

La participació catalana en el tràfic d'esclaus (1789-1845)

per Josep M. Fradera

Com ha dit Philip Curtin, «les nacions hispàniques foren les primeres a començar el tràfic i les darreres a deixar-lo».¹ En aquest article, però, ens voldríem concentrar exclusivament en la participació catalana en el tràfic d'esclaus amb Cuba a partir de la liberalització del 1789 i fins als anys quaranta del segle XIX. L'evolució del comerç d'esclaus en les possessions colonials espanyoles presenta, en el segle XVIII, tres etapes ben diferenciades.² En la primera, del 1701 al 1750, l'abastament de força laboral servil en els dominis americans estarà monopolitzada per grans companyies estrangeres en règim d'*asientos*, primer per la Companyia Francesa de Guínea (1701-10) i després per la South Company anglesa (1713-50). Com ha assenyalat Walker, la concessió del privilegi a la darrera significà, per al comerç britànic, «la admisión en las Indias por la puerta falsa...», i una «brecha considerable en la barricada comercial de América».³ La concessió als anglesos caducarà l'any 1750, com a conseqüència directa de la guerra entre els dos països (1739-48), que forçarà el retorn de les autoritats espanyoles al sistema de concessions temporals. Aquest segon període estarà dominat per una important atonia, ja que, com ha indicat García Baquero, entre el 1750 i el 1778 només es concediren dos *asientos*, dels quals només serà utilitzat el sol·licitat a Miguel Uriarte (usufructat per la Companyia Gaditana de Negros).⁴ L'activitat de la Gaditana (1765-79) omplirà la segona meitat de l'etapa.⁵ El tercer període comença el 1780, amb la reial ordre del 25 de gener en la qual s'autoritzava qualsevol súbdit espanyol a participar en el tràfic des

1. *The Atlantic Slave Trade. A Census* (The Winsconsin University Press, 1975), p. 15.

2. La bibliografia espanyola sobre el tràfic d'esclaus és encara molt reduïda. *Vid.*, per exemple, Enriqueta VILA VILAR, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses* (Sevilla 1977); Bibiano TORRES RAMÍREZ, *La Compañía Gaditana de Negros* (Sevilla 1973); també Julia MORENO GARCÍA, *España y el comercio de esclavos a mediados del siglo XIX*, «Revista de la Universidad Complutense», núm. 113 (1978), ps. 75-118. Obres d'una altra índole, però que cal consultar, DIVERSOS AUTORS, *La trata de negros del siglo XVI al XIX* (Barcelona 1981), i l'obra clàssica de J. A. SACO, *Història de la esclavitud* (Madrid 1974).

3. Geoffrey WALKER, *Política española y comercio colonial. 1700-1789* (Barcelona 1979), ps. 96 i 102.

4. *Cádiz y el Atlántico* (Sevilla 1976), p. 353.

5. *Vid.* Bibiano TORRES RAMÍREZ, *op. cit.*

d'Espanya o de qualsevol país neutral.⁶ Aquesta orientació liberalitzadora s'imposarà definitivament amb la reial cèdula del 28 de febrer del 1789 en la qual s'autoritzava els espanyols metropolitans o d'Índies a fer expedicions negreres sense cap limitació i en podien extreure els diners o les mercaderies que necessitessin.⁷ Un conjunt de disposicions posteriors acabarien de precisar aquest marc legal permissiu que, amb lleugeres variacions, es mantingué vigent fins al tractat anglo-espanyol del 1817.

La liberalització del tràfic de 1789-91 obeïa a un conjunt de circumstàncies no del tot estudiades encara. Sens dubte, l'element clau de la concessió havia estat la pressió dels *hacendados* antillans i d'altres zones d'agricultura de plantació de Nova Espanya, Veneçuela, etc., interessats a potenciar l'oferta de braços, que el sistema de permisos feia massa inelàstica i insegura. Un factor que empenyia en aquesta direcció era l'extensió entre els esclavistes americans i les autoritats espanyoles del temor que les primeres discussions abolicionistes del parlament anglès del 1788 possessin fi a la interrupció del tràfic, almenys el que tradicionalment feien amb les colònies angleses de les West Indies.⁸ En previsió d'aquesta possibilitat calia bolcar el propi gran comerç espanyol en la relació triangular, superant la tradicional dependència dels negrers estrangers.⁹ Des del punt de vista de l'administració espanyola, la nova política s'inscriví dins la revisió del plantejament de la política colonial i en la necessitat, com ha explicat J.M. Delgado, de trobar alternatives a les limitacions del lliure comerç.¹⁰ Era, al mateix temps, una possibilitat de legalitzar el tràfic clandestí que es practicava abundantament amb les colònies antillanes d'altres nacions i que servia sovint de tapadora al contraban d'altres mercaderies i desviava les expedicions espanyoles cap a les costes africanes.¹¹ En definitiva, doncs, el propòsit encobert de la reial ordre del 1789 era expulsar els estrangers del comerç de negres amb les possessions espanyoles; els resultats, però, no seran els esperats, ja que els comerciants espanyols, d'una banda, «carecian de la técnica necesaria en este complejo negocio» i, de l'altra, l'enfonsament general del monopoli espanyol amb l'autorització de neutrals no feia gens fàcil mantenir el tràfic de negres com a parcel·la reservada.¹² La primera expedició directa de tràfic empresa des de Cuba, reeixida s'entén, no es realitzà fins al 1798.¹³ Així, si el 1798 es considerava acabada la concessió a les embarcacions estrangeres, aquestes continuaran arribant sense impediments a l'Havana fins al 1808, ja que la constant pressió dels propietaris feia impossible aplicar mesures restrictives. El desplaçament del tràfic en favor de la marina espanyola no es produirà fins al 1808-10, quan l'abolició del tràfic a Anglaterra i als EUA obligarà els comer-

6. *Ibid.*, p. 13.

7. Archivo General de Indias, secció Indiferente General, lligall 2.828.

8. J. A. SAGO, *Historia de la esclavitud*, ps. 205-206.

9. Un interessant repàs de treballs sobre el tràfic realitzat per diverses nacions europees, a Roger ANSTEY, *The Slave Trade of the Continental Powers, 1760-1810*, «The Economic History Review», segona sèrie, vol. xxx, núm. 2 (maig de 1977).

10. *Cataluña y el sistema de libre comercio. Una reflexión sobre las raíces del reformismo borbónico* (tesi doctoral inèdita) (Universitat de Barcelona 1981), vol. I, ps. 235-244.

11. D. R. MURRAY, *Statistics of Slave Trade of Cuba, 1790-1867*, «The Journal of Latin America Studies», vol. III (1971), p.

12. Manuel MORENO FRAGINALS, *El ingenio*, vol. I (l'Havana 1978), p. 262.

13. J. L. FRANCO, *Comercio clandestino de esclavos* (l'Havana 1980), p. 127.

ciants espanyols i cubans a emprendre expedicions d'envergadura cap als *mongos* de les costes d'Àfrica.

Les reials ordres del 22 d'abril de 1804 i de l'11 de gener de 1817, que estableixen unes determinades característiques per a les *armazones* o carragaments d'esclaus rubricarien el marc legal vigent fins al 1817, en què el tractat entre Espanya i Anglaterra establí les bases per a l'abolició del tràfic.

