to Havana...», *The New York Times*, 29-03-1858.

43. He consultado «Interesting from China. Commissioner Reed's Circular on the Coolie Traffic», *The New York Times*, 30-04-1858; también «Interesting from China. The Forthcoming Demonstration against Peking... Movement of Commissioner Reed to Suppress the Coolie Trade», *The New York Times*, 13-04-1858.

fundamentalmente desde 1858– (por 78 buques españoles, 35 británicos, 34 estadounidenses...), y casi 39.000 hombres los transportados –que no los desembarcados: más del 12% había muerto durante la travesía– (por 31.000 en buques españoles, más de 18.000 en estadounidenses, casi 14.000 en británicos...).⁴⁴

La política de Londres en Cantón entre diciembre de 1857 y la primavera de 1858 acercó Madrid a París, a través de La Habana y Barcelona, de manera semejante a lo que acababa de suceder con el caso *Conchita* (y su secuela mayor, el caso *Regina Coeli*) y su pequeña contribución a la expedición colonizadora española a Fernando Poo e islas adyacentes. Helly ha leído en términos similares la crisis cantonesa de 1858 (y los simultáneos desacuerdos entre Londres y París sobre la «negociación comercial» con el Celeste Imperio), ignorando en su mapa de conexiones y correlaciones –por razones obvias y muy comprensibles– el lugar y la fuerza (modesta) de la ciudad de Barcelona, «*La France, désirant s'opposer à sa rivale [l'Angleterre], accorde [en 1858] des capitaux et des bâtiments aux planteurs créoles de Cuba qui surent mettre à profit cette lutte d'influence entre les deux nations européennes*».⁴⁵ Pero, ¿por qué también Barcelona?

El *Diario de Barcelona* se ocupó con detalle de la toma aliada de Cantón, en diciembre de 1857, durante la primavera y el verano de 1858. Publicó estadísticas avaladas por París sobre los flujos comerciales con los cinco puertos chinos «abiertos al comercio de las naciones cristianas» a raíz de la llamada Primera Guerra del Opio (1839-1842). Mientras las tropas británicas y francesas se dirigían hacia Pekín, trocando la conquista de Cantón en Segunda Guerra del Opio, el *Diario* tomó de la prensa francesa los reproches hacia el mercantilismo exclusivista de Londres en el Mar de China, los agravios a propósito de la recientemente britanizada Hong Kong como exclusivo *entrepôt* para inundar de opio indo-británico el mercado continental chino (y abaratar así las compras de té y seda china).⁴⁶ La nueva Hong Kong se estaba convirtiendo, además, en una pieza clave para la vocación monopolizadora de Londres sobre las salidas y los destinos de los miles de trabajadores «contratados» procedentes de la enorme región del delta cantonés, con el evidente propósito de reservarlos para los territorios coloniales sometidos a Lon-

44. Utilizo la muy interesante información presentada por Lisa Yun y Ricardo René Laremont, «Chinese Coolies and African Slaves...», p. 111 (tabla 5). Con menos detalle, el mismo argumento en Denise Helly, *Ideologie et ethnicité: les Chinois Macao à Cuba...*, pp. 94-96; Denise Helly, «Introduction» a *The Cuba Commission Report. A Hidden History...*, p. 12. La continuidad de la participación estadounidense en el tráfico de «culis» hacia la Cuba española, al menos hasta principios de 1861 (la elección presidencial de Lincoln iba a resultar definitiva): «News from Havana... Arrivals of Coolies... Proportion of Deaths on Board Coolie Ships...», *The New York Times*, 31-05-1861.

