



LA INFÀMIA

LA PARTICIPACIÓ CATALANA
EN L'ESCLAVATGE COLONIAL



erramallera, Josep Antoni Vidal Pasqual i Jaume Vilardebó

redembar

Presentació: Una reflexió compartida per tothom a la societat contemporània occidental	5
Àmbit 1 La burgesia catalana podia estar ben satisfeta	8
Àmbit 2 El gran negoci colonial	10
Àmbit 3 El rapte	12
Àmbit 4 El gran negoci dels espanyols a Cuba	22
Àmbit 5 I què en pensava la gent de tot això?	28
Àmbit 6 L'abolició de l'esclavitud	32
Àmbit 7 El racisme que n'ha quedat	36
Recursos digitals	40
Bibliografia	41
Crèdits de l'exposició	47
Anexo 1 Castellano	49
Annex 2 English	65



Fotografia: Pepo Segura

PRESENTACIÓ

UNA REFLEXIÓ COMPARTIDA PER TOTHOM A LA SOCIETAT CONTEMPORÀNIA OCCIDENTAL

Des de fa uns anys, les societats occidentals contemporànies han començat processos d'anàlisi, reflexió i reparació sobre esdeveniments històrics que han afectat la vida de persones, col·lectius i societats senceres.

Un dels aspectes que han generat més debat ha estat el paper que han tingut les societats occidentals en el fenomen de l'esclavatge i el tràfic de persones al llarg de la història. Aquest tema, abordat des de diverses perspectives, busca identificar les implicacions i les conseqüències econòmiques i socials dels fets en les societats occidentals contemporànies. El paper d'aquestes en el fenomen de l'esclavatge i el tràfic de persones en èpoques passades ha estat objecte de reflexió, debat i, en alguns casos, de reparació simbòlica que pren formes diverses com exposicions, congressos científics o creacions artístiques de disciplines variades.

Països com França, el Regne Unit, Dinamarca, Portugal i els Estats Units, entre d'altres, no han defugit enfrontar el seu passat amb una visió crítica per identificar les oportunitats que ofereix el coneixement per lluitar contra les seqüeles d'aquest fenomen.

Ara, Catalunya se suma també a aquest procés universal amb la voluntat de caminar cap a una societat multicultural més justa i integradora. El Museu Marítim de Barcelona pren part en aquest procés amb l'objectiu d'interpellar la societat catalana contemporània, ara més plural i complexa que en altres èpoques, perquè es comprometi a revisar el passat. El projecte La infàmia. La participació catalana en l'esclavatge colonial ha estat concebut com un conjunt d'actuacions culturals i museístiques que pretenen impulsar la reflexió des de la contemporaneïtat sobre el paper de la societat catalana en el tràfic de persones i l'esclavatge, especialment en l'època colonial, i sobre la influència i les reminiscències d'aquest fenomen en la societat contemporània.

Aquesta reflexió té com a propòsit fonamental promoure l'educació en valors i l'arrelament d'aquests en la construcció del present i el futur, d'acord amb la voluntat de la institució d'avançar en el model de museu social, tot responant a les inquietuds de la societat catalana contemporània, multicultural i diversa, mitjançant l'impuls de noves línies d'interpretació de la història i el patrimoni marítim català.

EXPOSICIÓ TEMPORAL

LA INFÀMIA

**LA PARTICIPACIÓ CATALANA
EN L'ESCLAVATGE COLONIAL**

mmb MUSEU MARÍTIM DE
BARCELONA

ÀMBIT 1

LA BURGUESIA CATALANA PODIA ESTAR BEN SATISFETA

Si viatgéssim 150 anys enrere, ens trobaríem en una Catalunya que s'ha industrialitzat on l'àrea de Barcelona s'ha convertit en una regió econòmica de primer nivell europeu. La capital té mig milió d'habitants, ha enderrocat les antigues muralles medievals i estrena orgullosa el nou Eixample. I amb l'Exposició Universal de 1888, Barcelona es mostrarà al món, per primera vegada, com una societat moderna, rica i emprenedora.

Però compte: us convidem a mirar-ho d'una mica més de prop.

Aquells burgesos catalans van guanyar molts diners. N'hi havia per celebrar-ho, i tant! Però, si mirem darrere de les llotges d'aquest “teatre”, veurem que s'hi amaguen algunes vergonyes que encara avui costen de pair: una autèntica infàmia que va omplir butxaques, va fundar bancs i empreses, va ajudar a aixecar edificis i teatres, i va causar un dolor infinit. Fixem-nos, per exemple, en tots aquests edificis alçats a Barcelona en aquells moments: ara sabem que una part del capital invertit provenia de l'explotació de mà d'obra esclavitzada i del tràfic de persones entre l'Àfrica i les colònies espanyoles d'Amèrica, especialment Cuba i Puerto Rico.

[Exploreu aquesta Barcelona i descobriu aquesta herència.](#)

Fig. 1. Cartell original de l'Exposició Universal de Barcelona de 1888 (Museu Marítim de Barcelona).

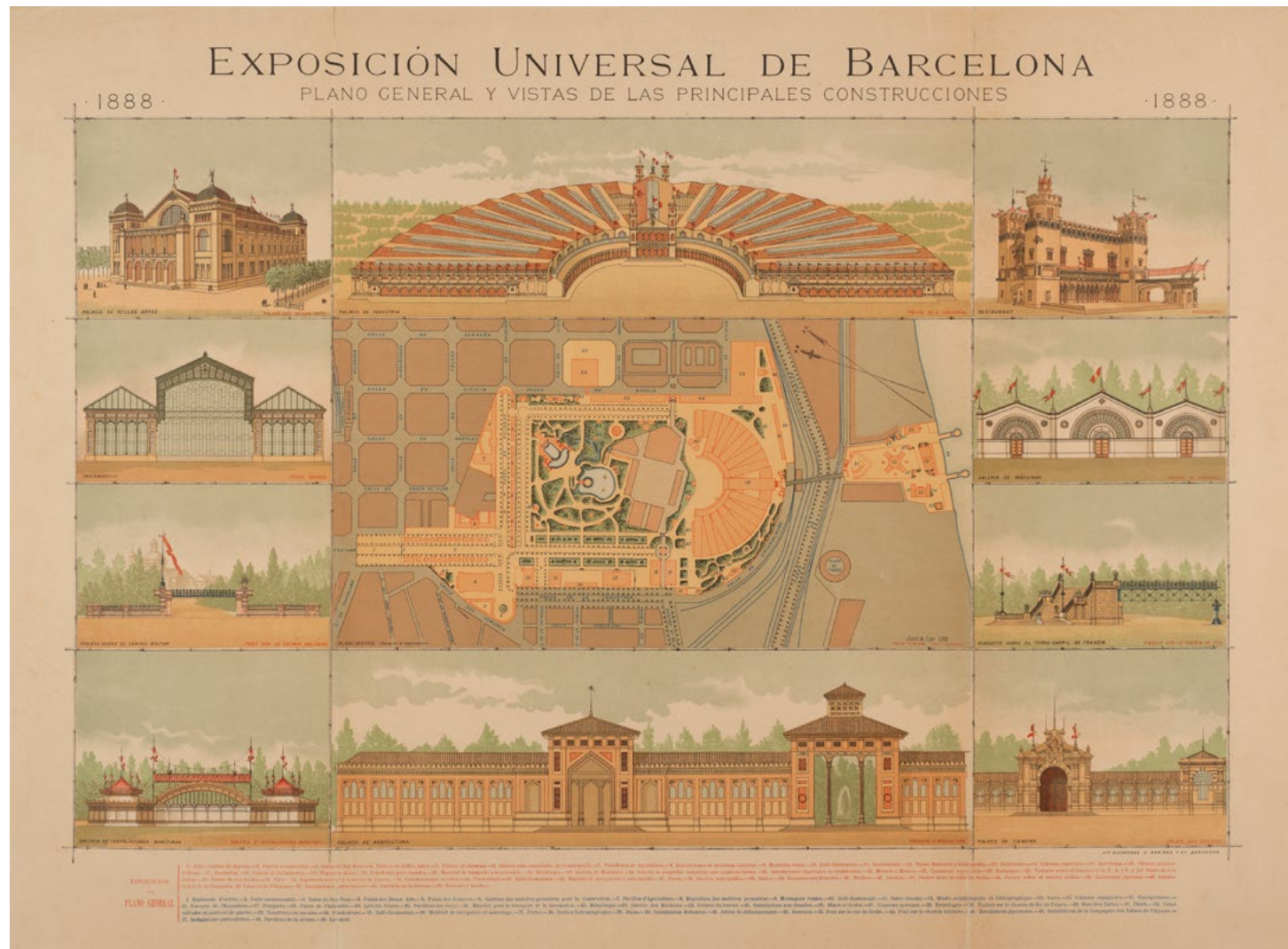


Fig. 2. El Port de Barcelona amb les esquadres europees fondejades amb motiu de l'Exposició Universal de Barcelona del 1888. Oli sobre tela d'Emili Sivillà Torres, 1888 (Museu Marítim de Barcelona).



ÀMBIT 2

EL GRAN NEGOCI COLONIAL

Entre els segles XVI i XIX, més de 12,5 milions de persones van ser raptades a l'Àfrica i embarcades a la força cap a les colònies americanes. Totes les potències colonials hi van participar.

A les colònies espanyoles, el tràfic de persones va ser legal fins al 1820. A partir del 1821, aquesta pràctica va quedar prohibida —només aquesta, perquè l'ús de mà d'obra esclavitzada va continuar sent legal. Però tot i la prohibició, i com que les autoritats colonials feien els ulls grossos, el tràfic de persones va continuar.

És molt difícil establir quants catalans van participar en aquell comerç indigne, perquè el tràfic de persones sempre va ser una activitat transnacional i opaca. De moment, les investigacions actuals indiquen que les embarcacions amb bandera espanyola van portar fins a Amèrica prop d'un milió de persones que acabarien sent esclavitzades.

Coneixem alguns capitans catalans que van dur vaixells negrers fins a l'Amèrica: Josep Carbó, de Sant Feliu de Guíxols; Agustí Conill Sala, de Lloret; Esteve Gatell Roig, de Torredembarra; Josep i Pere Mas Roig, de Vilassar de Mar; Josep Mataró Domènech, de Lloret; Jaume Tintó Miralles, de Barcelona; Miquel Oliver Moll, Gaspar Roig Llenas i Eugeni Viñes Castellet.

I entre els armadors catalans que van organitzar expedicions de tràfic de persones hi havia Josep Canela Raventós, Marià Flaquer, Pere Gil Babot, Isidre Inglada, Josep Pie Parellada, Salvador Samà, Jaume Tintó Miralles, Jaume Torrents Serramalera, Josep Antoni Vidal Pasqual i Jaume Vilardebó.



ÀMBIT 3 EL RAPTE

El procés començava amb el rapte. Malfactors locals o estrangers capturaven persones joves — homes, dones i infants— i les traslladaven fins a la costa africana. Allà hi havia les factories, que eren centres dirigits per traficants que mantenien els captius empresonats fins que els venien als vaixells europeus.

Un cop embarcades, les persones raptades eren encadenades a les bodegues de la nau en condicions inhumanes; n'hi cabien centenars. La travessia durava entre dos i tres mesos. I es calcula que entre un 10 % i un 25 % dels captius morien en cada viatge.

Quan els vaixells arribaven als ports cubans, els traficants venien les persones raptades als comerciants locals. A partir d'aquell moment, eren esclavitzades i entraven a treballar com a servei domèstic o, majoritàriament, als cafetars i a les plantacions de sucre.

Van ser propietaris o administradors de factories a la costa africana els traficants catalans José de Bériz, Francesc Canela, Pau Freixas Ribalta, Pere Manegat, Domènec Mustich, Pere Sala, Francesc Riera, Cristòfol Roig Vidal i Bonaventura Vidal Calzada.