La fase legal del tràfic: 1790-1820

El tràfic d'esclaus és un tema d'un gran interès, però molt difícil de documentar. Malgrat les dificultats que planteja, l'etapa que va des de la real ordre del febrer de 1789 fins a l'entrada en vigor de l'abolició, el 1820, és la que ofereix més documentació i l'única de la qual disposem de xifres d'entrades d'embarcacions i de carregaments als ports cubans. Les xifres totals d'esclaus que entraren a l'Havana en aquest període ja varen ser recollides per Humboldt en el seu llibre sobre Cuba.¹⁴ Però com que els ports autoritzats eren quatre (l'Havana, Matanzas, Santiago i Trinidad), les xifres proporcionades per l'alemany estan per sota dels totals que arribaven a l'illa. Els treballs clàssics de Saco, Aimes, Curtin o Pérez de la Riva han estat realitzats sobre la base de les xifres proporcionades per Humboldt, extrapolades sovint per al conjunt de l'illa.¹⁵ Herbert Klein, en canvi, i per primera vegada, a partir de fons de l'Archivo General de Indias, ha ofert una reconstrucció global de les entrades d'esclaus, el sexe, la procedència i la nacionalitat de les embarcacions negreres.¹⁶ Per establir la participació catalana en el període legal del tràfic, hem treballat a partir de les mateixes fonts, i hem obtingut uns resultats no sempre coincidents amb els de Klein.¹⁷

La fase legal del tràfic es pot dividir en tres etapes ben diferenciades. La primera, del 1789-90 fins al 1796, és marcada pel predomini de les importacions d'esclaus en vaixells estrangers, però amb una important presència espanyola i catalana (una mitjana de 23 expedicions espanyoles anuals). En aquests anys Cuba s'abasta en bona mesura d'esclaus procedents de les Antilles franceses i angleses i, com apunta Klein, es converteix en una escala de les grans embarcacions negreres.¹⁸ Seguint els càlculs d'aquest autor, el 66,7 % de les embarcacions negreres eren procedents de les altres Antilles, el 17,15 % havien arribat directament d'Àfrica i el 15,7 % havien fet un itinerari mixt.¹⁹ Com és lògic, la mitjana d'es-

14. Alexander von HUMBOLDT, *Ensayo político sobre la Isla de Cuba* (l'Havana 1960), ps. 205-206.

15. H. S. AIMES, *A History of Slavery in Cuba: 1511 to 1868* (Nova York 1907); Ph. CURTIN, *op. cit.*; Juan PÉREZ DE LA RIVA, *Para la historia de las gentes sin historia* (Barcelona 1975), ps. 97-140.

16. Herbert KLEIN, *The Middle Passage. Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade* (Princeton University Press 1978), ps. 209-227.

17. Les xifres d'entrades a Cuba procedeixen de l'Archivo General de Indias, secció Audiència de Santo Domingo, lligall 2.207. Les xifres de Klein, referides a altres països, han rebut també serioses crítiques. Es pot veure, per exemple, Roderick A. McDONALD, *Measuring the British Slave Trade to Jamaica, 1789-1808: A Comment*, «Economic History Review», segona sèrie, vol. XXXIII, núm. 2 (1980), ps. 253-258.

18. *The Middle Passage*, ps. 219-220.

19. *Ibid.*, p. 221.

claus per embarcació era en relació amb la seva procedència, i així, mentre que el primer grup era per sota dels 100 esclaus transportats, el segon era entre els 100 i els 200, i el tercer superava els 200.²⁰

L'any 1797 assenyala el principi d'una segona etapa, caracteritzada pel retrocés, quasi ensorrament, de la presència del pavelló espanyol en el tràfic. Fins al 1810 l'hegemonia dels pavellons estrangers serà total. Els nord-americans són els primers, amb 624 vaixells, seguits pels danesos, amb 162, i els anglesos, amb 167. Les 25 embarcacions espanyoles registrades corresponen al període 1802-04, coincidint amb el restabliment de les relacions comercials entre la metròpoli i les seves colònies, interrompudes per la guerra.

La darrera etapa correspon als deu darrers anys de vigència del tràfic legal, és a dir, del 1810 al 1820. És una fase caracteritzada per tres factors: la progressió en el nombre d'esclaus arribats a l'Havana, el predomini del pavelló espanyol i el desplaçament dels estrangers dels ports cubans, que acabaran tenint una presència gairebé simbòlica els darrers anys. Aquesta definitiva hegemonia dels vaixells negres espanyols havia estat afavorida per la definitiva illegalització del tràfic a Anglaterra i als EUA i per la convicció creixent de la sacarcarà cubana, que «de la creació del comerç negre nacional depende la riqueza azucarera de la isla».²¹ L'hegemonia dels negres espanyols es mantindrà intacta més enllà de la prohibició, com a mínim fins al tractat del 1835, que, com indica Klein, s'adoptarà sovint el pavelló portuguès davant la pressió anglesa.²² En aquesta darrera etapa de tràfic legal i d'hegemonia negrera espanyola podem observar dues fases ben diferenciades: fins al 1816, amb uns vint negres anuals, el nivell és relativament similar al dels anys inicials del tràfic legal (1790-1796); en canvi, a partir del 1818 el nombre d'expedicions augmentarà vertiginosament.²³

En conjunt, al llarg dels anys de tràfic legal, el total d'embarcacions negres arribades als ports cubans fou de 1.859, 589 de les quals eren espanyoles, i la resta, 1.369, estrangeres. Aquestes darreres, agrupades per pavellons, proporcionen els resultats següents: 898 embarcacions nord-americanes; 191 d'angleses; 181 de daneses; 37 de franceses; 18 de sueques; 17 d'holandeses i portugueses; 6 d'alemanyes; i 4 d'origen desconegut. Com es pot apreciar, els negres nord-americans ocupaven un indiscutible primer lloc fins al 1810, any en què la seva presència començarà a minvar de manera rapidíssima. La presència anglesa i danesa ja havia desaparegut a partir del 1805.²⁴

20. *Ibid.*, p. 221.

21. *El ingenio*, vol. I, p. 263.

22. Sobre el tràfic de negres portuguès, sobre el qual caldria realitzar una anàlisi comparativa amb l'espanyol i valorar la incidència de la diversa actitud anglesa davant d'ells, s'han de consultar, en primer lloc, els llibres de José CAPELA, *Escravatura. A empresa de saque o o abolicionismo (1810-1875)* (Vila da Maia 1974); *A Burguesia mercantil do Porto e as colonias* (Vila de Maia 1975); *As Burguesias portuguesas e a abolição do tráfico da escravatura, 1810-1842* (Porto 1979). Un anàlisi interessant de l'acció de Pombal en relació amb el tràfic, a Antonio CARREIRA, *As Companhias Pombalinas de Grao Parà e Maranhão e Pernambuco e Paraíba* (Lisboa 1983). També cal consultar els llibres clàssics de C. R. BOXER, com *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825* (Londres 1969) i *Race relations in the Portuguese colonial empire, 1415-1825* (Oxford University Press 1963).

23. *Vid.* el quadre 1.

24. *Vid.* el quadre 2.

El nombre total d'esclaus que entraren a Cuba, segons els nostres càlculs, entre el 1790 i el 1820, ha estat de 203.432. Entre aquests, 92.868 havien estat transportats en embarcacions de pavelló estranger, i 190.564 en el nacional. És una xifra superior a la proporcionada per Klein i força inferior a la proposada per Pérez de la Riva, obtinguda, aquesta darrera, extrapolant en un 25 % les de Humboldt per a l'Havana exclusivament. La discrepància amb les xifres publicades per l'historiador cubà no ha de sorprendre, si tenim en compte la diversitat de les fonts utilitzades; la diferència amb les de Klein, pensem que respon a un error de càlcul per part d'aquest. En definitiva, la xifra exacta d'entrades a l'illa (sense aturar-nos ara en el tema del tràfic clandestí) oscil·laria entre 203.432 esclaus, a partir de la nostra elaboració de la documentació de l'AGI, i 272.541, que dona Pérez de la Riva per al mateix període.²⁵

La participació catalana en el tràfic és d'una evidència incontrovertible.²⁶ Jordi Maluquer de Motes, en un treball cabdal sobre el tema, ja va cridar l'atenció sobre la presència catalana en el complex econòmic cubà (des del tràfic fins als diversos nivells de l'economia cubana) i la importància d'aquesta penetració en els orígens del capitalisme català.²⁷ El que ens interessa ara és, però, situar el grau de participació catalana en el tràfic negrer durant el període legal. El procediment que hem utilitzat ha estat forçosament limitat per la naturalesa de les fonts i ha consistit a aïllar, entre els vaixells negrers espanyols, aquells que pel seu nom o pel cognom del capità podien ser considerats com a catalans. En molts casos, aquestes embarcacions ens són conegudes a partir d'una altra mena de documentació.²⁸ Aquest procediment, però, presenta un risc molt evident: vaixells no catalans podien ser perfectament utilitzats per catalans del Principat

25. La xifra de 272.541 esclaus, obtinguda a partir dels càlculs de Pérez de la Riva, basant-se en les dades proporcionades per Humboldt, i del total acumulat restant-hi les del 1820 (incompletes a les fonts espanyoles) i les del 1809, inexistents (Juan PÉREZ DE LA RIVA, *Para la historia de las gentes sin historia*, Barcelona 1975, ps. 129-130).