45. Denise Helly, *Ideologie et ethnicité: les Chinois Macao à Cuba...*, p. 94.

46. Véase «Los europeos en China (Del Monitor de la Flota)», *Diario de Barcelona*, 12-03-1858, pp. 2.349-2.350; «La China abierta al comercio de ambos mundos (Del Monitor de la Flota)», *Diario de Barcelona*, 04-08-1858, pp. 6.928-6.929; «La política y el comercio de Occidente en la China», *Diario de Barcelona*, 18-08-1858, pp. 7.379-7.381; «La China y Europa (De La Patria)», *Diario de Barcelona*, 02-09-1858, pp. 7.827-7.830 («La guerra de China no es para Inglaterra más que un negocio mercantil, y las balas de sus buques y la sangre de sus soldados son un adelanto de capital que compensará muy pronto una baja correspondiente en el valor del té y la seda en rama...»). Sobre la economía política de ambas Guerras del Opio véase el definitivo Kenneth Pomeranz, *The Great Divergence. China, Europe and the Making of the Modern World Economy*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 2000.

dres (y para la California recién incorporada a los Estados Unidos). 1858 y el desalojo de los reclutadores «españoles» de la Cantón bajo control británico iban a contribuir a todo ello, obligando a los proveedores de trabajo «culí» para Cuba a operar en adelante, casi exclusivamente, desde la Macao *de facto* portuguesa.⁴⁷ Es en este preciso contexto que debe leerse, a mi entender, el interés del *Diario de Barcelona*, en el invierno de 1857-1858, por la figura de Sinibald de Mas. Entonces el *Diario* publicó una larga reseña de *L'Anglaterra, la Chine et l'Inde* (París, 1858), obra de Mas que preparaba el camino para su más ambiciosa *La Chine et les Puissances Chrétiennes* (París, 1861).⁴⁸ Sinibald de Mas i Sans, nacido en Barcelona en 1809, había sido Ministro Plenipotenciario de España en China –con sede en Macao– durante los años cuarenta y hasta 1851. Muy pronto, sin embargo, iba a regresar al Mar de China, camino de Tianjin: encabezó la delegación que negoció y firmó el tratado comercial sino-español de 1864. Un tratado que Madrid empezó a vislumbrar en 1860, tras el desenlace de la Segunda Guerra del Opio, y entre cuyas cláusulas se incluyó la autorización y reconocimiento por parte de Pekín de la «emigración china» hacia los territorios del Reino de España.

Las dos obras parisinas de Sinibald de Mas sobre el asalto británico a la China imperial devorada por internas «guerras de legitimidad» –y sobre la consiguiente carrera desatada entre potencias–, publicadas entre 1858 y 1861, pueden tomarse como otro apunte de las simultáneas confluencias entre Madrid y París con la intermediación de distintos y distantes intereses coloniales españoles. Deben tomarse, asimismo, como evidencias de la tercera inflexión inaugurada en Cantón en 1858 a propósito del interés por las costas chinas en el Ultramar español: a saber, la fijación institucional, por parte de Madrid, de una política de reconocimiento e influencia en el Mar de China. Como han mostrado las investigaciones recientes de David Martínez Robles y Ander Permanyer, la cuestión de la «emigración china» hacia territorios bajo soberanía española no resultó un tema menor en los trabajos diplomáticos y literarios de Mas durante la Segunda Guerra del Opio y epílogos, entre los episodios cantoneses de 1857-1858 y la gestación del tratado sino-español de 1864 (que contribuyó a que los embarques de «culís» hacia Cuba regresasen a los notables números de 1858, muy a menudo bajo pabellón francés).⁴⁹ Tampoco fue una cuestión menor para Mas la soberanía sobre el puerto de Macao, ejer-

47. Sobre ambas cuestiones, exclusivismo británico y confinamiento en Macao de las salidas hacia Cuba después de 1858: Denise Helly, «Introduction» a *The Cuba Comission Report. A Hidden History...*, pp. 12 y 19-20.

48. «La Inglaterra, la China y la India, por D. Sinibaldo de Mas, Enviado extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la Reina de España en China durante los años 1848 a 1851», *Diario de Barcelona*, 23-12-1857, pp. 10.565-10.568. Las dos obras «parisinas» de Mas: Sinibaldo de Mas, *L'Anglaterra, la Chine et l'Inde*, París, Jules Tardien ed., 1858; Sinibaldo de Mas, *La Chine et les Puissances Chrétiennes*, París, Hachette et Cie., 1861.