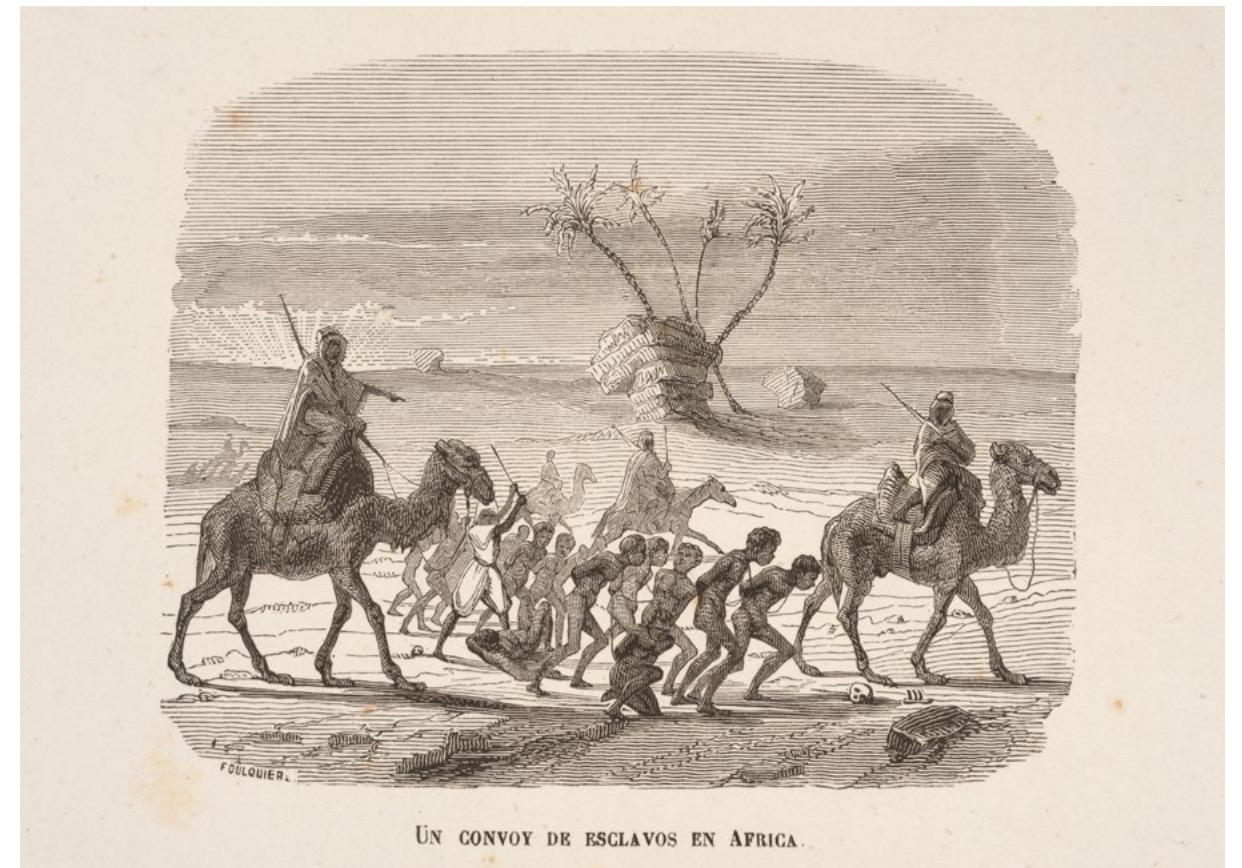
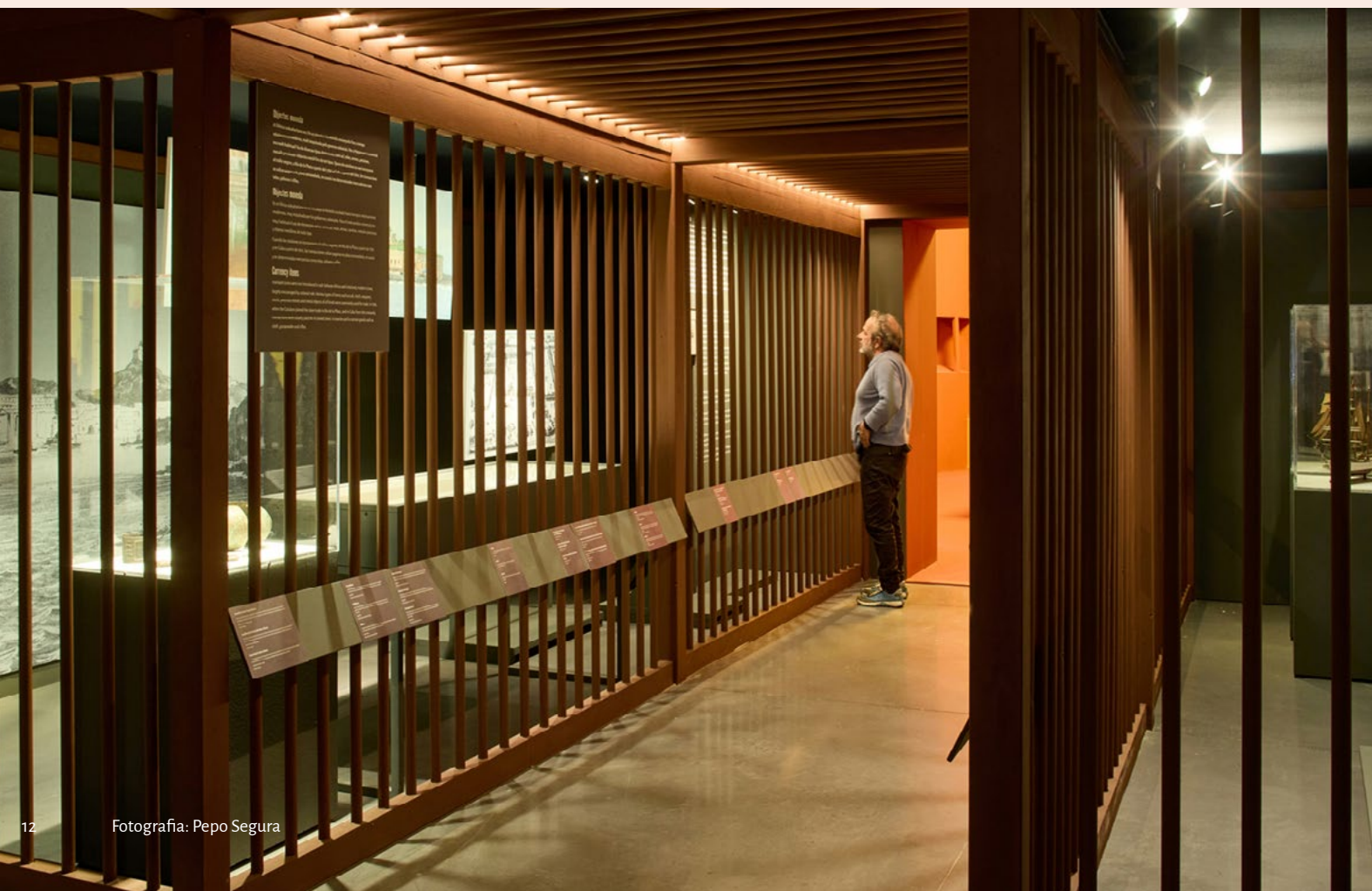


Fig. 1. *Un convoy de esclavos en África*, gravat de Valentin Foulquier, 1846 (Museu Marítim de Barcelona)

Fig. 2. *Cómo son cazados los negros*, gravat de Valentin Foulquier, 1846 (Museu Marítim de Barcelona)





Fotografia: Jan Quesada

Fig. 3. Factoria de persones esclavitzades del golf de Guinea, actual zona de Nigèria, gravat de Nathaniel Parr, 1766 (Library of Congress, EUA).

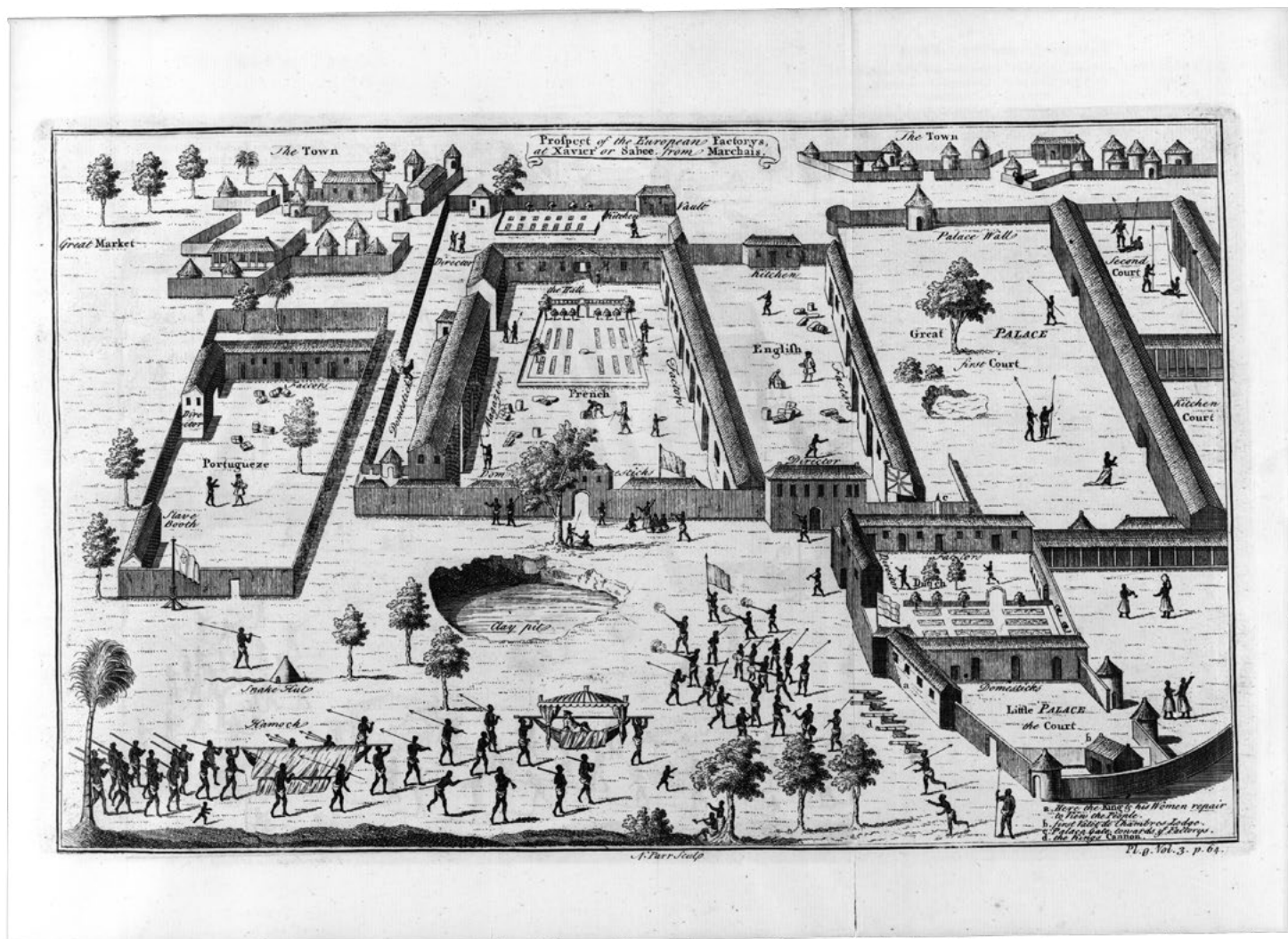


Fig. 4. La Casa dels Esclaus (Maison des Esclaves), illa de Gorée, Senegal. Recorda el punt de sortida de les persones esclavitzades d'Àfrica. Des del 1962 és un museu. Robert Hardin Productions / Collection Mix: Subjects via Getty Images.



Fig. 5. Manilles, segle XIX. Aquest tipus de manilles, generalment de coure o bronze, es fabricaven a Europa des de finals del segle XV, fonamentalment per comprar persones esclavitzades a la costa africana. (Col·lecció particular Javier Aznar).