26. És difícil precisar la participació de les diverses marines espanyoles en el tràfic legal i il·legal d'esclaus, ja que manquen les necessàries monografies per fer-ho. Per a Santander, per exemple, es poden trobar algunes indicacions a Fernando BARREDA, *La trata desde el puerto de Santander*, «Boletín de la Biblioteca Menéndez y Pelayo», núms. I i II (1953). Algunes referències, a José SIMÓN CABARGA, *Santander. Sidón Ibera* (Santander 1979).

27. *La burguesia catalana i l'esclavitud colonial: modes de producció i pràctica política*, «Recerques», núm. 3 (Barcelona 1974), ps. 83-136. Vid. sobre l'esclavisme cubà, Franklin N. KNIGHT, *Slave Society in Cuba during the Nineteenth century* (Winsconsin Press 1974).

28. Sobre els negrers catalans i el complex esclavista en conjunt no hi ha, per raons òbvies, massa literatura. A més dels treballs fonamentals, ja esmentats, de Moreno Fraguinals, Pérez de la Riva, José Luciano Franco i Jordi Maluquer de Motes, no existeix una literatura científica sobre el tema. Llibres com el de Carles MARTÍ, *Los catalanes en América* (Cuba, Barcelona, 1918 [?]), prologat per Cambó, no tenien cap intenció d'entrar en matèria. Els testimonis literaris, en canvi, són abundants i caldria un treball de recopilació. Sense ànim de ser exhaustius, cal citar els següents: una interessant reconstrucció literària d'experiències de catalans a Cuba, amb el tema dels negres al fons, a *Croquis cubans* (Barcelona 1903), de Ramon SURINYAC SENTIES. Per al personatge del negrer es poden consultar *La verdadera vida de Antonio López i López, por su cuñado Francisco Bru* (Barcelona 1885); els capítols V, VI i VII de la popularíssima *Barcelona y sus misterios*, d'Antoni ALTADILL (Barcelona 1860). Curiosos paral·lelismes, tan característics de la literatura feminista del XIX, entre l'esclavitud i la condició femenina, a la novella d'Adolf BLANCH, *Las pobres. La esclavitud en Europa* (Barcelona 1862). També es poden trobar algunes referències al tràfic en el superficial assaig d'Artur MASRIERA, *Oliendo a brea. Hombres, hechos y cosas de mar de la Cataluña* (Barcelona 1926). Res de comparable al meravellós relat literari sobre uns negres d'Herman MELVILLE, *Benito Cereno* (Madrid 1975). Detalls interessants de la vida dels negrers a les costes

o de Cuba, i a la inversa. Però acceptant aquest imponderable, pensem que l'equació comerç català/marina catalana mereix un ampli marge de fiabilitat.

En els trenta anys de tràfic legal i liberalitzat hem pogut establir la presència de 146 embarcacions catalanes en les entrades a Cuba, que constitueixen el 7,45 % del total d'embarcacions entrades i el 24,7 % de les espanyoles. Aquestes embarcacions han transportat 30.696 esclaus, que corresponen al 15,08 % del total dels entrats legalment a l'illa i el 21,74 % dels transportats amb pavelló espanyol. Són quantitats molt respectables que indiquen una activa presència de la marina mercant catalana en les rutes negreres.

Les quantitats globals, però, poden amagar el que ha estat un procés relativament llarg d'integració del comerç català en un tràfic de característiques organitzatives i financeres tan particulars. Aquesta integració s'ha produït en dues fases: la primera, del 1790 fins al 1796, la presència catalana té un pes relativament petit; en canvi, del 1810 fins a la il·legalització del 1820 guanya en importància. A la primera fase la presència catalana és només de 30 vaixells, amb una mitjana de 46,31 esclaus per embarcació, cosa que sembla indicar que es tracta, amb algunes excepcions, d'un comerç interantillà de poca envergadura. Ben diferent és el cas del segon període (1810-20), dominat clarament per les expedicions africanes. Altrament no s'explicaria que la mitjana de negres transportats per expedició hagi assolit la considerable xifra de 235,45 esclaus. Els màxims corresponen a la fragata «Moctezuma», del capità Bru, amb 820 negres *bozales*, i al bergantí «Alerta», del capità Maristany, amb 606.

És important observar que l'autèntic desplaçament de la marina catalana en el comerç de braços es produeix un cop acabades les guerres napoleòniques, més precisament a partir del 1816. Els darrers quatre anys de tràfic legal, del 1816 al 1819, acumulen prop del 60 % de les embarcacions negreres catalanes que entraren a Cuba legalment i el 76,41 % dels esclaus transportats. Aquest desenvolupament tan ràpid es devia a tres factors combinats. En primer lloc, 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. En segon lloc, 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.²⁹ 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.

africanes, a Lino NOVÁS, *El negrero* (Buenos Aires 1946); i Captain Theodore CANOT, *Adventures of African Flaver* (Nova York 1969); també Pierre PLUCLOU, *La route des esclaves, negriers et bois d'ébene au XVIIIe siècle* (París 1980); i Philip CURTIN (ed.), *Africa remembered* (Boston, The University of Winsconsin Press, 1961). Sobre l'esclavitud a les zones africanes d'on procedien els esclaus, *vid.* *L'esclavage en Afrique précoloniale. Six-sept études présentées par Claude Deillarroux*.

29. He tractat aquest tema a la meua tesi doctoral, inèdita, *Crisi colonial i mercat interior, 1814-1837. Les bases comercials de la indústria catalana moderna* (Universitat Autònoma de Barcelona 1983).

La continuïtat del tràfic i els límits de la seva illegalització

El tractat del 22 de setembre de 1817 entre Espanya i Anglaterra abolia definitivament el tràfic de negres, si bé establia unes transitòries que allargaven fins al 1820 el procés de la seva extinció.³⁰ A l'article primer es declarava immediatament abolit el tràfic amb les costes d'Àfrica al nord de l'equador, i a partir del 30 de maig del 1820, segons l'article tercer, la prohibició es feia extensiva a les costes del sud, on hi havia els principals establiments de compra i venda d'esclaus.³¹ El mateix article prorrogava a cinc mesos la llicència de les embarcacions que havien sortit a fer expedicions negreres abans del 30 de maig.³² És ben conegut que el tractat, a part el fet de crear algunes distorsions en els circuits negres i apartar alguns comerciants del tràfic, tingué una eficàcia ben limitada. En efecte, malgrat el tractat i les seves ratificacions posteriors, les entrades de mà d'obra servil a l'illa continuaran, arribaran al seu màxim a principis dels anys quaranta i declinaran lentament en les dècades posteriors. L'avaluació de les entrades «clandestines» d'esclaus a partir del 1820 (sense comptar altres aportacions en règim d'esclavatge o semiesclavage, com els culs xinesos o els maies del Yucatán) ha estat un tema molt controvertit. Sense cap estadística oficial cubana o espanyola, per raons òbvies, les fonts disponibles són només dues: la documentació anglesa, generada pels comissionats a l'illa i sovint reelaborada pel Foreign Office, i els censos demogràfics cubans. Les primeres estimacions realitzades partiren de les estadístiques britàniques, amb resultats tan significativament baixos com els d'Aimes.³³ Posteriorment, Curtin rellançà el debat en calcular la taxa de creixement de la població esclava a partir dels censos cubans, fent-los servir de contrapunt de les xifres d'elaboració anglesa.³⁴ El mèrit principal de Curtin va ser el d'ensorrar definitivament les estimacions d'Aimes, que eren molt inferiors. Més recentment, D.R. Murray ha centrat les seves discrepàncies amb Curtin en dos punts: l'escassa fiabilitat dels censos cubans, com ja havia assenyalat el 1832 J. A. Saco; i, en segon lloc, en el fet que Curtin no prengué en consideració, en la seva anàlisi dels censos, el factor de la població negra lliure, un grup humà molt característic de l'esclavisme cubà i d'unes proporcions creixents al llarg del segle XIX.³⁵ L'historiador cubà Pérez de la Riva, finalment, continuant en un cert sentit l'enfocament de Curtin, però utilitzant a la vegada exhaustivament totes les fonts disponibles, ens ha proporcionat la xifra més dramàticament elevada d'entrades d'esclaus després del 1820. En síntesi, si per a Aimes les entrades entre el 1821 i el 1861-64 havien estat de 199.954 esclaus, Curtin elevà la xifra fins a 512.400 entre el 1817 i el 1865; Klein, en l'obra ja citada, proposà la de 132.747 per als anys que van del 1819 al 1843; D. R. Murray, una xifra que oscil·laria al

30. Sobre el moment i les circumstàncies de l'aprovació del tractat, *vid. La quiebra de la monarquia absoluta. 1814-1820. La crisis del antiguo régimen en España* (Barcelona 1971), ps. 112-115.