49. David Martínez Robles, *La participación española en el proceso de penetración occidental en China: 1840-1870*, Tesis Doctoral, Universitat Pompeu Fabra / Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives (Barcelona), 2007, pp. 243-257; Ander Permanyer Ugartemendía, *La Chine et les Puissances Chrétiennes de Sinibald de Mas, primer diplomàtic espanyol a Xina*, Tesis de Investigación, Universitat Pompeu Fabra / Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives (Barcelona), 2007, pp. 7-20. En 1866 desembarcaron en La Habana 13.043 «culís», en la estela de los 13.384 desembarcados en 1858 [Lisa Yun y Ricardo René Laremont, «Chinese Coolies and African Slaves...», p. 113 (Tabla 6)].

cida y disputada entre Lisboa y Pekín, un asunto que había interesado ya al Mas «iberista» de los años cuarenta y cincuenta y respecto del cual el mismo personaje iba a jugar un muy activo y personal papel, al amparo de sus contactos y experiencias allí acumuladas, en 1868.⁵⁰ La Macao bajo administración portuguesa, y la gran familiaridad de Sinibald de Mas con la vida de la colonia de hecho, nos devuelve a la conexión barcelonesa con las redes del tráfico de «culís» hacia Cuba.

Uno de los principales «agentes» españoles para el reclutamiento de «culís» que Denise Helly sitúa en Macao durante la década de 1860 es un tal «don F. Abella». El tal Abella fue uno de los impugnadores españoles de la comisión informadora china que, en la Cuba de 1873, sacó a relucir las durísimas condiciones de viaje, vida y trabajo de la comunidad de «contratados» mayormente cantonesa, información que precipitó la abolición del tráfico desde Macao entre 1873 y 1874.⁵¹ Con toda probabilidad se trate del mismo Francisco (o Francesc) Abellà que desde 1869 mandó información sobre el particular a su compatriota Víctor Balaguer, el barcelonés que asumiría el Ministerio de Ultramar en Madrid en 1871. Entre los papeles manuscritos de Francesc Abellà compilados en el archivo de Balaguer –que esperan una investigación mayor– se cuenta un original de su *Proyecto de emigración libre China dirigido a los Sres. Hacendados de la Isla de Cuba*, finalmente publicado en La Habana en la crítica coyuntura –para los intermediarios de brazos asiáticos– de la Primera República española.⁵² Francesc Abellà no fue el único catalán con intereses e influencia en las rutas del tráfico de brazos entre el Mar de China y el Caribe español durante la década de 1860. Jordi Maluquer de Motes presentó el caso de la «compañía de colonización asiática» *La Alianza*, participada por los «socios catalanes» Colomé (Joan A.) y Ferran, quienes entre 1866 y 1867 obtuvieron autorización de las autoridades españolas para introducir en Cuba hasta 3.500 trabajadores chinos.⁵³ Según Helly, *La Alianza* fue una de las grandes beneficiadas por las nuevas concesiones importadoras a raíz de la negociación del tratado con Pekín, y una de las tres compañías que casi monopolizaron las ventas de contratos (y «contratados») en La

50. David Martínez Robles, *La participación española en el proceso...*, pp. 299-321. Para el Mas «iberista», apuesta incomprensible sin atender a su experiencia diplomática y política –y «comercial»– en Manila y Macao durante los años cuarenta y primeros cincuenta: Sinibaldo de Mas, *La Iberia. Memoria sobre la conveniencia de la unión pacífica y legal de Portugal y España*, Barcelona, Imprenta de Narciso Ramírez, 1856; sobre el aprendizaje regional de Sinibald de Mas en la Manila de 1840-1843, después de haber residido en la Calcuta británica entre 1838 y 1840: Josep M. Fradera, *Colonias para después...*, pp. 493-497.

51. Véase Denise Helly, *Ideologie et ethnicité: les Chinois Macao à Cuba...*, p. 129. El texto inglés del informe elaborado por la comisión china tras la encuesta en Cuba a finales de 1873 lo reproduce en su totalidad *The Cuba Commission Report. A Hidden History...*, pp. 31-156. Sobre vida y trabajo de la comunidad «culí» en la Cuba de mediados del siglo XIX, el reciente y muy interesante Evelyn Hu-DeHart, «Opium and Social Control: Coolies on the Plantations of Peru and Cuba», *Journal of Chinese Overseas*, 1: 2 (Nov. 2005), pp. 169-183.