EXVOTS QUE TESTIMONIIEN EL TRÀFIC DE PERSONES ESCLAVITZADES

Desvinculades de terra ferma durant el viatge, i davant de situacions de vida o mort (tempestes, naufragis, incendis, combats navals, etc.), en el passat era molt habitual que les persones embarcades fessin una prometença a canvi de salvar la vida. Si Déu o un dels seus representants (la Mare de Déu o un sant) ajudava a superar el tràngol, prometien anar a una església i portar-hi un exvot: un objecte en agraïment que generalment era un petit model o una pintura que representava el fet que havia provocat el perill.

El Museu Marítim de Barcelona conserva una gran varietat d'exvots mariners entre els quals destaquen alguns que relaten com determinats vaixells es van poder escapar de la persecució de la marina anglesa mentre traficaven amb persones esclavitzades.



LA BARCA DE MITJANA URACÁN PERSEGUIDA PEL VAPOR ANGLÈS GRAULES

El 9 de novembre de 1841, el falutx *Uracán* va sortir de la drassana del mestre d'aixa Josep Vieta, de Blanes. Tenia 90 peus d'eslora, 23 de mànega i 110 tones de registre. El seu primer capità va ser Gaspar Roig Llenas, nascut a Vilassar de Mar i establert a Barcelona. Els propietaris eren els indians Jaime Batey i José Rabasa, establerts al port cubà de Matanzas.

A finals de 1842, l'*Uracán* va embarcar 256 persones comprades en una factoria de Gallinas, a l'actual Sierra Leone. Tres mesos després, en va desembarcar 186 a Matabajo, prop de la vila cubana de Guantánamo. La resta devien haver mort durant la travessia. Malgrat les denúncies dels representants britànics a l'illa, les autoritats militars espanyoles van fer la vista grossa, probablement a canvi d'una gratificació. I l'*Uracán* va poder lliurar la seva càrrega als compradors.

Però els britànics ja li tenien l'ull posat. Des del 1821, el tràfic de persones era illegal, i els vaixells britànics s'havien convertit en una autèntica policia marina antiesclavista. L'*Uracán* va ser un dels seus principals objectius.

El 12 de gener de 1845, quan intentava entrar una altra vegada a Gallinas, l'*Uracán* es va topar amb el vapor britànic *Crowler*, encarregat de perseguir vaixells negrers a la costa africana. El tinent Lodwick, que comandava el vaixell, va fer baixar un bot per registrar el falutx. De sobte, quan el bot era a una distància de 30 iardes, l'*Uracán* va obrir foc. Però gràcies a un cop de vent que el va desplaçar, les bales van passar per damunt del bot. El tinent Lodwick va respondre amb 180 trets. En el tiroteig, hi van morir dos britànics i el tinent Lodwick i dos homes més van ser greument ferits. Les descàrregues de l'*Uracán* van deixar el bot amb sis remenys i amb tan pocs homes en condicions, que no van tenir cap altre remei que marxar.

A partir d'aquell moment, l'*Uracán* es va convertir en la presa més buscada pels oficials de marina britànics. En coneixem almenys sis persecucions: un cop pel vaixell *Waterwitch*, comandat pel capità Matson, un altre per una embarcació dependent d'aquest mateix vaixell, dos cops per l'*Iris*, quan era comandat pel capità Tucker, un cop pel vapor *Kite* i novament pel vapor *Crowler*. De totes aquestes persecucions, l'*Uracán* va poder escapar.

Finalment, el 24 de febrer de 1845, quan l'*Uracán* era capitanejat per Jaume Guardiola, de Sant Feliu de Guíxols, i mentre carregava persones comprades a una factoria de Whydah (l'actual Ouidah, a Benín), el vapor britànic *Hydra* el va detenir i abordar. Hi havia 70 esclaus a bord. Sabem el nom d'algunes d'aquestes persones: Loando, home de 24 anys; Yangee, dona de 21 anys; Samoo, nen de 9 anys; Sambah, nena de 10 anys; Mosungoo, dona de 28 anys; Jaree, jove de 19 anys.

El tribunal de Sierra Leone va decretar la venda del vaixell en subhasta pública i l'alliberament de les persones raptades. No van poder condemnar la tripulació perquè, sorprenentment, havia fugit amb un vaixell francès.

LA PRESA DE LA CORBETA CONCHITA PEL VAPOR CREUER ANGLÈS FIREFLY

La llegenda de l'exvot dona a conèixer aquest fet:

Apresamiento escandaloso de la corbeta española Conchita, propiedad de D. José Vidal y Ribas, por el vapor crucero inglés Firefly, de 4 cañones, y de la fuerza de 220 caballos en la rada de Wydah a las 6 de la tarde del 27 de agosto de 1857.

La corbeta *Conchita*, juntament amb les goletes *Mariana* i *Fernando Poo*, era un dels tres vaixells de l'empresa Vidal, Mustich & Co., fundada el 1846 per Josep Vidal i Ribas (que arribaria a ser un dels comerciants més importants de Barcelona i vicepresident de la Junta de Comerç), Domènec Mustich (propietari de factories a Popo i Aghwey, a l'actual Benín), Carles Torrens i Miralda (empresari impulsor de l'enllumenat de gas de Barcelona) i Esteve Gatell Padrinas (també dedicat al tràfic de persones).

La *Conchita* va sortir de Barcelona el 23 de desembre de 1856, patronejada pel capità Joaquim Roig i carregada amb aiguardent i barrils buits. La primera parada va ser a Gibraltar, on van carregar manufactures angleses. Després es va dirigir a Accra (Ghana). D'allà, seguint ordres del representant de Josep Vidal i Ribas, va continuar cap a Aghwey, a l'actual Benín, on va lliurar part de la càrrega a Domènec Mustich. I d'allà va continuar cap a Bahia, al Brasil. Els anglesos ja sospitaven que en aquest viatge s'hi duïen esclaus. A Bahia, la *Conchita* va carregar tabac i aiguardent i va anar cap a Whydah (actual Ouidah, Benín), on va vendre el carregament a canvi d'oli de palma. El 27 d'agost, el vaixell va ser capturat per la marina britànica a Aghwey.

Segons els informes britànics, la tripulació va declarar que “el vaixell havia d'haver agafat càrrega d'esclaus tan bon punt haguessin descarregat les seves bodegues, i depenia totalment de no ser escorcollat de nou”. Els oficials britànics sospitaven que el vaixell esperava carregar 400 persones per vendre-les a les colònies americanes. El tribunal de Sierra Leone va condemnar el vaixell i va ordenar que s'enviés la tripulació a les Illes Canàries perquè la jutgessin les autoritats espanyoles —cosa que no va passar: en arribar-hi, van ser alliberats—.

El cas va provocar una presència destacada a la premsa catalana, especialment al Diari de Barcelona, i espanyola, amb una defensa aferrissada del vaixell i l'activitat dels armadors catalans i la petició de revisió dels termes del tractat amb el Regne Unit sobre la prohibició del tràfic de persones.

Els altres dos vaixells de la companyia, el *Fernando Poo* i el *Mariana*, també van ser capturats pels britànics. En el moment de la captura, no duïen persones raptades a bord però sí material que feia pensar que anaven a buscar esclaus.

Fig. 6. Model de goleta de velatxo *Eva*

Aquest tipus de velers, petits i lleugers, eren els que feien servir els catalans per al tràfic de persones esclavitzades.

Mariano M. Sastre Carreras, 1915. (Museu Marítim de Barcelona)



EL FALUTX BAYHANO PERSEGUIT PER UN VAIXELL DE L'ARMADA BRITÀNICA

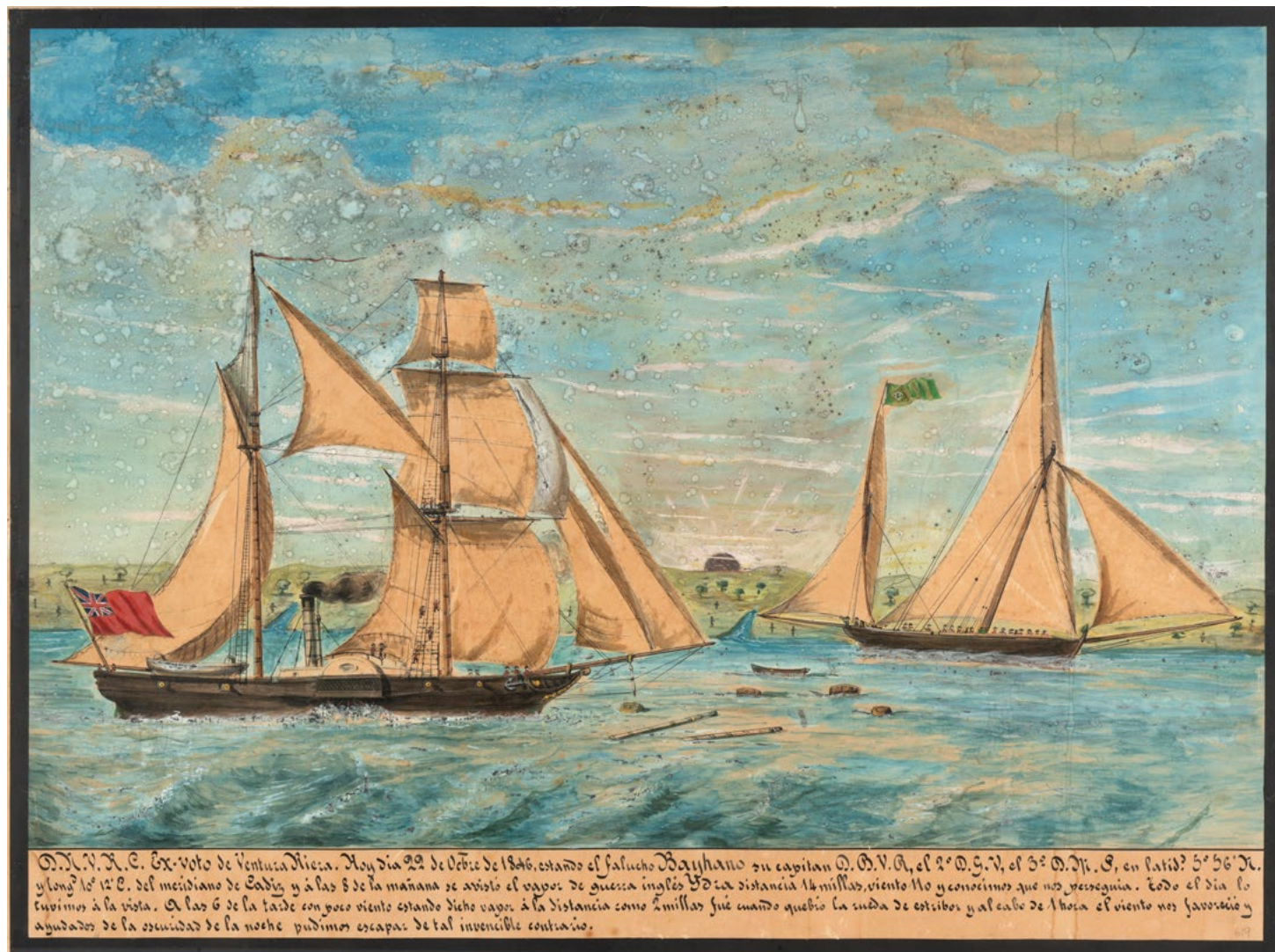
Un altre exvot que relata una persecució de l'armada anglesa a un vaixell català que traficava amb persones esclavitzades és el de Ventura Riera, que a la llegenda narra bé l'episodi:

DNVRC *Bayhano* Ex-voto de Ventura Riera. Hoy día 22 de octubre de 1846, estando el falucho *Bayhano* su capitan DBVR el 2º DGV, el 3ª DMS en la latitud 5º 56' N y la longitud 10º 12' E del meridiano de Cádiz y a las 8 de la mañana se avistó un vapor de guerra inglés y día de distancia 14 millas, viento NO y conocimos que nos perseguía. Todo el día lo tuvimos a la vista, a las 6 de la tarde con poco viento estando dicho vapor a la distancia como dos millas fue cuando quebró la rueda de estribor y al cabo de 1 hora el viento nos favoreció y ayudados de la oscuridad pudimos escapar de tal invencible contrario.