31. Archivo General de Indias, secció Indiferente General, lligall 2.828. Curiosament, el tractat no va ser publicat al «Diario de Barcelona» fins al 6 d'abril del 1818.

32. La reial cèdula del 19 de desembre del 1817, que abolia el tràfic, es pot trobar íntegra a Fernando ORTIZ, *Los negros esclavos* (l'Havana 1975), ps. 424-426.

33. H. S. AIMES, *A History of Slavery in Cuba: 1511 to 1868* (Nova York 1907), p. 269.

34. Ph. CURTIN, *op. cit.*

35. *Statistics of Slave Trade of Cuba*, p. 137.

voltant dels 400.000 esclaus entre el 1819 i el 1865; i Pérez de la Riva, finalment, elevà la xifra fins a 477.608 esclaus entre el 1821 i el 1865.

¿Com s'ha de calcular la presència dels vaixells negrers catalans aquests anys, amb els imponderables que la documentació planteja? De la seva participació en el tràfic clandestí en tenim testimonis diversos: correspondència mercantil, textos literaris, etc. El problema és passar d'aquest tipus de documentació, bàsicament descriptiva, a una informació quantificable. Hem optat per un procediment aproximatiu, basat en l'extrapolació de les captures realitzades pels anglesos a les costes africanes; dit d'una altra manera, hem relacionat el total de vaixells catalans capturats per l'esquadra anglesa i jutjats pel tribunal mixt de Sierra Leone amb el total d'embarcacions negreres que entraren a l'Havana en el mateix període.³⁶ Els resultats obtinguts són els següents: entre el 1821 i el 1845 el nombre d'embarcacions negreres entrades a l'Havana fou de 682, segons el Foreign Office. En els mateixos anys el tribunal de Sierra Leone jutjà 233 vaixells negrers espanyols, la qual cosa implica que, de cada quatre embarcacions negreres entrades a la capital cubana procedents de les costes africanes, una havia estat capturada pels anglesos a les costes africanes. De les 243 embarcacions negreres jutjades pel tribunal fins al 1845, 56 poden ser considerades catalanes, 35 de les quals van ser capturades amb carregaments de negres (que sumaven un total de 8.351 esclaus, és a dir, una mitjana de 238,6 esclaus per embarcació), i les altres 21 ho havien estat abans de carregar en els *mongos* de la costa. Les embarcacions catalanes, per tant, representaven el 23,04 % del total de les preses realitzades per l'esquadra anglesa. Com es pot observar, es manté un grau de participació similar a l'assolit en el conjunt d'expedicions espanyoles dels anys de legalitat. I, si extrapolem la xifra d'embarcacions capturades a la proporció d'expedicions amb èxit, obtindrem la xifra de 220 expedicions catalanes, teòricament realitzades, entre el 1821 i el 1845, que representen unes 8,46 expedicions anuals.³⁷ Hi ha, doncs, un cert retrocés en relació amb les comptabilitzades durant els darrers anys de legalitat, però és innegable una presència que demostra, com a mínim, que l'estructura negrera catalano-cubana ha resistit la prova de la illegalització.

La intervenció de catalans en el tràfic no es limità, com se sap, a proporcionar les embarcacions necessàries per al tràfic. Alguns catalans establerts a Cuba assoliren un lloc destacat en els rengles negrers de l'illa. Francesc Martí i Torrents, Salvador Samà i Martí, Josep Baró i Blanxart, etc., foren, en els anys del tràfic clandestí, alguns dels més importants traficants d'esclaus a l'Havana.³⁸ El primer d'ells, anomenat «Pancho» Martí, aconseguí, en els anys quaranta, gairebé monopolitzar el tràfic d'importació d'indis maies del Yucatán en conni-

36. Archivo Histórico Nacional, secció Ultramar, lligall 3.547. *Relación de los buques españoles juzgados por la Corte mixta de su instalación hasta el día primero de mayo de 1845* (Sierra Leone, maig de 1865).

37. Les xifres d'embarcacions entrades a l'Havana, acceptant el caràcter aleatori d'aquestes estimacions, es poden trobar a D. R. MURRAY, *Statistics of the Slave Trade of Cuba, 1790-1867*, «Journal of Latin America Studies», 3 (1971), ps. 131-149; i a *Odious Commerce. Britain, Spain and the abolition of the Cuba Slave trade*, ps. 104, 112, 224.

38. Sobre el complex negrer hispano-cubà, les millors obres són, un cop més, *El ingenio*, de Manuel MORENO FRAGINALS, i, més específicament, *Comercio clandestino de esclavos*, de José LUCIANO FRANCO.

vència amb les autoritats mexicanes.³⁹ Participà, a més, activament en la venda d'esclaus *emancipados*, és a dir, alliberats durant la travessia o a l'hora de desembarcar pel dispositiu abolicionista anglès.⁴⁰ L'altre gran protagonista català del comerç negrer fou el vilanoví Salvador Samà i Martí, cunyat del més gran negrer cubà del vuit-cents, el basc Julián de Zulueta, que edificà amb tan infame ocupació una fortuna immensa, recompensada finalment amb un títol nobiliari.⁴¹

Abolicionisme i esclavisme

El tractat del 1817 resultà ser un paper moll a curt termini i mitjà, com ho demostren el mig milió llarg de negres *bozales* introduïts a Cuba clandestinament. La primera fase del tràfic il·legal coincidí amb el període de màxima expansió del sistema de plantació, com a resultat de la ràpida mecanització d'algunes parts del procés d'elaboració del sucre des dels anys vint.⁴² En particular, l'aplicació del vapor al *trapiche* trencà un dels colls d'ampolla de la indústria sucraera. Ara bé, aquest procés, que augmentava la producció, «*pero no el rendimiento caña-azúcar. Aumenta la productividad hombre-azúcar*», creava unes ingents necessitats de treball servil que no podien resoldre's, des de les posicions tradicionals de la sacarocràcia cubana, sinó pel recurs al tràfic clandestí.⁴³

Davant les necessitats negres de la plantació cubana, l'aboliconisme britànic s'articulà inicialment amb una política que pretenia el col·lapsament de l'oferta, és a dir, del tràfic. El sistema repressiu organitzat a partir del 1820 disposava d'una sèrie d'elements clau, els més importants dels quals eren les esquadres angleses de repressió del tràfic, els tribunals mixts de Sierra Leone i l'Havana i l'acció de denúncia dels comissionats britànics a l'illa. Partia, però, d'un equívoc d'origen: pressuposar que les autoritats espanyoles complirien els seus compromisos. Per raons diferents, els instruments repressius habilitats pel tractat que funcionaren en aquesta primera etapa foren l'esquadra anglesa a l'Àfrica i el tribunal de Sierra Leone, i la tasca dels comissionats anglesos a l'Havana (tots ells abolicionistes convençuts). La part més vulnerable de la cadena repressiva era, per tant, la vigilància de les costes cubanes i a la mateixa illa. En una etapa posterior (1845-60), quan l'acció repressiva de les autoritats de l'illa era una mica més enèrgica, el nombre d'esclaus capturats i conduïts a

39. Vid. *Comercio clandestino de esclavos*, ps. 225-236.

40. *El ingenio*, vol. I, p. 288.