52. Biblioteca Museu Víctor Balaguer [BMVB], Ms. 9: Manuscrito compilado por Francisco Abellà (1869-1886); F 325/7: «F. Abellà: Proyecto de emigración libre China dirigido...» (La Habana, 1873). Otra referencia a Francisco Abellà (Raldiris) en Macao: Lisa Yun y Ricardo René Laremont, «Chinese Coolies and African Slaves...», p. 108.

53. Jordi Maluquer de Motes, «La burguesia catalana i l'esclavitud colonial: modes de producció i pràctica política», *Recerques*, 3 (1974), pp. 83-136, p. 110 (y notas 95 y 96).

Habana durante la década 1863-1873⁵⁴ (¿trabajó Abellà, desde Macao, para Colomé y Ferran en La Habana?). Aunque sepamos muy poco sobre ambos casos, lo poco que sabemos confirma la doble presencia catalana, en La Habana y en Macao, con motivo del negocio del tráfico de «contratados» con destino a Cuba. Doble presencia nada extraña si atendemos a los cruzados y complejos intereses «peninsulares» en la Cuba de entonces, a los cercanos precedentes catalanes en la importación de esclavos africanos e incluso de indios yucatecos (el controvertido caso de Francesc «Pancho» Martí en 1853),⁵⁵ y a las nuevas oportunidades suscitadas en el Mar de China por la Segunda Guerra del Opio (trasladadas a la España peninsular por el barcelonés Sinibald de Mas).

La reactivación del comercio de trabajadores chinos hacia Cuba, con el protagonismo de algunos nombres familiares en la ciudad de Barcelona, no iba a ser la única cara de la aproximación regional entre Madrid y París (dada la incorporación de la flota mercante francesa) tras el golpe de efecto de Londres en Cantón durante el año 1858. Cabe recordar que en el verano de 1858 se puso en marcha la expedición militar francesa y española contra el mandatario annamita Tu Duc, bajo el pretexto de reparar las recientes ejecuciones de misioneros católicos, franceses y españoles, en el norte de la península. El contingente franco-español tomó Saigón en febrero de 1859, poco antes del ataque final aliado contra Pekín, en lo que resultaría el capítulo inaugural de la colonización y soberanía francesa en Indochina. Sin objetar el carácter muy limitado y subordinado de la participación española, la llamada «Expedición a la Cochinchina» hizo visible, sin embargo, la renovada presencia de Madrid en el Mar de China bajo el manto de París. Renovada presencia con respecto a las Filipinas españolas, base logística para parte de la expedición (las islas proporcionaron un millar de soldados autóctonos) y, no menos importante, espacio colonial hispano en expansión durante toda la década de 1850.⁵⁶ Y renovada presencia, también, de la mano de la misión católica, desde la base filipina pero ya en el continente, un proyecto muy similar al señalado por Mañé i Flaquer para la colaboración franco-española en las costas africanas atlánticas. En la Barcelona de 1859 la vida y la muerte del dominico Melchor García Sampedro, «martirizado por la fe» en julio de 1858 en la región indochina del Tonkín, dejó un notable rastro editorial. El *Diario*

54. Denise Helly, *Ideologie et ethnicité: les Chinois Macao à Cuba...*, pp. 101-102; también Lisa Yun y Ricardo René Laremont, «Chinese Coolies and African Slaves...», p. 108.

55. Sobre Francisco (o Francesc) Martí y la importación de indios del Yucatán mejicano como mano de obra azucarera, formalmente no esclava pero bajo condiciones de fuerza, he consultado la muy reveladora crónica publicada por el *New York Times* en septiembre de 1853: «Later from Havana. Arrival of the El Dorado...», *The New York Times*, 20-09-1853 («The Captain-General has had before him, for examination, some fifty or sixty of the Indians kidnapped by Mr. Francisco Marty from the Mexican coast. What he has determined has not transpired...»). Sobre esta cuestión: Paul Estrade, «Los colonos yucatecos como sustitutos de los esclavos negros», en VV. AA., *Cuba, la Perla de las Antillas*, Madrid, Ateneo de Madrid / CSIC, 1994, pp. 93-107.