Com en els casos anteriors, aquest exvot és una ofrena d'un membre de la tripulació, Ventura Riera —possiblement el capità, per la coincidència parcial de les inicials que figuren a la inscripció— tot agraïnt la intercessió divina per lliurar-se de la persecució del vapor de l'armada anglesa *Hydra*, en aigües del golf de Guinea. L'exvot procedeix de l'ermita de la Cisa, a Vilassar de Mar.

Tot i no comptar amb informació tan extensa com en el cas dels altres dos exemples presentats a l'exposició, sí que podem aportar algunes dades sobre el vaixell i l'episodi representat. El *Bayhano* va ser un vaixell construït pel mestre d'aixa Francesc Segarra, de Vilassar de mar (Barcelona), el 1846. Aquesta coincidència cronològica entre la data de construcció del vaixell i l'episodi representat a l'exvot fa pensar que, ja d'origen, l'embarcació es va dedicar al tràfic de persones.

L'exactitud del que narra la llegenda de l'exvot és força ajustada, a més, coincideix amb el que recull el diari de navegació del vapor anglès *Hydra*, que protagonitzà la persecució en compliment dels acords subscrits durant el primer terç del segle XIX, entre Espanya i Gran Bretanya, per a la persecució del tràfic, declarat illegal. El capità britànic H.B.Young registra el fet com a ocorregut el 20 d'octubre de 1846, no el 22, i corregeix les coordenades geogràfiques, ubicant l'episodi exactament al golf de Guinea davant la costa de l'actual Nigèria.



ÀMBIT 4

EL GRAN NEGOCI DELS ESPANYOLS A CUBA

Els *ingenios* eren hisendes colonials, la majoria de propietat espanyola o de descendents d'espanyols, on es molia i processava la canya per produir sucre i aiguardents. Era el principal negoci de l'illa. El 1860, a Cuba, hi havia 1365 *ingenios* i tots funcionaven amb mà d'obra esclavitzada.

El sistema de producció esclavista va donar lloc a una societat en què els propietaris de l'*ingenio* vivien amb una opulència desmesurada, i els treballadors esclavitzats malvivien en la misèria, sense cap dret i dedicats únicament a la tasca productiva.

Alguns propietaris catalans de plantacions amb mà d'obra esclava van ser Josep Carbó Martinell, de Sant Feliu de Guíxols; Josep Antoni Marquès Torrents, Salvador Samà Martí, Teresa Sicart Soler i Pau Soler Morell, de Vilanova i la Geltrú; Tomàs i Pau Lluís Ribalta Serra, de Barcelona; i Josep Riera Romeu, de Sitges.



Fig. 1. Vista del port de l'Havana (any 1762). Gravat de Vicente Urrabieta Ortiz, dibuixant; J.J. Martinez, litògraf. Ca. 1854 (Museu Marítim de Barcelona).



Fig. 2. Vista general de Cardenas. Gravat de Leonardo Barañano, dibuixant; Eduardo Laplante, litògraf. Ca. 1856 (Museu Marítim de Barcelona).



Fig. 3. Vista general de Cienfuegos. Vista general desde punta de Revienta – Cordeles. Gravat inclòs dins la col·lecció Isla de Cuba Pintoresca. Leonardo Barañano i Eduardo Laplante, 1857 (Museu Marítim de Barcelona).



Fig. 5. Persones treballant en un camp de cotó, finals del segle XIX (Getty Images).



Fig. 4. Camp de canya de sucre, Cuba, finals del segle XIX (Getty Images).

Fig. 6. Persones esclavitzades treballant en una plantació de cafè a la vall de Paraíba, el Brasil. Fotografia de Marc Ferrez 1882 (Wikimedia Commons).

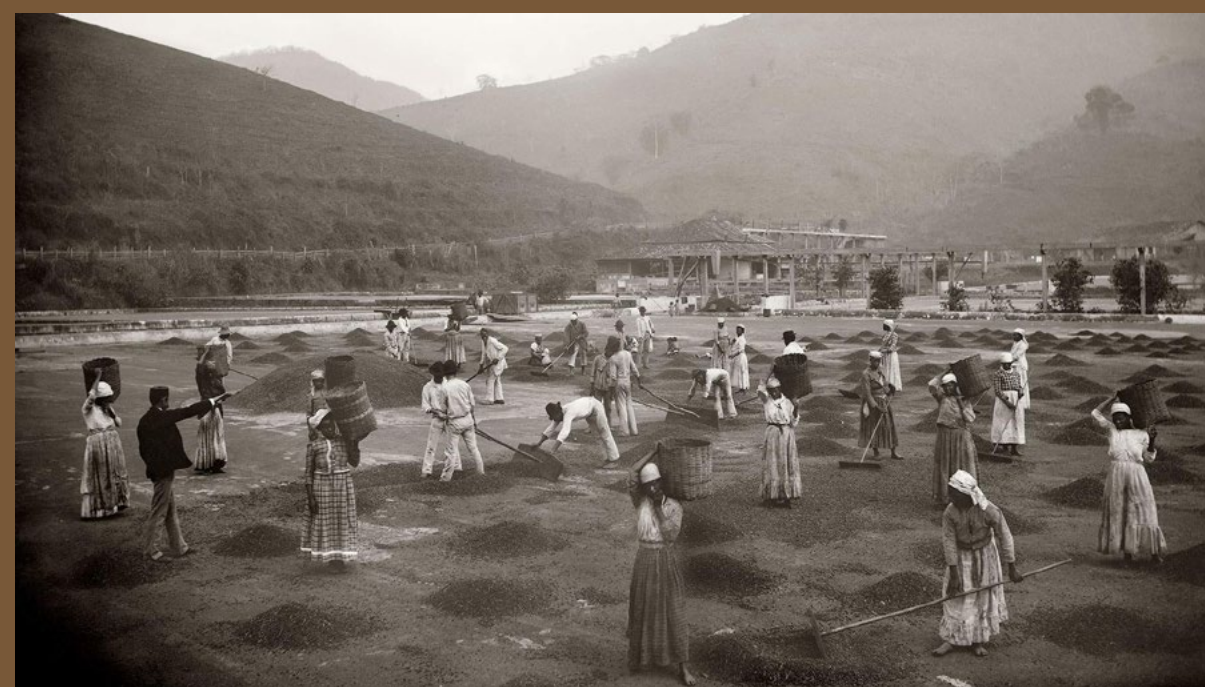




Fig. 7. Reproducció de l'*ingenio* Flor de Cuba.

Un *ingenio* és una antiga hisenda colonial iberoamericana amb instal·lacions i aparells industrials per moldre i processar canya de sucre. Per fer-ho s'utilitzava l'energia hidràulica o la generada per una màquina de vapor, amb l'objectiu d'obtenir sucre, rom, alcohol i altres productes. Als *ingenios*, a part de les instal·lacions industrials hi havia la residència del propietari, les cases dels treballadors i els barracons on vivien les persones esclavitzades.

El 1860 a Cuba hi havia 1.365 *ingenios*, i tots funcionaven amb mà d'obra esclavitzada.

CONDICIONS DE VIDA I TREBALL ALS INGENIOS

El destí de la majoria de les persones esclavitzades que arribaven a l'illa de Cuba era treballar a les plantacions de canya de sucre, els *ingenios*, tot i que també es trobaven als cafetars i, en menor grau, a plantacions de tabac, manufactures, botigues, magatzems i al servei domèstic.

Un *ingenio* era una finca agroindustrial dedicada al conreu i a l'elaboració dels derivats de la canya de sucre, composta per grans extensions de terreny per conrear-la i instal·lacions industrials on es duïen a terme les tasques necessàries per obtenir els productes finals procedents del processament de la canya de sucre: sucre refinat, melassa, xarops i aiguardents.

El procés de treball començava pel conreu de la canya de sucre, tasca en què la collita es feia habitualment de forma manual amb matxets i falçs. La canya, un cop tallada, es transportava al molí, que podia funcionar amb la força d'animals de tir o amb energia hidràulica en les instal·lacions més modernitzades; de la molta s'extreia el primer suc de la canya, el *guarapo*, que havia de ser refinat diverses vegades per obtenir-ne altres productes derivats.

La purificació d'aquesta melassa rep el nom de clarificació. El suc passava a les calderes, on s'escal·fava per eliminar de forma manual l'escuma i les impureses acumulades a la superfície del líquid. En acabar, passava a uns tancs, on es coïa i s'anava concentrant mitjançant l'evaporació. Aquesta tasca era un procés lent i requeria molta atenció per evitar que el producte es cremés. D'aquí es passava a la cristallització, tot posant el suc obtingut a les *paines*, on s'anava refredant i es formaven els cristalls de sucre, que es classificaven, s'assecaven a l'aire i s'envasaven també manualment.

Una part del *guarapo* es podia deixar fermentar a l'aire i, després, destil·lar als alambins, obtenint d'aquest procés aiguardent.

Les persones esclavitzades eren les que duïen a terme totes aquestes tasques, caracteritzades per la duresa i l'exigència d'un esforç físic molt gran en condicions extremes de calor i humitat permanents. Treballaven jornades de 10 hores, que, en temps de collita, podien arribar a 16 o fins i tot 20, amb un parell de descansos durant el dia. El menjar contenia aliments calòrics per assegurar que tindrien força per fer la feina, però aquesta dieta poc equilibrada sovint afectava també la salut. L'esperança de vida mitjana d'aquestes persones no superava els 15 anys un cop arribaven a les plantacions.

No totes les persones esclavitzades tenien els mateixos drets i deures; existia una jerarquia determinada per factors com ara les característiques personals, les habilitats o, fins i tot, l'origen, en funció de la qual ocupaven llocs de treball diferents. Les persones destinades al conreu de la canya —els esclaus de camp— eren les més reprimides i controlades, i les menys valorades; en canvi, les que tenien oficis especialitzats en altres tasques del processament de la canya de sucre, podien gaudir de condicions una mica més favorables. Dalt de tot d'aquesta piràmide, se situaven el mestre de sucre, el mestre d'aiguardent i el *contramajoral*, que gaudien d'algun petit benefici, com ara tenir cabana pròpia, rebre una mica més de menjar o una petita quantitat de sucre i aiguardent quan acabava la producció.

Davant d'aquestes condicions, les persones esclavitzades no es van resignar mai i idearen formes diverses de resistir i boicotejar el sistema: accions de sabotatge a la producció —malgrat la fèrria vigilància i el foment de la delació per part dels propietaris dels *ingenios*—, i els intents de revolta no es van aturar mai.

ÀMBIT 5 I QUÈ EN PENSAVA LA GENT DE TOT AIXÒ?

D'una banda, les elits econòmiques, representades per la Junta de Comerç o pel Círculo Hispano-Ultramarino de Barcelona, defensaven l'esclavisme, però també n'eren partidaris molts sectors populars: quan, el 1868, va començar la primera guerra per la independència de Cuba, 3.500 joves voluntaris catalans es van apuntar per lluitar al costat de l'exèrcit regular contra els separatistes abolicionistes.

D'altra banda, els sectors més progressistes promouien l'abolició de l'esclavitud. Entre els abolicionistes catalans, hi havia gent com ara la música i feminista Clotilde Cerdà, l'editor Antonio Bergnes de las Casas i també alguns polítics i economistes rellevants, com Laureà Figuerola, Joaquim Maria Sanromà i Francesc Pi i Margall. El 1872, es va celebrar la primera gran manifestació abolicionista a Barcelona.



TEATRO DE NOVEDADES



FUNCION EXTRAORDINARIA
para hoy **Martes 14 de Enero 1873**
A las **OCHO** y media de la noche.
DEDICADA
A LA SOCIEDAD
ABOLICIONISTA ESPAÑOLA.

1.º Sinfonía de la **NORMA**
2.º PRIMERA REPRESENTACION del drama **NUEVO**, en tres actos, en verso y original de un aplaudido escritor, titulado

ROMPER CADENAS.