41. *Comercio clandestino de esclavos*, ps. 252-253.

42. Sobre el tema de l'aboliconisme ha aparegut recentment un article intranscendent de M. Encarnación SÁNCHEZ-COVISA, *La trata de negros en el Atlántico, origen, expansión y abolición*, «Arbor» (gener de 1981), ps. 15-27. Més interessants són les anàlisis comparatives per a l'àrea del Carib, com el de Robert W. LOVE, *The end of the atlantic slave trade of Cuba*, «Caribbean Quarterly», 22 (1976), ps. 51-58. O l'estudi d'Stanley ENGERMAN, *Economic Adjustments to Emancipation in the United States and British West Indies*, «Journal of Interdisciplinary History», XIII, 2 (1982), ps. 191-220, que és un intent interessant d'establir diversos models de transició de les economies esclavistes a formes capitalistes.

43. *El ingenio*, vol. I, p. 170. També el treball comparatiu sobre els dos grans centres esclavistes antillans de Robert SHERIDAN, «*Sweet Malefactor: The Social Costs of Slavery and Sugar in Jamaica and Cuba, 1807-1854*», «The Economic History Review», segona sèrie, vol. XXIX, núm. 2 (1976).

Sierra Leone, en nombre de 18.778, era superior als 16.605 capturats a Cuba.⁴⁴

El tribunal de Sierra Leone jutjà, entre el 1819 i el 1845, 243 vaixells espanyols, la majoria dels quals van ser condemnats. Entre el 1807 i el 1836 la repressió del tràfic propi i aliè va fer entrar a Free Town un total de 56.563 esclaus, posteriorment alliberats.⁴⁵ L'activitat del tribunal generava una complexa casuística legal entre els dos governs, i entre aquests i els traficants. Els temes més conflictius eren el de la licitud de les captures, l'avaluació dels beneficis de les vendes de les embarcacions i efectes embargats i, finalment, la valoració de les indemnitzacions. En relació amb el primer punt, el nou tractat del 1835, que convertia els estris necessaris per al tràfic en prova testifical, complicà encara més els casos. Les reclamacions sobre licitud de les captures sovintejarien. Un dels casos més coneguts va ser el del bergantí «Diana», la captura del qual va ser presentada com a arbitrària pels propietaris i les autoritats espanyoles.⁴⁶ La investigació posterior clarificaria, entre d'altres coses, que el mateix vaixell ja havia estat capturat i condemnat el 5 de maig de 1826, quan portava per nom «Iberia». Els vaixells capturats eren posteriorment venuts, cosa que provocava situacions tan curioses com la de la goleta «Omnibus», comprada per mariners catalans a Sierra Leone, per tal d'*«aborrar el pago del pasaje hasta su país y los inconvenientes de la espera y aun de poder reunirse los que se hallan a su bordo que son catalanes y van a Barcelona»*.⁴⁷ Els 45 mariners embarcats, més el capità, Domènec Mustic, procedien tots de vaixells negrers capturats pels anglesos, concretament del «Pepito», «Huracán», «Dos Hermanos», «Engañador», «Audaz», «El Noré» i «Su Majestad».⁴⁸ Les liquidacions de les causes del tribunal de Sierra Leone es realitzaven periòdicament. Així, del 1827 al 1833, el tribunal lliurà un total de 6.418 lliures esterlines al govern espanyol, que, al canvi corrent, representaven uns 300.000 pesos forts.⁴⁹ Aquestes quantitats es feien efectives a Londres. L'any 1846, concretament, el govern anglès lliurà al president de la Comisión de Hacienda 17.850 lliures esterlines, en concepte de les preses realitzades a Sierra Leone del 1837 fins en aquell any.⁵⁰ El que té de curiós el cas és que aquesta quantitat seria dipositada a la casa espanyola, establerta a Londres, de Pedro Juan de Zulueta, jutjat pocs anys abans per la seva participació en operacions negreres, i sucursal anglesa del ja citat Julián de Zulueta de l'Havana.⁵¹

Contràriament als resultats de la repressió del tràfic a les costes africanes,

44. Archivo Histórico Nacional, secció Ultramar, lligall 3.547.

45. Amedée TARDIEU, *Sénégal et Guinée* (Paris 1847), p. 169, nota 1.

46. Les notícies sobre el cas de la «Diana» procedeixen de l'expedient contingut al lligall 2.828, secció Indiferente General, Archivo General de Indias.

47. Archivo Álvaro de Bazán, Navegación Mercantil. Asuntos particulares. 1841-1846. Dec aquesta informació a l'amabilitat de Josep M. Delgado.

48. *Ibid.*

49. Archivo General de Indias, secció Indiferente General, lligall 2.828: *Cuenta de la balanza de la mitad de productos que se debe al gobierno español por los buques apresados y condenados por infracción del Tratado de Negros por la Comisión Mixta Inglesa y Española, desde el 5 de enero de 1827 hasta el 5 de enero de 1833.*

50. *Ibid.*

51. Sobre la casa dels Zulueta de Londres es pot consultar la publicació de la causa contra ella, editada com a peça abolicionista: *Trial of Pedro J. de Zulueta on charge of Slave Trading, under the 5 Geo. IV. Cap. 113, on Friday the 27th., Saturday the 28th, and the 30 of October, 1843 at the Central Criminal Court, Old Bailey* (Londres 1844).

l'acció similar prevista per a les costes cubanes no es produí. La marina de guerra anglesa mostrà al Carib una gran ineficàcia i negligència, cosa que explica que no fes cap presa fins al 1824.⁵² Segons Murray, influïen en el seu comportament diversos motius, entre els quals no cal descartar la por dels capitans anglesos a perdre els carregaments per a la marina mercant del seu propi país.⁵³ El punt més dèbil, però, era la vigilància de les autoritats espanyoles. En aquest sentit, només cal recordar que la primera captura negrera de les autoritats espanyoles no seria fins el 1842.⁵⁴

¿Quina ha estat, en aquests anys de lluita entre l'abolicionisme i l'esclavisme, l'opinió a Catalunya sobre el tràfic? El primer que cal dir és que l'abolicionisme espanyol és un moviment tardà (amb l'excepció del notable opuscle d'Isidoro de Antillón, del 1811, que recollia una dissertació del 1802 a la Real Academia Matritense de Derecho Español), i nasqué, com ha dit Jordi Maluquer de Motes, «quan tots els països d'Europa i Amèrica, a excepció del Brasil, havien ja suprimit l'esclavatge».⁵⁵ En el període estudiat per nosaltres, les manifestacions sobre l'esclavitud i el tràfic són pràcticament inexistentes.

La primera manifestació clara d'antiesclavisme a Catalunya que coneixem fou la traducció d'Agustí Gimbernat de l'obra de Thomas Clarkson *Grito de los africanos contra los europeos, sus opresores, o sea rápida ojeada sobre el comercio homicida llamado tráfico de negros*, publicada a Barcelona l'any 1825.⁵⁶ El traductor era fill del conegut fisiòleg Antoni Gimbernat, i en una nota a peu de plana exposava les raons que l'havien portat a fer la traducció: «*El haber leído en el diario del 4 de marzo que los comisarios español e inglés de la comisión mista sobre negros, establecida en La Habana en cumplimiento del tratado para la abolición del tráfico de negros entre el Rey N.S. y S.M.B. han condenado el 23 de diciembre de 1824 un negrero español llamado Relámpago Capitán Garay con 153 negros, me ha convencido más de la necesidad de esta traducción.*»⁵⁷

El «Diario de Barcelona» recollí la notícia de la traducció de Gimbernat i la comentà favorablement, suggerint, a més, que «*este apreciable escrito se tradujo y publicó en francés, y de este se ha traducido e impreso en español para dar a conocer mejor entre nosotros lo que realmente es este tráfico inhumano de carne humana, y para que los buenos españoles, informados de este tráfico, mejor de lo que en día están, lo detesten y se abstengan en lo sucesivo de tomar parte en tal criminal comercio.*»⁵⁸

Aquesta obra serà novament recomanada el 30 de juny de 1829, tot fent-se

52. *Odious Commerce*, p. 77.