56. Sobre la parte española de la expedición: Sara Rodicio García, *Una encrucijada en la historia de España: contribución hispánica a la expedición de Cochinchina*, Tesis Doctoral, UCM (Madrid), 1987. Sobre el rol de Manila y la tropa de origen filipino en la expedición: David Martínez Robles, *La participación española en el proceso...*, pp. 182-183 (y nota 77). Sobre el decisivo proceso colonizador que supuso la expansión de la frontera interior filipina entre 1849 y 1859, y sobre las consiguientes reformas administrativas y fiscales: Josep M. Fradera, *Colonias para después...*, pp. 512-525 y 536.

de Barcelona se ocupó del episodio con parecido interés al dedicado durante esa misma década a las misiones benedictinas en el Pacífico asiático y en Australia, mayoritariamente dirigidas por catalanes.⁵⁷ Si las experiencias en marcha a propósito de la emigración «contratada» apuntaban a la confluencia con París, también se prestaba a ello la muy emotiva suerte del universalismo católico en tierra de misión.

A modo de conclusión. Otra conexión Barcelona-París en 1858: Antoni Brusi y la *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*

En octubre de 1858 Antoni Brusi i Ferrer, editor y propietario del *Diario de Barcelona*, ejerció de anfitrión ciudadano de un viejo amigo que regresaba a Barcelona después de unos años sin pisar la ciudad. La principal de las varias recepciones que se dispensaron al visitante tuvo lugar en la sede de la Junta de Comercio, en la fachada marítima de la ciudad, el 21 de octubre, bajo la presidencia del gobernador provincial y del alcalde y con la asistencia de una numerosa representación de las nuevas élites barcelonesas. El visitante había sido cónsul de la República Francesa en Barcelona entre los años 1842 y 1848, y Antoni Brusi era una de sus amistades locales labradas durante aquellos años. A su vez, y más importante, el visitante acababa de nombrar a Brusi i Ferrer («desde Constantinopla») «vocal del Consejo de Aduanas y fundador» de su nueva empresa. Empresa que aquel otoño de 1858 acudía a presentar a las élites ciudadanas de la mano del propietario del *Diario de Barcelona*. El visitante era Ferdinand de Lesseps; su nueva empresa, la muy recientemente constituida Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez («*Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*»)⁵⁸.

Antoni Brusi habló en el encuentro con Lesseps del 21 de octubre ya en su condición de «delegado de la empresa del Canal» en Barcelona y en España. «Desde la guerra de Oriente [Crimea], dijo el señor Brusi, los acontecimientos han hecho sucesivamente más necesaria y apremiante la ruptura del istmo de Suez, como ha demostrado primero la revolución de la India, luego las negociaciones que acaban de seguirse con el imperio chino, y por último los sensibles sucesos ocurridos en Djeddah». Añadió Brusi «que las negociaciones recién terminadas con China por medio de los tratados de Tien-Tsing eran un evidente testimonio del interés que tienen todas las naciones en que por medio de la rup-

57. Véase *Vida del venerable Ilmo. Sr. Fr. Melchor García Sampedro, obispo de Tricomía y vicario apostólico del Tung-King Central (martirizado por la fe en 28 de julio de 1858)*, Barcelona, A. López Robert, 1859. Elogio e interés por las misiones benedictinas en Australia y por los catalanes Josep Serra y Rossendo Salvador, «obispos de Puerto Victoria en Nueva Holanda»: *Diario de Barcelona*, 14-01-1849, p. 219; *Diario de Barcelona*, 25-01-1849, p. 411; *Diario de Barcelona*, 05-02-1849, p. 587; véase también Josep M. Fradera y C. Yáñez (eds.), *Catalunya i Ultramar...*, pp. 182-184.

