



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

Noelia Silvestri
CEHISO - ISHIR - CONICET
noeliasilvetri@gmail.com

Recepción del original: 07/08/2020

Aceptación del original: 24/08/2020

La Real Cédula de febrero de 1789, en el reinado de Carlos IV, concedió libertad para el comercio de esclavos a súbditos del rey en ciertos puertos del Caribe con el objetivo de proveer mano de obra forzada para los ingenios azucareros. El puerto de La Habana fue habilitado exclusivamente para españoles. En la península, entre las pujantes burguesías mercantiles de los puertos habilitados estaba la de Barcelona. Poco después, en 1817 Gran Bretaña acordó con la Monarquía Hispánica su compromiso a cesar su participación en el tráfico de esclavos a partir de 1820. No obstante, la actividad seguiría siendo dinámica pasada la primera mitad del siglo XIX. ¿Cuál fue la participación de Cataluña en la esclavitud y trata atlántica? ¿Quiénes intervinieron en el negocio? ¿Qué estrategias utilizaron? ¿Qué motivó el comercio ilegal después de 1820?

Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX) responde dichos interrogantes. Fruto del proyecto de investigación “La participación española en el tráfico de esclavos y los legados de la esclavitud, 1765-1886”,¹ es un trabajo colectivo editado por Martín Rodrigo y Alharilla y Lizbeth Chaviano Pérez. Sus ocho capítulos analizan la participación de la región catalana en la trata de esclavos atlántica desde sus inicios, especialmente, durante el período de la trata ilegal. La presencia de africanos esclavizados en Barcelona es otro de los temas abordados. Las investigaciones aportan conocimiento valioso a una faceta de la historia regional sobre la que queda mucho por conocer. El libro - cómo señalan los editores en su introducción- nunca pierde de horizonte el vínculo pasado-presente: ofrece otra versión necesaria que visibiliza la relación entre el comercio de esclavos negros, su explotación en Cuba y Puerto Rico, las prósperas burguesías catalanas y el crecimiento de la ciudad de Barcelona en el siglo XIX.

Distintos grados de participación de los intervinientes son abordados: marineros, oficiales y capitanes, factores, armadores, expedicionarios e inversionistas y funcionarios reales. El trabajo de archivo realizado permitió conectar diversas escalas de análisis y seguir a través de caminos sinuosos y extensos por tres continentes las trayectorias vitales de un puñado de tratantes. Las fuentes seleccionadas implicaron análisis a contrapelo de las informaciones detalladas, completar datos fragmentarios e identificar omisiones voluntarias. La compulsión documental amplió la complementariedad de fuentes diversas: boletas de sanidad, piezas teatrales, documentos judiciales, notariales y consulares, contratos de fletes y tripulaciones, prensa, epistolarios, diarios de capitanes y pilotos, entre otras.

Los dos primeros capítulos nos acercan a balances historiográficos y periodizaciones posibles. Eloy Martín Corrales se ocupa de la larga duración de la esclavitud en Cataluña. Constata que la historiografía moderna catalana se ocupó fragmentariamente de la problemática, -mucho menos que la historiografía medieval- a pesar de las fuentes disponibles. El autor se detiene en el mercado de esclavos subsaharianos de la Barcelona moderna y en la presencia de africanos y afrodescendientes en la región en el XIX. A continuación, Josep Delgado Ribas provee una síntesis de las formas que adquirió el comercio de esclavos entre la metrópoli y los territorios ultramarinos. Reconstruye las distancias entre la norma y la práctica y los debates de empresarios y funcionarios en la segunda mitad del siglo XVIII. La liberalización de la navegación y comercio introducida tardíamente por los borbones en comparación a Gran Bretaña explicaría que el redituable negocio haya sido abandonado muy tardíamente por los peninsulares.

¹ Dirigido por Martín Rodrigo y Alharilla (Universitat Pompeu Fabra, Barcelona). Financiado por MINECO/FEDER.