53. *Ibid.*, p. 78.

54. F. ORTIZ, *Los negros esclavos*, p. 107.

55. *La burguesia catalana i l'esclavitud colonial*, p. 113. El text d'Antillón porta per títol *Disertación sobre el origen de la esclavitud de los negros, motivos que la han perpetuado, ventajas que se le atribuyen y medios que podrían adoptarse para hacer prosperar nuestras colonias sin la esclavitud* (Barcelona 1820). Un tractament general de la primera fase de l'abolicionisme anglès, a Dale H. PORTER, *The abolition of the Slave Trade in England, 1784-1807* (Hamden 1970). Per a la fase posterior *vid.* Howard TEMPERLEY, *British Anti Slavery 1833-1870* (Londres 1972).

56. Thomas CLARKSON, *Grito de los Africanos contra los Europeos...* (Barcelona 1825).

57. *Ibid.*, s.p.

58. «Diario de Barcelona» (23-IV-1825).

ressò «*de las maldades que se cometen en África para este tráfico*». ⁵⁹ Altres notícies referents al tràfic al mateix diari, però d'escassa significació, apareixeran el 4 d'abril del 1825 (*Noticias mercantiles relativas a la isla de Madagascar*) i el 26 de febrer del 1827, en uns articles que recordaven els tractats internacionals d'abolició. No hem tornat a trobar referències d'activitats abolicionistes o referents, més en general, al tràfic, fins a principis dels anys quaranta, quan, com veurem, hi havia una gran efervescència esclavista a Barcelona. L'any 1841 es publicaran conjuntament a Barcelona dos textos clau de l'abolicionisme: ens referim a les *Observaciones sobre la esclavitud y comercio de esclavos*, de J. G. Alexander, i l'informe de Madden sobre l'esclavitud a Cuba, en el qual l'autor utilitzava les dades recollides per ell personalment, així com els informes dels primers comissionats britànics, concretament la correspondència entre Kellbee i Canning dels anys vint. ⁶⁰ La part de Madden, centrada en l'esclavisme cubà, era una dura diatriba desmitificadora de la naturalesa pretesament «paternal» i «moderada» de l'esclavatge a Cuba. «*El servicio prestado por los esclavos negros —afirmava l'anglès— en las Antillas se regula por la utilidad que reporta al dueño, no por la suma de bienestar o desventura que pueda proporcionar al esclavo la condición en que se halla colocado.*» ⁶¹ El més interessant, però, és la nota dels traductors al final de l'obra, en la qual, després d'un elogi de la política abolicionista anglesa, es proposava la formació d'associacions abolicionistes. ⁶²

Aquestes manifestacions abolicionistes, que fan l'efecte d'iniciatives aïllades, seran esclafades per l'onada esclavista desvetllada com a reacció al pla d'emancipació de Turnbull. ⁶³ La proposta del comissionat britànic consistia a traslladar la política i l'acció abolicionista al cantó de la demanda, ampliant els poders de la comissió mixta fins a la possibilitat de la manumissió. ⁶⁴ Aquesta amenaça als fonaments mateixos de l'economia cubana aixecà una enorme polseguera esclavista a l'illa i a la metròpoli.

El senyal d'alarma el donarà la Junta de Fomento de l'Havana, que a més de la protesta elaborarà un informe oposant-se al pla de Turnbull, exposat per aquest en el seu llibre *Travels in the West*. ⁶⁵ La representació de la Junta serà tramesa a totes les corporacions similars de la península, que en major o menor mesura respondran amb una campanya solidària. A Barcelona, com era d'esperar, hi hagué l'any 1841 una intensa agitació esclavista, promoguda per la Junta de Comerç. El pretext formal de la seva presa de posició serà la necessitat d'elaborar un dictamen sobre la representació elevada pel Tribunal Mercantil de l'Havana a la Regència, el 30 de març de 1841. La Junta de Comerç passarà a l'acció en diverses direccions: la creació d'una comissió formada per comerciants barcelonins experts en el tema, l'organització d'una reunió el 12 de juny a la Llotja, en què dissertà el llavors tot just arribat de Cuba i els EUA Miquel Biada, i, finalment, la publicació d'una representació i diversos escrits a les auto-

59. «Diario de Barcelona» (30-VI-1829).

60. J. G. ALEXANDER, *Observaciones sobre el comercio de esclavos* (Barcelona 1841).

61. *Ibid.*, ps. 20-21.

62. *Ibid.*, p. 63.

63. Sobre aquest tema cal veure el cap. 8 d'*Odious commerce*, ps. 133-158.

64. *Ibid.*, ps. 135 i ss.

65. *Exposición de la Real Junta de Fomento de Agricultura y Comercio de la Isla de Cuba*, Archivo Histórico Nacional, secció Ultramar, lligall 3.547.

ritats central i de la província.⁶⁶ La representació final, signada per Joan Illas i Ferrer, Francesc Viñas, Valentín Martínez, Josep Xifré i Casas, Jaume Badia i Jaume Torrents, qualificava la iniciativa de Turnbull com «un nuevo incidente».⁶⁷ I afegia que «es muy difícil tratarlo con templanza: sería preciso no tener una gota de sangre en las venas para no sentir cierto corage e indignación al ver hasta qué punto se quiere envilecer y ultrajar la independència nacional».⁶⁸ La iniciativa anglesa era considerada com a absolutament illegal i, en- sems, perillosíssima, tant per a l'economia cubana com per a la mateixa estabilitat social. Preocupacions que havien portat «algunos vecinos de aquella isla a ofrecer en venta sus propiedades por la mitad de su valor intrinseco», com afirmaven conèixer a través de la seva correspondència amb «personas respetables» de Cuba.

66. L'expedient relatiu a aquestes representacions és al Fons de la Junta de Comerç, caixa 85, lligall LX, Biblioteca de Catalunya. El discurs de Miquel Biada l'he reproduït íntegrament als «Fulls del Museu-Arxiu de Santa Maria de Mataró», núm. 15 (desembre de 1982), amb el títol *Miquel Biada i l'esclavitud a Cuba*.

67. Representació del 30 de novembre del 1841 (B.C., Fons de la Junta de Comerç, caixa 85, lligall LX).

68. *Ibid.*

QUADRE I. Embarcacions i esclaus en el tràfic legal (1790-1820)

any	nombre d'embarcacions	total esclaus	nombre d'embarcacions estrangeres	total esclaus embarcacions estrangeres	nombre d'embarcacions espanyoles	total esclaus embarcacions espanyoles
1790	51	2.850	24	1.766	27	1.084
1791	92	8.221	69	6.852	23	1.369
1792	122	8.727	90	6.043	34	2.684
1793	65	2.807	50	2.295	15	512
1794	84	4.012	59	3.065	35	947
1795	82	8.585	59	6.845	23	1.740
1796	102	4.538	80	3.380	22	1.158
1797	148	4.562	148	4.562	—	—
1798	55	1.781	54	1.680	1	101
1799	76	4.486	75	4.428	1	58
1800	45	2.018	43	2.013	2	5
1801	24	1.659	24	1.659	—	—
1802	148	13.378	134	12.688	14	690
1803	101	9.661	92	8.509	9	1.152
1804	104	7.815	102	7.785	2	30
1805	101	5.733	101	5.733	—	—
1806	50	4.450	50	4.450	—	—
1807	58	2.565	58	2.565	—	—
1808	24	1.674	24	1.674	—	—
1809	—	—	—	—	—	—
1810	27	7.700	9	1.440	18	6.260
1811	30	5.649	8	1.169	22	4.480
1812	23	3.194	2	128	21	3.066
1813	16	2.827	1	243	15	2.584
1814	13	1.780	3	138 (*)	10	1.507
1815	31	6.121	4	570	27	5.551
1816	66	17.533	—	—	66	17.533
1817	88	24.003	2	465	86	23.538
1818	69	19.902	1	80	68	19.822
1819	60	14.665	2	344	58	14.321
1820	3	536	1	164	2	372
total	1.958	203.432	1.369	92.868	589	110.564

Font: AGI, Audiència Sto. Domingo, 2207.