58. La detallada crónica de la visita de Ferdinand de Lesseps a la Junta de Comercio de Barcelona, Modesto Costa y Turell, «Ayer, a las dos y media de la tarde...», *Diario de Barcelona*, 22-10-1858, pp. 9.461-9.465. Las citas literales sobre el nombramiento de Brusi i Ferrer por parte de Lesseps, de la misma pluma de Brusi: Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona [AHCBI], Fons de Manuscrits, A/341: Antoni Brusi i Ferrer. Memòries, 1824-1865 (fols. 30v-31).

tura del istmo se acorten las distancias que respectivamente las separan de aquel vasto imperio, ahora por vez primera abierto al importante comercio de todo el mundo». ⁵⁹ En el mismo acto habló Manuel Duran i Bas, amigo personal de Brusi y de Joan Mañé i Flaquer, quien bajo el patronazgo de ambos y de la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País había escrito en los últimos meses de 1857 una memoria sobre *La abertura del Istmo de Suez y el puerto de Barcelona*, recién publicada. Duran i Bas insistió en su argumento ya publicado de que la construcción de un canal navegable en Suez reforzaría la centralidad de Barcelona en el nuevo Ultramar español, relanzando las redes comerciales ya existentes con nuevas y mejores oportunidades marítimas y portuarias. ⁶⁰ El propio Mañé i Flaquer contribuyó con su pluma durante aquellos días, como cabía esperar, a la defensa del proyecto de Lesseps en Suez: «La hora de abrirse el canal de Suez ha llegado ya; los síntomas son infalibles: la Turquía se desmorona, la India se subleva contra la dominación sobrado exclusiva de una sola potencia, la civilización cristiana llama a las puertas del Japón y la China. Una vía más corta que ponga en relaciones más frecuentes e inmediatas a los pueblos del Occidente con los del Oriente es ya necesaria...». ⁶¹

Resulta difícil suponer que el interés de Antoni Brusi i Ferrer por Lesseps y su Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez no tuviese relación alguna con el interés del *Diario de Barcelona* (y de sus lectores) por los casos *Conchita* y *Regina Coeli* y por la crisis cantonesa, durante el mismo año 1858. Y viceversa. Y ello por tres razones al menos, más allá de la muy reveladora selección y presentación hecha por el *Diario*.

Obviamente, por la potencial expectativa de un mayor protagonismo barcelonés en aquellas rutas interoceánicas ya familiares que ponían en relación intereses españoles –y catalanes– en ambas costas del Atlántico y en el Mar de China. Podía ser el caso de los cargamentos de «culís» para Cuba, obligados a circunvalar África bajo el escrutinio de las bases insulares británicas también después de 1857-1858, con inevitables paradas de reabastecimiento en las britanizadas Santa Helena e isla Ascensión. ⁶²

Pero también, y más importante, por el nuevo vínculo con París que la participación barcelonesa en el proyecto Suez (pues a eso aspiraban Lesseps y Brusi) podía suponer para el complejo y expansivo mundo ultramarino de la capital catalana. Vínculo con París, por supuesto, frente a la vigilancia y hostilidad de Londres, ambas experimentadas por intereses «catalanes» –peninsulares e insulares– en el Golfo de Guinea y en el Mar de China durante el último año. A este respecto llama la atención el detallado trata-

59. Citado en Modesto Costa y Turell, «Ayer, a las dos y media de la tarde...», *Diario de Barcelona*, 22-10-1858, pp. 9.461-9.465, p. 9.464.

60. Modesto Costa y Turell, «Ayer, a las dos y media de la tarde...», *Diario de Barcelona*, 22-10-1858, pp. 9.461-9.465, pp. 9.464-9.465. También Manuel Duran y Bas, *La abertura del Istmo de Suez y el puerto de Barcelona. Memoria premiada por la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País en sesión pública...*, Barcelona, Imprenta de Joaquín Bosch, 1858.