REPARTO:

DOÑA PIA.	Sras. Rodriguez.	JUSTO, mayoral.	Sres. Ruiz.
JUANA.	Marquez.	DON TOMAS.	Leon.
ADELA.	Sra. Ruiz.	SEBASTIAN.	Sanchez.
LOLA.	Montijano.	MIGUEL.	Récio.
ROBERTO, capitán negro.	Sres. Montijano.	UN MARINERO.	Montijano (J.)
PEDRO, negro.	Albalat.	UN CUBANO.	Fornosa.
ALFREDO.	Castillo.	UN NEGRO.	Manrique.

Coros de marineros y negros.—Negros de ambos sexos, pueblo y marineros.

3.º LECTURA DE POESIAS, debidas á la inspiracion de varios de nuestros primeros escritores.
4.º El muy aplaudido baile cómico

L'ŒIL CREVÉ.

Entrada general 3 rs.
Precios de las localidades, los de costumbre.

Para presentar tan interesante obra con cuanto exige su argumento, la Empresa no ha omitido sacrificio alguno.

NOTA. Para comodidad del público, se despachan localidades, sin aumento de precio, en la **LIBRERIA DE SAN MARTIN, PUERTA DEL SOL, NUM. 6.**

Imprenta de P. Vicens, calle de S. Pío, 6, tercero.



Fig. 2. Reunió de grans d'Espanya a l'Hotel Duques de Alba de Madrid contra l'alliberament de les persones esclavitzades. Gravat publicat a *Le Monde Illustré* l'11 de gener de 1873 (Gallica).

Fig. 3. “Las ligas de mi morena”. Portada de la revista satírica *la Flaca*, núm. 48 (any IV), pp.2. vinyeta que mostra la divisió de la societat catalana davant l'abolició de l'esclavatge a Cuba. L'esclavatge cubà fa onejar la bandera espanyola amb la paraula “Llibertat”. Si a la dreta hi ha defensors de l'abolicionisme deslliurant-lo de les cadenes, a l'esquerra hi ha personatges que representen les oligarquies amb indumentària medieval militar o carlina, que les estrenyen més fort. Il·lustració de T. Padrón, Barcelona, 1873.



Fig. 1. Cartell de la funció de l'obra "Romper cadenas", de Lluís Blanc, a favor de la Sociedad Abolicionista Española, estrenada al Teatro Novedades de Madrid en 1873 (Biblioteca Nacional de España)

Las ligas de mi morena.

ÀMBIT 6

L'ABOLICIÓ DE L'ESCLAVITUD

Les persones esclavitzades no van acceptar mai la situació i, des del primer moment, hi va haver amotinaments. A Haití, les persones esclavitzades es van revoltar i van aconseguir la independència el 1804. I això va ser un exemple per a totes les persones sotmeses a esclavatge i un motiu de temor per a les potències colonials.

El 1833, el Regne Unit va decretar la fi de l'esclavisme, França ho va fer el 1848 i els Estats Units, el 1865. A Espanya, l'esclavatge es va abolir al territori peninsular el 1837, però es mantenia a les colònies. El 1873, durant la Primera República, sota la presidència del català Estanislau Figueras, es va abolir l'esclavatge a Puerto Rico. A Cuba, amb molts més interessos espanyols, no es va abolir fins al 1886. Va ser el penúltim territori americà a fer-ho; només quedava el Brasil, que va abolir l'esclavatge el 1888.





Fig. 1. Manifestació en favor de l'abolició de l'esclavitud a les colònies espanyoles celebrada a Madrid el 12 de gener de 1873. Va ser organitzada per la Sociedad Abolicionista Española (Museo de Historia de Madrid).



Fig. 2. Cimarrón sorprendido en un monte por los perros de los arranchadores. Còpia del quadre de Víctor Patricio de Landaluz. Revista *La Ilustración Española y Americana*, setembre de 1874.



ÀMBIT 7

EL RACISME QUE N'HA QUEDAT

Tot i que a Catalunya, des de l'edat mitjana, hi havia hagut persones esclavitzades provinents de terres àrabs, turques o de l'Europa oriental, a partir del segle XVIII, l'esclavatge es va associar a les persones africanes. D'aquesta manera, les persones negres van quedar racialitzades com un col·lectiu amb poca capacitat intel·lectual i social, que vivia en un estadi d'evolució inferior als europeus. En la cultura popular catalana, les persones negres van quedar caricaturitzades com a personatges pintorescos, ximples, hipersexualitzats o antropòfags.

Amb la fi de l'esclavisme, no es va acabar tot. En va quedar el racisme com un rastre infame que ha arribat fins avui.

Fig. 1. ["Una història de reconciliació"](#), peça audiovisual de Sally Fenaux Barleycorn.

L'exposició conclou amb una sala presidida per la peça audiovisual, creada expressament per a aquesta mostra per la cineasta Sally Fenaux Barleycorn. Aquesta obra artística ens convida a aturar-nos, prestar més atenció i reflexionar sobre el llegat de l'esclavitud en el període colonial, encara present en les nostres interaccions actuals i quotidianes. Proposa examinar com aquestes narratives del passat continuen afectant les nostres relacions humanes, socials i polítiques, i ens convida a assumir la responsabilitat personal de cadascú de nosaltres per treure'ls poder i substituir-les per relats que beneficiïn totes les persones que conformem la societat.



Des de l'abolició de l'esclavisme, la comunitat afrodescendent no ha deixat mai de lluitar contra el racisme. De referents antiracistes n'hi ha moltíssims. En destaquem una petita mostra:

Fig. 2. **Rosa Parks** (2013-2005). L'any 1955 es va negar a cedir el seient que ocupava a l'autobús a una persona blanca, per la qual cosa va ser detinguda i jutjada. El 1956 el Tribunal Suprem dels EUA va dictaminar que la segregació dels autobusos era inconstitucional.



Fig. 3. **Nelson Rolihlahla Mandela** (1918-2013). Va ser un dels líders més emblemàtics contra la segregació racial de Sud-àfrica. Va estar empresonat 27 anys. Es convertí en el primer president de la República de Sud-àfrica.



Fig. 4. **Jesse Owens** (1913-1980). Atleta nord-americà d'origen afroamericà que va aconseguir diverses medalles als Jocs Olímpics de 1936, a Berlín, posant en entredit la supremacia ària que defensava el govern nazi que els organitzava.



Fig. 5. **Martin Luther King** (1929-1968). Va ser un dels principals líders del moviment afroamericà pels drets civils de la dècada del 1960, per la qual cosa el 1964 va ser guardonat amb el Premi Nobel de la Pau. Va ser assassinat l'any 1968.



Fig. 6. **Bombo Ndir Fall**. Presidenta de l'Associació de Dones Immigrants Subsaharianes, i Creu de Sant Jordi (2023) per la seva lluita per la igualtat de drets, l'antiracisme i el feminisme decolonial.

Fig. 7. **Opal Tometi** (1984). Lluitadora pels drets humans i fundadora, juntament amb Alicia Garza i Patrisse Cullors, del moviment antiracista *Black Lives Matter* (la vida de les persones negres importa) l'any 2020.



Fig. 8. **Idrissa Diallo** (1991 – 2012), nascut al poble de Tindila, a Guinea Conakry. Mort al Centre d'Internament per a Estrangers de Barcelona l'any 2012. Símbol de les víctimes de la política migratòria gràcies a la lluita dels moviments socials, que van aconseguir que li fos dedicada l'antiga plaça Antonio López.

RECURSOS DIGITALS

International Slavery Museum. *International Slavery Museum*. Liverpool Museums. www.liverpoolmuseums.org.uk/international-slavery-museum

Musée d'Aquitaine. *Bordeaux au XVIIIe siècle, le commerce atlantique et l'esclavage*. Musée d'Aquitaine. www.musee-aquitaine-bordeaux.fr/fr/article/bordeaux-au-xviii-siecle-le-commerce-triangular-et-lesclavage

Musée d'Histoire de Nantes. *Nantes dans la traite atlantique et l'esclavage colonial, 1707–1830*. Exposició, octubre 2021 – juny 2022. www.chateaunantes.fr/expositions/labime/

Rijksmuseum. *Esclavitud*. Exposició, febrer 2021 – desembre 2022. www.rijksmuseum.nl/en/whats-on/exhibitions/past/slavery

Arbejdmuseet. *Stop Slavery!* Exposició, 2017. www.arbejdmuseet.dk/en/stop-slavery/

Museo de América. *La esclavitud y el legado cultural de África en el Caribe*. Exposició, octubre 2021 – febrer 2022. www.culturaydeporte.gob.es/museodeamerica/exposiciones/exp-temp-historico/2021-esclavitud.html

MAAT – Museum of Art, Architecture and Technology. *O Barco / The Boat*. Instal·lació. www.youtube.com/watch?v=liCszCgl1_o

Canal HISTORIA. *Encadenados*. Sèrie documental, 2022. www.youtube.com/watch?v=b3BloHbbR5E

El Born CCM. *Jornades “Esclavisme a Barcelona. Una història silenciada”*. 3–6 novembre 2021. elbornculturaimemoria.barcelona.cat/activitat/esclavisme-a-barcelona/

Hespèrion XXI, Jordi Savall, i La Capella Reial de Catalunya. *Les routes de l'esclavage 1444–1888*. Projecte musical. www.inemediapro.com/notice/5831113_001?key=3246079234&nbResult=1&backUrl=%2Frecherche%2Fsimple%3Fnb%3D15%26media%3Dvideo%26dir%3Ddes-c%26refreshMode%3Dtrue%26oldValTv%3D1%26oldValRadio%3D4%26anchor=1

www.youtube.com/watch?v=MBKj_5nUXVw

www.youtube.com/watch?v=ujKJe6l2cvA

Pompermanyer, Sergi, director. *Amèrica*. Produït per Focus, La Villarroel Teatre. 2022–2023. www.youtube.com/watch?v=N6VzgNEqjDk

www.lavillarroel.cat/es/ex/america/

BIBLIOGRAFIA

Anstey, Roger, i P. E. H. Hair, eds. 1976. *Liverpool, the African Slave Trade, and Abolition*. Bristol: Western Printing Services Ltd.

Armengou, Màrius. 1984. «Iconografia marinera de tema negrer». *L'Avenç*, núm. 75: 48–51.

Armenteros Martínez, Iván. 2016. *L'esclavitud a la Barcelona del Renaixement (1479-1516). Un port mediterrani sota la influència del primer tràfic negrer*. Barcelona: Fundació Noguera.

Camarda, Maximiliano. 2014. «De comerciante exitoso a hacendado y revolucionario. La estrategia económica de fines del siglo XVIII en el complejo portuario rioplatense a partir de un actor: José Ramón Milá de la Roca». *Naveg@mérica. Revista electrònica editada per l'Asociación Española de Americanistas* [en línia], núm. 12: 1–24.

Daget, Serge. 1988. *Répertoire des expéditions négrières françaises a la traite illégale, 1814-1850*. Paris: Centre de recherche sur le monde atlantique.

Delgado Ribas, Josep Maria. «La esclavitud negra en Cataluña entre los siglos XVI y XIX». En *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, editat per Martín Rodrigo y Alharilla i Lizbeth J. Chaviano Pérez, 47–61. Barcelona: Icaria, 2017.

Fradera Barceló, Josep Maria. 1984a. «La participació catalana en el tràfic d'esclaus». *Recerques*, núm. 16: 119–139.

Fradera Barceló, Josep Maria. 1984b. «Catalunya i Cuba en el segle XIX: el comerç d'esclaus». *L'Avenç*, núm. 75: 42–47.

Juncosa i Gurguí, Xavier. 2017. «Jaume Torrents Serramalera, el esclavista ocult». A *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, editat per Martín Rodrigo y Alharilla i Lizbeth J. Chaviano Pérez, 159–188. Barcelona: Icaria.

Maluquer de Motes, Jordi. 1974. «La burgesia catalana i l'esclavitud colonial: modes de producció i pràctica política». *Recerques*, núm. 3: 83–136.

Martín Corrales, Eloy. 2017. «La esclavitud negra en Cataluña entre los siglos XVI y XIX». A *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, editat per Martín Rodrigo y Alharilla i Lizbeth J. Chaviano Pérez, 17–45. Barcelona: Icaria.

Mettas, Jean. 1978–1984. *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle*. Volumes 1 i 2. París: Société française d'histoire d'outre-mer.