* Hi ha dues embarcacions de procedència desconeguda.

QUADRE II. Vaixells negres que entraren a Cuba durant el període de tràfic legal (1790-1820)

any	Espanya	EUA	Anglaterra	Dinamarca	França	Suècia	Portugal	Holanda	Alemanya	desconegut	total
1790	27	9	9	3	2	—	—	—	—	1	51
1791	23	20	25	—	17	—	—	7	—	—	92
1792	32	48	22	—	12	—	—	8	—	—	122
1793	15	30	19	1	—	—	—	—	—	—	65
1794	25	50	6	2	—	—	—	1	—	—	84
1795	23	38	13	5	—	—	2	—	—	—	82
1796	22	72	5	3	—	—	—	—	—	—	102
1797	—	126	—	20	—	1	—	—	—	1	148
1798	1	33	—	20	—	1	—	—	—	—	55
1799	1	45	—	30	—	—	—	—	—	—	76
1800	2	21	—	22	—	—	—	—	—	—	45
1801	—	7	—	15	—	2	—	—	—	—	24
1802	14	66	38	26	3	1	—	—	—	—	148
1803	9	49	27	11	2	1	—	—	2	—	101
1804	—	58	25	13	—	3	—	—	3	—	104
1805	—	91	2	6	—	1	—	—	1	—	101
1806	—	48	—	2	—	—	—	—	—	—	50
1807	—	56	—	2	—	—	—	—	—	—	58
1808	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	24
1809	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1810	18	2	—	—	—	4	3	—	—	—	27
1811	22	2	—	—	—	2	4	—	—	—	30
1812	21	2	—	—	—	—	—	—	—	—	23
1813	15	—	—	—	—	—	1	—	—	—	16
1814	10	—	—	—	—	1	1	—	—	2	13
1815	27	—	—	—	1	—	2	—	—	—	31
1816	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
1817	86	—	—	—	—	—	2	—	—	—	88
1818	68	—	—	—	—	—	1	—	—	—	69
1819	58	1	—	—	—	—	1	—	—	—	60
1820	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3
<i>total</i>	589	898	191	178	37	18	17	17	6	4	1.958

Font: *Ibid.*, quadre 1.

QUADRE III. Nombre d'esclaus transportats per embarcacions catalanes durant el període de tràfic legal (1789-1820)

<i>any</i>	<i>nombre d'embarcacions</i>	<i>nombre d'esclaus</i>	<i>mitjana esclaus/expedicions</i>
1790	2	45	22,5
1791	3	199	66,33
1792	9	805	89,44
1793	2	22	11
1794	4	83	20,75
1795	5	339	67,80
1796	5	232	46,40
1797	—	—	—
1798	—	—	—
1799	—	—	—
1800	—	—	—
1801	—	—	—
1802	—	—	—
1803	—	—	—
1804	1	13	13
1805	—	—	—
1806	—	—	—
1807	—	—	—
1808	—	—	—
1809	—	—	—
1810	1	194	194
1811	4	1.274	318,50
1812	6	871	145,16
1813	3	563	187,66
1814	6	1.116	186
1815	7	1.203	200,50
1816	22	5.832	265,09
1817	26	7.334	282,07
1818	19	5.535	291,31
1819	20	4.754	237,70
1820	1	282	282

Font: AGI, Audiència Sto. Domingo, 2207.

QUADRE IV. Embarcacions catalanes en el tràfic legal d'esclaus (1789-1820)

<i>vaixell</i>	<i>capità</i>	<i>nombre d'esclaus</i>
1790		
Goleta San José i Animas	Josep Illa	36
Balandre Soledad	Diego Espineta	9
1791		
Balandre N.S. de los Dolores	Josep Anton Pagès	75
Bergantí Cometa	Antonio Laporta	46
Balandre N.S. de los Dolores	Josep Anton Pagès	78

QUADRE IV. (continuació)

<i>vaixell</i>	<i>capità</i>	<i>nombre d'esclaus</i>
1792		
Pollacra San José	Josep de Puig i Jover	2
Goleta Sta. Rosalía	Pedro Ladau	136
Balandre N.S. de Montserrat	Juan Mansera	46
Bergantí Dichoso	Miguel Costa	83
Bergantí Cometa	Pedro Laporta	233
Balandre N.S. de Montserrat	Juan Mansera	57
Sagetia Sta. Julita	Juan Bofill	57
Bergantí Rosario	Pedro Segarra	191
1793		
Goleta Carmen	Lluís Beltran Jornet	19
Paquet S. Antonio Abad	Gabriel Puig	3
1794		
Llanxa Montserrate	Juan Manresa	13
Goleta Maria	Gabriel Barceló	62
Goleta la Piel	Simón Cucullu	3
Goleta S. Frco. de Paula	Antonio Paris	5
1795		
<i>Goleta Carmen</i>	Jaume Prat	4
Balandre San José	Marià Urgellés	11
Fragata Dos Hermanos	Ignacio Pica	207
Goleta Montserrat	Lázaro Mansera	36
Goleta Montserrat	Lázaro Mansera	81
1796		
Goleta Caridad	Felicià Mas	52
Goleta Montserrat	Lázaro Mansera	83
Goleta María	Esteban Punset	20
Goleta N.S. del Carmen	Felicià Mas	55
Goleta Catalana	Cristóbal Herm	22
1797		
1798		
1799		
1800		
1801		
1802		
1803		
1804		
Goleta Carmen	Gomila	13
1805		
1806		

QUADRE IV. (continuació)

<i>vaixell</i>	<i>capità</i>	<i>nombre d'esclaus</i>
1807		
1808		
1809		
1810		
Carlota Teresa	Prim	194
1811		
Goleta Emprenedora	Junquera	174
Bergantí El Consejero	Sans	153
Goleta Dorotea	Carreras	127
Fragata Moctezuma	Bru	820
1812		
Goleta Casualidad	Mestre	174
Bergantí Carlota Teresa	Llobet	271
Goleta Francisca	Opisso	96
Bergantí La Arrogancia	Mouró	255
Goleta María Josefa	Junquera	128
Goleta San José	Mayol	45
1813		
Goleta Antonia	Prim	119
Bergantí Carlos	Andreu	326
Corbeta Los Tres Hermanos	Trèmul	118
1814		
Goleta Unión	Fons	182
Goleta Dolores	Andreu	163
Goleta Fortuna	Clairà	263
Goleta La Josefa	Gil	76
Bergantí Unión	Castelló	241
Bergantí Mauricio	Ribera	191
1815		
Bergantí Fortuna	Clairà	320
Pollacra N.S. de los Milagros	Botet	52
Goleta La Concha	Torner	193
Goleta La Junta de Sevilla	Carbonell	199
Bergantí Esmeralda	Gil	324
Goleta Barcelona	Ferrer	115
Goleta Tentativa	Tàpia	—?
1816		
Goleta Rosa	Verrier	375
Goleta Nova Ana	Ràfols	216
Goleta La Empresa	Oliver	390
Pollacra La Estrella	Ferrer	136
Bergantí Unión	Alegret	269
Goleta Sta. Eulàlia	Vidal	286
Fragata Concepción	Sempere	302
Goleta Ederrena	Forné	382

QUADRE IV. (continuació)