61. Juan Mañé y Flaquer, «Mr. de Lesseps en Barcelona», *Diario de Barcelona*, 24-10-1858, pp. 9.429-9.431; también J. M. y F., «Porvenir de España en Oriente», *Diario de Barcelona*, 12-06-1858, pp. 5.282-5.283.

62. El mapa detallado de las rutas marítimas de los cargamentos «culís» entre el Mar de China y el Caribe español, todas a través del Cabo de Buena Esperanza, en Denise Helly, *Idéologie et ethnicité: les Chinois Macao à Cuba...*, pp. 133-134.

miento dado por el *Diario de Barcelona* a la dimensión geopolítica (e imperial) del proyecto de Lesseps, y su inequívoco (e inevitable, dadas las correlaciones de fuerza) alineamiento con las tesis de París frente a las de Londres.⁶³

Lo que nos conduce a la tercera razón: figurar como modesto satélite en las nuevas coordenadas imperiales de París podía interesar a ciertas élites barcelonesas no sólo para protegerse de Londres en las costas africanas, caribeñas y chino-filipinas; también para ganar peso e influencia en la política ultramarina de Madrid, es decir, en la política española como un todo. Toda la investigación está aún por hacer, pero según el propio Lesseps «España» era, a 31 de diciembre de 1858, la tercera poseedora en número de acciones de la Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez, 4.046 acciones (a 500 francos el valor nominal), por detrás de «Francia» (207.111 acciones) y del «Imperio Otomano» (96.517) pero muy por delante de países como Holanda, Bélgica, Suiza o Prusia (y a la espera de las reservas no suscritas por Gran Bretaña y Austria).⁶⁴ A tenor de la documentación privada de la Junta de Comercio de Barcelona, entre el verano de 1857 y el otoño de 1858 fue esta institución la que colaboró con Antoni Brusi para colocar en España acciones de la Compañía, en la misma ciudad pero también en Madrid, cerca del gobierno y de la corte.⁶⁵

Los nombres y las magnitudes del reparto nos resultan todavía desconocidos. Sus ecos y reverberaciones, imperceptibles si no atendemos a la Barcelona ultramarina, quizá puedan, también, iluminar otros puntos del Ultramar en recomposición y esforzada expansión de hacia 1860.

63. Véase al respecto: Modesto Costa y Turell, «Los diarios ministeriales de Inglaterra y el Canal de Suez», *Diario de Barcelona*, 06-11-1857, pp. 9.198-9.200; «Recepción hecha a M. Fernando de Lesseps en Odesa», *Diario de Barcelona*, 03-09-1858, pp. 7.856-7.859; «España y el Canal de Suez», *Diario de Barcelona*, 26-09-1858, pp. 8.613-8.616; «Canal Marítimo de Suez. Nota de M. Fernando de Lesseps sobre la situación actual de esta empresa», *Diario de Barcelona*, 27-10-1858, pp. 9.628-9.631. También el muy interesante «Nuevo e infundado ataque del *Times* contra España», *Diario de Barcelona*, 20-08-1858, pp. 7.420-7.422.

64. El reparto de acciones a 31 de diciembre de 1858, según carta de Lesseps (1859) reproducida en Ferdinand de Lesseps, *Recollections of Forty Years*, Londres, Chapman and Hall, 1887, vol. II, pp. 119-120. El valor nominal de la acción: Biblioteca de Catalunya [BC], Fons Junta de Comerç de Barcelona, Impr. 197/54: *Sociedad Universal del Canal Marítimo de Suez. Acta de concesión y pliego de condiciones. Estatutos* (Barcelona, 1858).

65. BC, Fons Junta de Comerç de Barcelona, Legajo CXX, 2 y 3: cartas de Antoni Brusi i Ferrer (21-04-1857), Juan Zapatero (09-07-1857), Ferdinand de Lesseps (20-07-1857) y Manuel Duran i Bas (06-05-1858). Brusi, Narváez y la Corona española en el consejo de administración de la Compañía Universal del Canal: BC, Fons Junta de Comerç de Barcelona, Impr. 197/53: *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Assemblée Générale des Actionnaires. Rapport de M. Ferdinand de Lesseps au nom du Conseil...* (París, 1865).