Moreno Fraginals, Manuel. 2002. *El Ingenio. Complejo económico-social cubano del azúcar*. Barcelona: Crítica.

Moreno Masó, José Joaquín. 1993. *La petjada dels catalans a Cuba*. Barcelona: Comissió Amèrica i Catalunya-1992.

Moreno Rico, Javier. 2017. «[Homes i vaixells de el comerç negrer a Espanya \(1789-1870\)](#)». *Drassana*, núm. 25: 66–89.

Murray, David R. 1990. *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press. Nerín Abad, Gustau. 2015. [Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica](#). Barcelona: Pòrtic.

Nerín Abad, Gustau. 2016. «Falsos brasileños: Las trayectorias africanas y americanas de los negreros españoles Derizans y Roviro (1831-1863)». *Revista Latino-Americana de Estudios Avanzados* 1, núm. 1: 69–86.

Nerín Abad, Gustau. 2023. «[Omertá en Zanzíbar. Un comerciante de esclavos catalán en el Índico, entre el tráfico de esclavos y las dinámicas imperiales](#)». *Historia y Política*, núm. 49: 153–183.

Pérez Tarrau, Dolores M. 2007. *La saga cubana de los Samà (1794–1933)*. Barcelona: Viena Editorial.

Piqueras Arenas, José Antonio. 2011. [La esclavitud en las Españas. Un lazo transatlántico](#). Madrid: Los Libros de la Catarata.

Piqueras Arenas, José Antonio. 2021. [Negreros. Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas](#). Madrid: Los Libros de la Catarata.

Ramon de San Pedro, José María. 1956. *Don José Xifré Casas: pequeña historia decimonónica de un archimillonario*. Barcelona: Banco Atlántico.

Rediker, Markus. 2021. [El barco de esclavos. La trata a través del Atlántico](#). Madrid: Traficantes de Sueños. Edició original de 2014.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 1998. «Con un pie en Catalunya y otro en Cuba: la familia Samà, de Vilanova». [Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols](#), 16: 359–397.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2007. [Indians a Catalunya. Capitals cubans en l'economia catalana..](#) Barcelona: Fundació Noguera.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2009. «Cataluña y el colonialismo español (1868–1899)». A [Estado y periferias en la España del siglo XIX. Nuevos enfoques](#), editat per S. Calatayud, J. Millán i M. C. Romeo, 315–356. València: Publicacions de la Universitat de València (PUV).

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2016. [Los Goytisolo, una próspera familia de indianos](#). Madrid: Marcial Pons.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2017. «Cuatro capitanes negreros catalanes en tiempos de la trata ilegal: José Carbó, Pedro Manegat, Gaspar Roig y Esteban Gatell». A [Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica \(ss. XVI-XIX\)](#), editat per Martín Rodrigo y Alharilla i Lizbeth J. Chaviano Pérez, 101–130. Barcelona: Icaria.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2017. «[Víctimas y verdugos a la vez: los marineros españoles y la trata ilegal \(1845-1866\)](#)». *Drassana*, núm. 25: 112–132.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2021. «[Defendiendo la esclavitud en las Antillas, en la Barcelona del trienio esparterista](#)». *Historia Contemporánea*, núm. 66: 371–401.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2021. «[Comerciendo con esclavos africanos desde Barcelona: Jaime Tintó Miralles \(1770-1839\)](#)». *Hispania* 81, núm. 267: 73–100.

Rodrigo y Alharilla, Martín, ed. 2022. [Del olvido a la memoria. La esclavitud en la España contemporánea](#). Barcelona: Icaria.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2023. «[Defendiendo el 'suave yugo' de 'la mal llamada esclavitud: el Círculo Hispano Ultramarino de Barcelona \(1871-1880\)](#)». *Historia y Política*, núm. 49: 217–247.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2023. «Los últimos esclavos en la Cataluña del siglo XIX». Conversación sobre la Historia [en línia]. <https://conversacionsobrehistoria.info/2021/01/09/los-ultimos-esclavos-en-la-cataluna-del-siglo-xix/>

Rodrigo y Alharilla, Martín, i Lizbeth J. Chaviano Pérez, eds. 2017. [Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica \(ss. XVI-XIX\)](#). Barcelona: Icaria.

Rodrigo y Alharilla, Martín, i Ulrike Schmieder. 2024. «[Políticas de memoria sobre la esclavitud en España: Barcelona en perspectiva comparada](#)». *Historia Social*, núm. 105: 87–105.

Rovira i Fors, Josep. 1984. «El bergantí negrer *Tellus*». *L'Avenç*, núm. 75: 52–55.

Salicrú i Lluch, Roser. 2017. «[De quan els esclaus no eren \(només\) negres africans: a l'entorn de l'esclavitud i del tràfic d'esclaus a la Mediterrània tardomedieval des de l'observatori barceloní](#)». *Drassana*, núm. 25: 52–65.

Sanet i Jové, Josep Maria. 2002a. «[Un bergantí corsari negrer matriculat a Tarragona l'any 1819](#)». [TAG. Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona](#), núm. 25: 18–21.

Sanet i Jové, Josep Maria. 2002b. «[Vaixells negrers despatxats des de Tarragona, 1815-1820](#)». [TAG. Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona](#), núm. 28: 14–17.

Sanet i Jové, Josep Maria. 2011. «Arrogante Mayagüezana (goleta negrera, 1834)». [TAG. Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona](#), núm. 61: 26.

Sanjuan Marroquín, José Miguel. 2017. «El tráfico de esclavos y la élite barcelonesa. Los negocios de la Casa Vidal Ribas». A [Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica \(ss. XVI-XIX\)](#), editat per Martín Rodrigo y Alharilla i Lizbeth J. Chaviano Pérez, 131–158. Barcelona: Icaria.

Saugera, Eric. 1995. *Bordeaux port négrier: chronologie, économie, idéologie, XVIIe–XIXe siècles*. París: Karthala.

Sosa Rodríguez, Enrique. 1998. *Catalanes y gaditanos en la trata negrera cubana, 1827–1833*. L'Havana: Fundación Fernando Ortiz.

Surwillo, Lisa. 2013. [Monsters by trade. Slave traffickers in Modern Spanish Literature and Culture](#). Stanford: Stanford University Press.

Sust Fatjó, Xavier. 2016. «[La captura de la goleta Matilde comandada pel capità vilassarenc Pere Mas Roig, \(a\) "El Pigat"](#)». Any 1837». *Singladures*, núm. 33: 9–34.

Sust Fatjó, Xavier. 2017. «[Tres falutxos negrers \(1839-1845\)](#)». *Drassana*, núm. 25: 90–110.

Sust Fatjó, Xavier. 2018. «La llegenda dels marins negrers». *Plecs d'Història Local*, núm. 170: 5–7.

Toasijé, Antumi. 2012. «[Comerciantes mallorquines ante el esclavismo tardío: elementos para un estudio](#)». *Brocar*, núm. 36: 185–208.

Thomas, Hugh. 1998. [La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870](#). Barcelona: Planeta.

Virella i Bloda, Albert. 1990. *L'aventura ultramarina de la gent de Vilanova i la nissaga dels Samà*. Vilanova i la Geltrú: [s. n.].

Zeuske, Michael. 2017. «Capitanes y comerciantes catalanes de esclavos». A [Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica \(ss. XVI-XIX\)](#), editat per Martín Rodrigo y Alharilla i Lizbeth J. Chaviano Pérez, 63–100. Barcelona: Icaria.





CRÈDITS DE L'EXPOSICIÓ

Organitza

Museu Marítim de Barcelona

Direcció General

Enric Garcia Domingo

Guió

Antoni Tortajada Estruch

Assessor de continguts

Martín Rodrigo Alharilla

Documentació

Isabel Bedoya Palop

Coordinació general

Olga López Miguel
Mireia Mayolas Créixams

Projecte museogràfic

Ignasi Cristià i Garcia
amb la col·laboració de
Jose Castelló Alegre

Disseny gràfic

Albert Valero Chaves

Conservadora de les col·leccions

Dolors Jurado Jiménez

Gestió de préstec

Silvia Dahl Termens
Helena Miró Ibars
Dolors Jurado Jiménez

Fotos col·lecció MMB

Pep Parer
L. Biel

Conservació preventiva i restauració

Cristina Latorre Madriles
Maria Teresa Sala Pietx
Carmen Vázquez López

Coordinació producció i muntatge

Helena Miró Ibars

Suport museogràfic

Cristina Alemany Ventura
Miquel López Díaz

Producció i muntatge

Mobles Bràfim SL

Material audiovisual

Lloc Servicios
Audiovisuales SL

Responsabilitat social

Teresa Soldevila García

Comunicació

Isabel Díaz Rastrojo
Andrea Guillén Veleto
Lidia Just Calpe
Oh la là! Comunicació

Interactiu Barcelona esclavista

JM Salmerón Disseny

Assessorament d'activitats

Laida Memba Ikuga
Martín Rodrigo Alharilla
Moustapha Ady Mbaye Touré

Audiovisual *Una nova història de reconciliació*

Guió i direcció: Sally Fenaux Barleycorn
Producció: Laura Fernández Hormigo, Gerard Rodríguez i Olga Doganoc
Direcció de fotografia: Cayetano González
Caffer: Vitor Jonis
Disseny de so: Esteban Bruzón
Maquillatge: Irene León
Muntatge i color: Juno Álvarez
Actriu: Amada Bokesa
Pintora: Bianca Batlle Nguema
Figuració: Pamela Calero, Mercedes Docampo, Alma
Productora: Japonica Films

Agraïments

Arxiu fotogràfic de Barcelona, Arxiu Històric de la Universitat de Barcelona, Biblioteca de Catalunya, Biblioteca Nacional de España, Museo de Historia de Madrid, Museu Municipal de Nàutica del Masnou, Javier Aznar, Joan Alemany, Marc Martí, Montserrat Marqués Mascarell (Fundació Carulla), Joan Vicens Tarré

Amb el suport de

Fundació de suport al Museu Marítim i Drassanes Reials de Barcelona



LA INFAMIA

LA PARTICIPACIÓN CATALANA
EN LA ESCLAVITUD COLONIAL

ANEXO 1 — CASTELLANO

Presentación: Una reflexión compartida por todo el mundo a la sociedad contemporánea occidental 51

- Ámbito 1. La burguesía catalana podía estar muy satisfecha 52
- Ámbito 2. El gran negocio colonial 52
- Ámbito 3. El rapto 53
- Ámbito 4. El gran negocio de los españoles en Cuba 55
- Ámbito 5. ¿Y qué pensaba la gente de todo esto? 57
- Ámbito 6. La abolición de la esclavitud 57
- Ámbito 7. El racismo que lo ha quedado 57

- Recursos digitales 58
- Bibliografía 59
- Créditos de la exposición 62

PRESENTACIÓN

UNA REFLEXIÓN COMPARTIDA POR TODO EL MUNDO A LA SOCIEDAD CONTEMPORÁNEA OCCIDENTAL

Desde hace unos años, las sociedades occidentales contemporáneas han empezado procesos de análisis, reflexión y reparación sobre acontecimientos históricos que han afectado la vida de personas, colectivos y sociedades enteras.

Uno de los aspectos que han generado más debate ha sido el papel que han tenido las sociedades occidentales en el fenómeno de la esclavitud y el tráfico de personas a lo largo de la historia. Este tema, abordado desde varias perspectivas, busca identificar las implicaciones y las consecuencias económicas y sociales de los hechos en las sociedades occidentales contemporáneas. El papel de estas en el fenómeno de la esclavitud y el tráfico de personas en épocas pasadas ha estado objeto de reflexión, debate y, en algunos casos, de reparación simbólica que toma formas diversas como exposiciones, congresos científicos o creaciones artísticas de disciplinas variadas.

Países como Francia, el Reino Unido, Dinamarca, Portugal y los Estados Unidos, entre otros, no han rehusado enfrentar su pasado con una visión crítica para identificar las oportunidades que ofrece el conocimiento para luchar contra las secuelas de este fenómeno.