<i>vaixell</i>	<i>capità</i>	<i>nombre d'esclaus</i>
Bergantí Joliacito	Ferrer	257
Goleta Brillante	Gil	336
Bergantí Esmeralda	Gil	319
Goleta Bella Ana	Anglada	240
Bergantí Carmen	Martí	251
Bergantí Noticioso	Torrens	283
Bergantí Aventurero	Olivella	43
Goleta Enrique	Morell	210
Goleta María Josefa	Botet	175
Goleta Criolla	Carreras	281
Goleta Fiel Habana	Mora	275
Goleta Sta. Rita	Casalins	371
Goleta Francisca	Bruch	195
Pollacra San José	Blanch	240
<i>1817</i>		
Goleta Bárbara	Plà	210
Goleta Activa	Cortés	267
Goleta Empresa	Oliver	236
Goleta Centinela	Font	401
Pollacra Parentela	Viñé	295
Bergantí Campeador	Tauler	469
Fragata Concepción	Samper	407
Goleta Montserrate	Romagosa	198
Goleta Josefa	Botet	195
Goleta Dicho	Marsal	215
Bergantí Nuevo Feliz	Trullé	81
Goleta Fama Habanera	Cotarró	584
Bergantí Esmeralda	Carbonell	369
Goleta Feliz	Pujol	132
Bergantí San Juan Bta.	Vidal	238
Bergantí Correo Veracruz	Olivella	163
Goleta Bella Ana	Anglada	190
Bergantí Brillante	Abril	465
Goleta Sta. Rita	Castelló	386
Fragata Dos Hermanos	Romagosa	245
Goleta Sta. Eulàlia	Fiol	211
Bergantí San Francisco	Vidal	243
Bergantí Campeador	Tauler	478
Bergantí Antílope	Oliver	234
Goleta Restauradora	Maxuach	215
Goleta María Josefa	Mestre	267
<i>1818</i>		
Goleta Carmen	Soler	248
Fragata Dos Hermanas	Mataró	345
Bergantí-goleta Mataroniana	Castelló	344
Goleta Primera	Busquet	92
Goleta María Francisca	Roca	158
Bergantí Gran Turco	Maristany	606
Bergantí Alerta	Mas	221
Goleta Isabela	Cabañas	150
Bergantí Nueva Maria	Costaramón	309
Bergantí Intrepido	Calveras	346

QUADRE IV. (continuació)

<i>vaixell</i>	<i>capità</i>	<i>nombre d'esclaus</i>
Bergantí Brillante	Gil	281
Goleta Activa	Armengol	354
Bergantí 2.º Campeador	Gil	437
Goleta La Fe	Llofrio	54
Bergantí Soldado Español	Llenas	294
Bergantí San Juan Bta.	Privany	321
Bergantí Unión	Alegret	287
Fragata Fama Africana	Barné	285
Bergantí San José	Rovira	403
<i>1819</i>		
Goleta Sgda. Necesidad	Torralba	182
Goleta Flor de la Mar	Cabañas	104
Fragata Dos Hermanas	Botet	336
Fragata Preciosa	Calvell	130
Fragata Preciosa	Calvell	321
Bergantí Noticioso	Jover	218
Goleta María Josefa	Mestre	209
Fragata Juno	Tazonera	290
Bergantí Campeador	Mataró	459
Corbeta Calipso	Duro	80
Fragata Piedad	Llenas	253
Bergantí Dulcinea	Calvell	154
Bergantí Balzain	Pla	355
Bergantí El Superior Habanero	Blanes	149
Goleta Bella Dolores	Ferrer	243
Goleta Bella Ana	Gil	346
Goleta Buena Fortuna	Mora	312
Bergantí Oliver	Privany	190
Bergantí-goleta Sta. Rita	Castelló	289
Bergantí San Pedro	Vidal	134
<i>1820</i>		
Corbeta Mariquita	Tarraguera	282

Font: AGI, Audiència Sto. Domingo, 2207.

QUADRE V. Embarcacions catalanes capturades pels anglesos i jutgades a Sierra Leone (1819-45)

<i>data de captura</i>	<i>embarcació</i>	<i>capità</i>	<i>sentència</i>	<i>esclaus capturats</i>	<i>esclaus emancipats</i>
10-xii-1819	Esperanza	P. Martí Puig	condemnat	40	39
16-x-1820	Gacela	Marià Carbó	condemnat	81	81
7-ix-1821	La Caridad	Josep Sagarra	condemnat	153	136
11-i-1822	Nueva Virgen	Joan Balanis	condemnat	140	106
14-ix-1823	María de la Luz	Jacinto Llobet	condemnat	120	—
16-x-1826	Teresa	Fco. Granell	condemnat	196	130
17-ix-1826	Ninfa Habanera	Josep Pi i Miró	condemnat	422	417

QUADRE V. (continuació)

<i>data de captura</i>	<i>embarcació</i>	<i>capità</i>	<i>sentència</i>	<i>esclaus capturats</i>	<i>esclaus emancipats</i>
12-I-1828	Gertrudis	Francesc Sans	condemnat	155	155
24-III-1830	M. ^a Concepción	Santiago Comas	condemnat	79	79
27-III-1830	Altamira	Pere Sala	condemnat	244	198
18-VIII-1830	Primo	Josep Mauri	tornat sense costos	—	—
17-IX-1830	Nueva Isabelita	Filomè Xiró	condemnat	141	139
9-II-1832	Frasquita Centella	J. R. Verger	condemnat	290	228
15-VIII-1832	Carolina	Nicolau Calveres	condemnat	426	369
13-V-1833	Indio	Josep Balaguer	condemnat	117	108
5-VI-1833	Josefa	F. J. Bohigas	condemnat	278	193
28-X-1833	El Primo	Ignasi Calvet	condemnat	343	335
16-II-1834	Carolina	Joan Pintó	condemnat	353	323
27-IV-1834	La Pantica	Jordi Carbó	condemnat	317	270
5-VIII-1834	M. ^a Isabel	Josep Mauri	condemnat	146	131
17-IX-1834	Arrogante	B. Ferrer	condemnat	336	295
	Mayaguenza				
30-VI-1834	La Pepita	Pau Oliver	tornada	179	—
18-XII-1834	Sutil	Joan Ramul	condemnat	307	216
2-II-1835	Iberia	Joan Casas	condemnat	313	305
23-VI-1835	El Manuel	Josep Carbó	condemnat	387	379
11-X-1835	Argos	Narcís Esteva	condemnat	429	366
2-VI-1836	Segunda Iberia	Maria Casas	condemnat	260	238
24-XII-1836	Isabel Segunda	Isidre Reinald	condemnat	347	332
	(a) Estrella				
2-II-1836	Seis Hermanos	Marià Sintès	condemnat	189	171
2-I-1836	Rosarito	J. M. Farraguera	condemnat	—	—
2-VI-1836	- Primo	Josep Julià	condemnat	—	—
4-XII-1835	Josefa	Miquel Calvet	restaurat	—	—
			sense costos	—	—
1836	Diligència	Joan Burano	condemnat	—	—
10-III-1836	Mariposa	Pere M. Oliver	condemnat	—	—
13-III-1836	Calana Josefa	Fco. A. Sarria	condemnat	—	—
9-III-1836	Dos Hermanos	Josep March	condemnat	—	—
19-IX-1836	Malaya	Agustí Sabat	condemnat	119	88
21-XI-1836	Luisita	M. Forti Esclús	condemnat	—	—
2-XII-1836	S. Nicolás	Àngel Calsamília	condemnat	—	—
27-XII-1836	Lechuguino	Josep Mauri	condemnat	49	49
14-I-1837	Descubierta	Pau Pla	condemnat	—	—
30-III-1837	Cinco Amigos	Pere Ferrer	condemnat	—	—
19-IV-1837	Dolores	F. Canal	condemnat	313	286
27-V-1839	Si	Gaspar Roig	condemnat	360	358
1-XI-1839	Fortuna	J. A. Barbosa	condemnat	—	—
11-XII-1839	Magdalena	Joan Ramón	condemnat	—	—
27-XI-1839	Lavandeyra	Miquel Oliver	condemnat	—	—
10-VIII-1839	Carolina	Pere Sala	condemnat	—	—
3-VII-1841	Amalia	D. Cabrera	condemnat	—	—
21-VIII-1844	Veterano	S. Sabaté	condemnat	340	337
23-IX-1844	Concepció	Pascual Soler	condemnat	—	—
29-IX-1844	El Noré	B. J. Estaper	condemnat	—	—
11-II-1845	Triunfo	J. Carreras	condemnat	—	—
24-II-1845	Huracán	J. Guardiola	condemnat	70	68
29-III-1845	Seis Hermanos	F. Rovira	condemnat	—	—
4-III-1845	Pepito	Joan Mas	condemnat	312	309

Font: Archivo Histórico Nacional, Ultramar, 3547.