Michael Zeuske se interroga por las *nacionalidades* de los involucrados en el comercio de africanos esclavizados y, específicamente, por el *ser catalán* en la esclavitud atlántica. En Cuba, avanzado el s. XIX, la denominación *catalán* se asociaba popularmente a comerciantes y esclavizadores negreros. Con un análisis atento al disimulado contenido de bocetos de cartas y diarios personales producidos por capitanes de barco catalanes, Zeuske identifica las redes comerciales que articulaban. Además, constata la labilidad de las categorías identitarias: los capitanes podían presentarse como catalanes, españoles y portugueses, según las circunstancias, aprovechando las *posibilidades del Imperio*. La mutabilidad de identidades es el tema que aborda Xavier Sust en el penúltimo capítulo. A través de procesos judiciales iniciados por autoridades británicas que monitoreaban el tráfico ilegal de esclavos, el autor reconstruye las experiencias de un navegante catalán. Mudar de banderas, documentación, nombre de las embarcaciones y hasta nombre propio era una estrategia habitual de los marinos para evitar controles de buques británicos.

Las siguientes intervenciones se enfocan en la participación de la burguesía barcelonesa en la trata y vinculan el crecimiento económico y urbanístico de la ciudad con las ganancias del comercio ilegal de personas esclavizadas. Martín Rodrigo nos acerca a los capitanes de buques negreros. Encargados de llevar adelante la expedición poseían gran autoridad y, según sus cálculos, se hacían de abultadas ganancias. A través del estudio de las trayectorias de cuatro capitanes, Rodrigo confirma que el capitaneo de buques negreros en tiempos de trata ilegal habilitó el rápido ascenso económico y social de un grupo indeterminado de hombres que luego se dedicaron a los negocios y la política. Cuando dejaban el capitaneo, invertían sus ganancias en el mismo negocio ocupando roles de mayor jerarquía: se convertían en armadores de expediciones, propietarios de ingenios azucareros o creaban compañías navieras. Muchos aprovecharon el alza de los negocios inmobiliarios tras el derribo de las murallas de Barcelona (1854). Además, varios iniciaron allí carreras políticas desde las que abogan por la liberalización del comercio marítimo y supieron insertarse en instituciones financieras.

Xavier Juncosa i Gurgú se ocupa de la trayectoria de un catalán que, como otros, emigró a Cuba para hacer negocios y volvió a Barcelona enriquecido. El autor desarma la imagen de aquel emprendedor, caritativo, cristiano para develar su costado de negrero y analizar su carrera pública. Similares objetivos tiene José Miguel San Juan al estudiar a los financiadores de la trata en suelo catalán. El autor se detiene en la casa comercial Vidal Ribas, importante firma inversionista no asociada a la trata negrera por la historiografía. Es destacable la reconstrucción que efectúa de las redes comerciales de la burguesía en relación a la trata y de las diversas líneas de inversión impulsadas por las ganancias suculentas que ofrecía el comercio ilegal de esclavos.

Lizbeth Chaviano revela la utilización de la región de Trinidad en la isla de Cuba para el contrabando. Era una zona de difícil vigilancia conectada con el valle de haciendas e ingenios. Su minucioso análisis permite conocer a nivel capilar las indicaciones y estrategias puestas comúnmente en ejecución en el tramo final de la trata. La historiadora se ocupa del juicio del guairo Luisa (1854) encargado del transporte fluvial y desembarco de 600 esclavos hasta el depósito del catalán Pedro Casals. A partir del estudio del caso, reconstruye los vínculos entre el armadores, capitanes, depositarios y autoridades.

Los hacendados, eslabón final de la trata atlántica y dispuestos a pagar sumas elevadas por africanos esclavizados, hacían de la misma un negocio muy rentable. Futuras investigaciones podrían dar cuenta de su participación. Podemos extender la reflexión de Chaviano “no son todos los que están ni están todos los que son” a todos los intervinientes en la trata. El libro constituye una apuesta a superar ese desconocimiento, a develar cualitativa y cuantitativamente participaciones que van desde marineros anónimos a grandes casas comerciales catalanas. Así, invita al lector a trascender el persistente imaginario colectivo del emprendedor transatlántico aventurero para visibilizar el violento negocio que los enriqueció.