Ahora, Cataluña se suma también a este proceso universal con la voluntad de andar hacia una sociedad multicultural más justa e integradora. El Museo Marítimo de Barcelona toma parte en este proceso con el objetivo de interpelar a la sociedad catalana contemporánea, ahora más plural y compleja que en otras épocas, porque se comprometa a revisar el pasado. El proyecto La infamia. La participación catalana en la esclavitud colonial ha sido concebido como un conjunto de actuaciones culturales y museísticas que pretenden impulsar la reflexión desde la contemporaneidad sobre el papel de la sociedad catalana en el tráfico de personas y la esclavitud, especialmente en la época colonial, y sobre la influencia y las reminiscencias de este fenómeno en la sociedad contemporánea.

Esta reflexión tiene como propósito fundamental promover la educación en valores y el arraigo de estos en la construcción del presente y el futuro, de acuerdo con la voluntad de la institución de avanzar en el modelo de museo social, respondiendo a las inquietudes de la sociedad catalana contemporánea, multicultural y diversa, mediante el impulso de nuevas líneas de interpretación de la historia y el patrimonio marítimo catalán.

EXPOSICIÓN TEMPORAL LA INFAMIA. LA PARTICIPACIÓN CATALANA EN LA ESCLAVITUD COLONIAL

ÁMBITO 1. LA BURGUESÍA CATALANA PODÍA ESTAR MUY SATISFECHA

Si viajáramos 150 años atrás, nos encontraríamos en una Cataluña que se ha industrializado, donde el área de Barcelona se ha convertido en una región económica de primer nivel europeo. La capital tiene medio millón de habitantes, ha derrocado las antiguas murallas medievales y estrena orgulloso el nuevo Eixample. Y con la Exposición Universal de 1888, Barcelona se mostrará en el mundo, por primera vez, como una sociedad moderna, rica y emprendedora.

Pero cuidado: os invitamos a mirarlo de algo más de cerca.

Aquellos burgueses catalanes ganaron mucho dinero. Había motivos de sobra para celebrarlo. Pero, si miramos detrás de las lonjas de este «teatro», veremos que se esconden algunas vergüenzas que todavía hoy cuestan de digerir: una auténtica infamia que llenó bolsillos, fundó bancos y empresas, ayudó a levantar edificios y teatros, y causó un dolor infinito. Fijémonos, por ejemplo, en todos estos edificios levantados en Barcelona en aquellos momentos: ahora sabemos que una parte del capital invertido provenía de la explotación de mano de obra esclavizada y del tráfico de personas entre África y las colonias españolas de América, especialmente Cuba y Puerto Rico. Explorad esta Barcelona y descubrid este legado.

ÁMBITO 2. EL GRAN NEGOCIO COLONIAL

Entre los siglos XVI y XIX, más de 12,5 millones de personas fueron raptadas en África y embarcadas a la fuerza hacia las colonias americanas. Todas las potencias coloniales participaron.

En las colonias españolas, el tráfico de personas fue legal hasta el 1820. A partir del 1821, esta práctica quedó prohibida —solo esta, porque el uso de mano de obra esclavizada continuó siendo legal. Pero a pesar de la prohibición, y como que las autoridades coloniales hacían la vista gorda, el tráfico de personas continuó.

Es muy difícil establecer cuántos catalanes participaron en aquel comercio indigno, porque el tráfico de personas siempre fue una actividad transnacional y opaca. De momento, las investigaciones actuales indican que las embarcaciones con bandera española llevaron hasta América cerca de un millón de personas que acabarían siendo esclavizadas.

Conocemos algunos capitanes catalanes que llevaron barcos negreros hasta América: Josep Carbó, de Sant Feliu de Guíxols; Agustí Conill Sala, de Lloret; Esteve Gatell Roig, de Torredembarra; Josep y Pere Mas Roig, de Vilassar de Mar; Josep Mataró Domènech, de Lloret; Jaume Tintó Miralles, de Barcelona; Miquel Oliver Moll, Gaspar Roig Llenas y Eugeni Viñes Castilletes.

Y entre los armadores catalanes que organizaron expediciones de tráfico de personas había Josep Canela Raventós, Marià Flaquer, Pere Gil Babot, Isidre Inglada, Josep Pie Parellada, Salvador Samà, Jaume Tintó Miralles, Jaume Torrents Serramalera, Josep Antoni Vidal Pasqual y Jaume Vilardebó.

ÁMBITO 3. EL RAPTO

El proceso empezaba con el rapto. Malhechores locales o extranjeros capturaban personas jóvenes —hombres, mujeres y niños— y las trasladaban hasta la costa africana. Allí había las factorías, que eran centros dirigidos por traficantes que mantenían a los cautivos encarcelados hasta que los venían a los barcos europeos.

Una vez embarcadas, las personas raptadas eran encadenadas a las bodegas de la nave en condiciones inhumanas; cabían centenares. La travesía duraba entre dos y tres meses. Y se calcula que entre un 10 % y un 25 % de los cautivos morían en cada viaje.

Cuando los barcos llegaban a los puertos cubanos, los traficantes vendían las personas raptadas a los comerciantes locales. A partir de aquel momento, eran esclavizadas y entraban a trabajar como servicio doméstico o, mayoritariamente, a los cafetales y a las plantaciones de azúcar.

Fueron propietarios o administradores de factorías en la costa africana los traficantes catalanes José de Bériz, Francesc Canela, Pau Freixas Ribalta, Pere Manegat, Domènech Mustich, Pere Sala, Francesc Riera, Cristòfor Roig Vidal y Bonaventura Vidal Calzada.

EXVOTOS QUE TESTIMONIAN EL TRÁFICO DE PERSONAS ESCLAVIZADAS

Desvinculadas de tierra firme durante el viaje, y ante situaciones de vida o muerte (tormentas, naufragios, incendios, combates navales, etc.), en el pasado era muy habitual que las personas embarcadas hicieran una promesa a cambio de salvar la vida. Si Dios o uno de sus representantes (la Virgen María o un santo) ayudaba a superar el trance, prometían ir a una iglesia y llevar un exvoto: un objeto en agradecimiento que generalmente era un pequeño modelo o una pintura que representaba el hecho que había provocado el peligro.

El Museo Marítimo de Barcelona conserva una gran variedad de exvotos marinos, entre ellos destacan algunos que relatan cómo determinados barcos se pudieron escapar de la persecución de la marina inglesa mientras traficaban con personas esclavizadas.

La barca de media *Uracán* perseguida por el vapor inglés *Grajos*

El 9 de noviembre de 1841, el falucho *Uracán* salió del astillero del maestro de ribera, Josep Vieta, de Blanes. Tenía 90 pies de eslora, 23 de manga y 110 toneladas de registro. Su primer capitán fue Gaspar Roig Llenas, nacido en Vilassar de Mar y afincado en Barcelona. Los propietarios eran los indios Jaime Batey y José Rabasa, afincados en el puerto cubano de Matanzas.

A finales de 1842, *Uracán* embarcó a 256 personas compradas en una factoría de Gallinas, en la actual Sierra Leona. Tres meses después, desembarcó en 186 en Matabajo, cerca de la villa cubana de Guantánamo. El resto debían de haber muerto durante la travesía. Pese a las denuncias de los representantes británicos en la isla, las autoridades militares españolas hicieron la vista gorda, probablemente a cambio de una gratificación. Y *Uracán* pudo entregar su carga a los compradores.

Pero los británicos ya le tenían el ojo puesto. Desde 1821, el tráfico de personas era ilegal, y los barcos británicos se habían convertido en una auténtica policía marina antiesclavista. *Uracán* fue uno de sus principales objetivos.

El 12 de enero de 1845, cuando intentaba entrar otra vez en Gallinas, *Uracán* se topó con el vapor británico *Growler*, encargado de perseguir barcos negreros en la costa africana. El teniente Lodwick, que comandaba el barco, descendió un bote para registrar el falucho. De repente, cuando el bote estaba a una distancia de 30 yardas, *Uracán* abrió fuego. Pero gracias a un viento que le desplazó, las balas pasaron por encima del bote. El teniente Lodwick respondió con 180 tiros. En el tiroteo, murieron dos británicos y el teniente Lodwick y otros dos hombres fueron gravemente heridos. Las descargas del *Uracán* dejaron el bote con seis remos menos y con tan pocos hombres en condiciones, que no tuvieron otro remedio que marcharse.

A partir de ese momento, *Uracán* se convirtió en la presa más buscada por los oficiales de marina británicos. Conocemos al menos seis persecuciones: una vez por el barco *Waterwitch*, comandado por el capitán Matson, otra por una embarcación dependiente de ese mismo barco, dos veces por *Iris*, cuando era comandado por el capitán Tucker, una vez por el vapor *Kite* y nuevamente por el vapor *Growler*. De todas estas persecuciones, *Uracán* pudo escapar.

Finalmente, el 24 de febrero de 1845, cuando el *Uracán* era capitaneando por Jaume Guardiola, de San Félix de Guíxols, y mientras cargaba a personas compradas en una factoría de Whydah (la actual Ouidah, en Benin), el vapor británico *Hydra* le detuvo y abordó. Había 70 esclavos a bordo. Sabemos el nombre de algunas de estas personas: Loando, hombre de 24 años; Yangee, mujer de 21 años; Samoo, niño de 9 años; Sambah, niña de 10 años; Mosungoo, esposa de 28 años; Jaree, joven de 19 años.

El tribunal de Sierra Leona decretó la venta del barco en subasta pública y la liberación de las personas raptadas. No pudieron condenar a la tripulación porque, sorprendentemente, había huido con un barco francés.

La toma de la corbeta *Conchita* por el vapor crucero inglés *Firefly*

La leyenda del exvoto da a conocer este hecho:

Apresamiento escandaloso de la corbeta española Conchita, propiedad de D. José Vidal y Ribas, por el vapor crucero inglés Firefly, de 4 cañones, y de la fuerza de 220 caballos, en las inmediaciones de Whydah a las 6 de la tarde del 27 de agosto de 1857.

La corbeta *Conchita*, junto con las goletas *Mariana* y *Fernando Poo*, era uno de los tres barcos de la empresa Vidal, Mustich & Co., fundada en 1846 por Josep Vidal i Ribas (que llegaría a ser uno de los comerciantes más importantes de Barcelona y vicepresidente de la Junta de Comercio), Domènec Mustich (propietario de factores) Torrens i Miralda (empresario impulsor del alumbrado de gas de Barcelona) y Esteve Gatell Padrinas (también dedicado al tráfico de personas).

Conchita salió de Barcelona el 23 de diciembre de 1856, patroneada por el capitán Joaquim Roig y cargada con aguardiente y barriles vacíos. La primera parada fue en Gibraltar, donde cargaron manufacturas inglesas. Luego se dirigió a Accra (Ghana). De allí, siguiendo órdenes del representante de Josep Vidal y Ribas, continuó hacia Aghwey, en el actual Benín, donde entregó parte de la carga a Domènec Mustich. Y de ahí continuó hacia Bahía, en Brasil. Los ingleses ya sospechaban que en ese viaje se llevaban esclavos. En Bahía, *Conchita* cargó tabaco y aguardiente y fue hacia Whydah (actual Ouidah, Benin), donde vendió el cargamento a cambio de aceite de palma. El 27 de agosto, el barco fue capturado por la marina británica en Aghwey.

Según los informes británicos, la tripulación declaró que “el barco debía haber cogido carga de esclavos en cuanto hubieran descargado sus bodegas, y dependía totalmente de no ser cacheado de nuevo”. Los oficiales británicos sospechaban que el barco esperaba cargar a 400 personas para venderlas en las colonias americanas. El tribunal de Sierra Leona condenó el barco y ordenó que se enviara a la tripulación a Canarias para que la juzgaran las autoridades españolas —lo que no ocurrió: al llegar a las islas, fueron liberados—. El caso provocó una presencia destacada en la prensa catalana, especialmente en el *Diari de Barcelona*, y española, con una defensa enconada del barco y la actividad de los armadores catalanes y la petición de revisión de los términos del tratado con el Reino Unido sobre la prohibición del tráfico de personas.

Los otros dos barcos de la compañía, *Fernando Poo* y *Mariana*, también fueron capturados por los británicos. En el momento de la captura, no llevaban a personas raptadas a bordo, pero sí material que hacía pensar que iban a buscar esclavos.

El falucho *Bayhano* perseguido por un barco de la Armada Británica

Otro exvoto que relata una persecución de la armada inglesa a un barco catalán que traficaba con personas esclavizadas es el de Ventura Riera, que en la leyenda narra bien el episodio:

DNVRC Bayhano Ex-voto de Ventura Riera. Hoy día 22 de octubre de 1846, estando el falucho Bayhano su capitán DBVR el 2º DGV, el 3ª DMS en la latitud 5º 56' N y la longitud 10º 12' E del meridiano de Cádiz y a las 8 de la mañana se avistó un vapor de guerra inglés y día de distancia 14 millas, viento NO y conocimos que nos perseguía. Todo el día lo tuvimos a la vista, a las 6 de la tarde con poco viento estando dicho vapor a la distancia como dos millas fue cuando quebró la rueda de estribor y al cabo de 1 hora el viento nos favoreció y ayudados de la oscuridad pudimos escapar de tal invencible contrario.

Como en los casos anteriores, este exvoto es una ofrenda de un miembro de la tripulación, Ventura Riera —posiblemente el capitán, por la coincidencia parcial de las iniciales que figuran en la inscripción— agradeciendo la intercesión divina para librarse de la persecución del vapor de la armada inglesa *Hydra*, en aguas del golfo de Guinea. El exvoto procede de la ermita de la Cisa, en Vilassar de Mar.

Pese a no contar con información tan extensa como en el caso de los otros dos ejemplos presentados en la exposición, sí podemos aportar algunos datos sobre el barco y el episodio representado. El *Bayhano* fue un barco construido por el maestro de ribera Francesc Segarra, de Vilassar de Mar (Barcelona), en 1846. Esta coincidencia cronológica entre la fecha de construcción del barco y el episodio representado en el exvoto hace pensar que, ya de origen, la embarcación se dedicó al tráfico de personas.

La exactitud de lo que narra la leyenda del exvoto es bastante ajustada, además, coincide con lo que recoge el diario de navegación del vapor inglés *Hydra*, que protagonizó la persecución en cumplimiento de los acuerdos suscritos durante el primer tercio del siglo XIX, entre España y Gran Bretaña, para la persecución del tráfico, declara. El capitán británico H.B. Young registra el hecho como ocurrido el 20 de octubre de 1846, no el 22, y corrige las coordenadas geográficas, ubicando el episodio exactamente en el golfo de Guinea, frente a la costa de la actual Nigeria.

ÁMBITO 4. EL GRAN NEGOCIO DE LOS ESPAÑOLES EN CUBA

Los *ingenios* eran haciendas coloniales, la mayoría de propiedad española o de descendientes de españoles, donde se molía y procesaba la caña para producir azúcar y aguardientes. Era el principal negocio de la isla. En 1860, en Cuba, había 1365 *ingenios* y todos funcionaban con mano de obra esclavizada.

El sistema de producción esclavista dio lugar a una sociedad en la que los propietarios del *ingenio* vivían con una opulencia desmedida, y los trabajadores esclavizados malvivían en la miseria, sin derecho alguno y dedicados únicamente a la labor productiva.

Algunos propietarios catalanes de plantaciones con mano de obra esclava fueron Josep Carbó Martinell, de Sant Feliu de Guíxols; Josep Antoni Marquès Torrents, Salvador Samà Martí, Teresa Sicart Soler y Pau Soler Morell, de Vilanova y la Geltrú; Tomàs y Pau Lluís Ribalta Serra, de Barcelona; y Josep Riera Romeu, de Sitges.

Condiciones de vida y trabajo en los ingenios

El destino de la mayoría de las personas esclavizadas que llegaban a la isla de Cuba era trabajar en las plantaciones de caña de azúcar, los *ingenios*, aunque también se encontraban en las plantaciones de café y, en menor medida, en plantaciones de tabaco, manufacturas, tiendas, almacenes y en el servicio doméstico.

Un *ingenio* era una finca agroindustrial dedicada al cultivo y elaboración de los derivados de la caña de azúcar, compuesta por grandes extensiones de terreno para cultivarla e instalaciones industriales donde se llevaban a cabo las tareas necesarias para obtener los productos finales procedentes del procesamiento de la caña de azúcar: azúcar refinado, melaza, charopa.

El proceso de trabajo empezaba por el cultivo de la caña de azúcar, tarea en la que la cosecha se hacía habitualmente de forma manual con machetes y hoces. La caña, una vez cortada, se transportaba al molino, que podía funcionar con la fuerza de animales de tiro o con energía hidráulica en las instalaciones más modernizadas; de la caña se extraía el primer zumo de la caña, el *guarapo*, que debía ser refinado varias veces para obtener otros productos derivados.

La purificación de esta melaza recibe el nombre de clarificación. El zumo pasaba en las calderas, donde se calentaba para eliminar de forma manual la espuma y las impurezas acumuladas en la superficie del líquido. Al terminar, pasaba a unos tanques, donde se cocía y se iba concentrando mediante la evaporación. Esta tarea era un proceso lento y requería mucha atención para evitar que el producto se quemara. De ahí se pasaba a la cristalización, poniendo el zumo obtenido en las pailas, donde se iba enfriando y se formaban los cristales de azúcar, que se clasificaban, se secaban al aire y se envasaban también manualmente.

Una parte del *guarapo* se podía dejar fermentar en el aire y, después, destilar a los alambiques, obteniendo de este proceso aguardiente.

Las personas esclavizadas eran las que llevaban a cabo todas estas tareas, caracterizadas por la dureza y exigencia de un esfuerzo físico muy grande en condiciones extremas de calor y humedad permanentes. Trabajaban jornadas de 10 horas, que, en tiempos de cosecha, podían llegar a 16 o incluso 20, con un par de descansos durante el día. La comida contenía alimentos calóricos para asegurar que tendrían fuerza para realizar el trabajo, pero esta dieta poco equilibrada a menudo afectaba también a la salud. La esperanza de vida media de estas personas no superaba los 15 años cuando llegaban a las plantaciones.

No todas las personas esclavizadas tenían los mismos derechos y deberes; existía una jerarquía determinada por factores como las características personales, las habilidades o, incluso, su origen, en función de la cual ocupaban puestos de trabajo distintos. Las personas destinadas al cultivo de la caña -los esclavos de campo- eran las más reprimidas y controladas, y las menos valoradas; en cambio, las que tenían oficios especializados en otras tareas del procesamiento de la caña de azúcar podían gozar de condiciones algo más favorables. En lo alto de esta pirámide, se situaban el maestro de azúcar, el maestro de aguardiente y el *contramayoral*, que disfrutaban de algún pequeño beneficio, como tener cabaña propia, recibir algo más de comida o una pequeña cantidad de azúcar y aguardiente cuando terminaba la producción.

Ante estas condiciones, las personas esclavizadas nunca se resignaron e idearon formas diversas de resistir y boicotear el sistema: acciones de sabotaje a la producción —a pesar de la férrea vigilancia y el fomento de la delación por parte de los propietarios de los *ingenios*—, y los intentos de revuelta nunca se detuvieron.

ÁMBITO 5. ¿Y QUÉ PENSABA LA GENTE DE TODO ESTO?

Por una parte, las élites económicas, representadas por la Junta de Comercio o por el Círculo Hispano-Ultramarino de Barcelona, defendían el esclavismo, pero también eran partidarios muchos sectores populares: cuando, en 1868, comenzó la primera guerra por la independencia de Cuba, 3.500 jóvenes voluntarios catalanes se apuntaron para luchar.

Por su parte, los sectores más progresistas promovían la abolición de la esclavitud. Entre los abolicionistas catalanes, había gente como la música y activista feminista Clotilde Cerdà, el editor Antonio Bergnes de las Casas y también algunos políticos y economistas relevantes, como Laureà Figuerola, Joaquim Maria Sanromà y Francesc Pi i Margall. En 1872, se celebró la primera gran manifestación abolicionista en Barcelona.

ÁMBITO 6. LA ABOLICIÓN DE LA ESCLAVITUD

Las personas esclavizadas nunca aceptaron la situación y, desde el primer momento, hubo amotinamientos. En Haití, las personas esclavizadas se sublevaron y consiguieron la independencia en 1804. Y esto fue un ejemplo para todas las personas sometidas a esclavitud y un motivo de temor para las potencias coloniales.

En 1833, Reino Unido decretó el fin del esclavismo, Francia lo hizo en 1848 y Estados Unidos, en 1865. En España, la esclavitud se abolió en el territorio peninsular en 1837, pero se mantenía en las colonias. En 1873, durante la Primera República, bajo la presidencia del catalán Estanislau Figueras, se abolió la esclavitud en Puerto Rico. En Cuba, con muchos más intereses españoles, no se abolió hasta 1886. Fue el penúltimo territorio americano en hacerlo; solo quedaba Brasil, que abolió la esclavitud en 1888.

ÁMBITO 7. EL RACISMO QUE HA QUEDADO

Aunque en Cataluña, desde la edad media, había habido personas esclavizadas provenientes de tierras árabes, turcas o de Europa oriental, a partir del siglo XVIII, la esclavitud se asoció a las personas africanas. De esta forma, las personas negras quedaron racializadas como un colectivo con poca capacidad intelectual y social, que vivía en un estadio de evolución inferior a los europeos. En la cultura popular catalana, las personas negras quedaron caricaturizadas como personajes pintorescos, tontos, hipersexualizados o antropófagos.

Con el fin del esclavismo, no acabó todo. Perduró el racismo como un rastro infame que ha llegado hasta hoy.

RECURSOS DIGITALES

International Slavery Museum. *International Slavery Museum*. Liverpool Museums. <https://www.liverpoolmuseums.org.uk/international-slavery-museum>

Musée d'Aquitaine. *Bordeaux au XVIIIe siècle, le commerce atlantique et l'esclavage*. Musée d'Aquitaine. <https://www.musee-aquitaine-bordeaux.fr/fr/article/bordeaux-au-xviii-siecle-le-commerce-triangular-et-lesclavage>

Musée d'Histoire de Nantes. *Nantes dans la traite atlantique et l'esclavage colonial, 1707–1830*. Exposición, octubre 2021 – junio 2022. <https://www.chateaunantes.fr/expositions/labime/>

Rijksmuseum. *Esclavitud*. Exposición, febrero 2021 – diciembre 2022. <https://www.rijksmuseum.nl/en/whats-on/exhibitions/past/slavery>

Arbejdmuseet. *Stop Slavery!* Exposición, 2017. <https://www.arbejdmuseet.dk/en/stop-slavery/>

Museo de América. *La esclavitud y el legado cultural de África en el Caribe*. Exposición, octubre 2021 – febrero 2022. <https://www.culturaydeporte.gob.es/museo-deamerica/exposiciones/exp-temp-historico/2021-esclavitud.html>

MAAT – Museum of Art, Architecture and Technology. *O Barco / The Boat*. Instalación. https://www.youtube.com/watch?v=liCszCgl1_o

Canal HISTORIA. *Encadenados*. Serie documental, 2022. <https://www.youtube.com/watch?v=b3BloHbbR5E>

El Born CCM. *Jornades “Esclavisme a Barcelona. Una història silenciada”*. 3–6 noviembre 2021. <https://elborncultura.imemoria.barcelona.cat/activitat/esclavisme-a-barcelona/>

Hespèrion XXI, Jordi Savall, y La Capilla Real de Cataluña. *Les routes de l'esclavage 1444–1888*. Proyecto musical. https://www.inamediapro.com/notice/5831113_001?key=3246079234&nbResult=1&backUrl=%2Frecherche%2Fsimple%3Fnb%3D15%26media%3Dvideo%26dir%3D-desc%26refreshMode%3Dtrue%26oldValTv%3D1%26oldValRadio%3D4%26anchor=1

https://www.youtube.com/watch?v=MBKj_5nUXVw

<https://www.youtube.com/watch?v=ujKJe6l2cvA>

Pompermanyer, Sergi, director. *Amèrica*. Producido por Focus, La Villarroel Teatre. 2022–2023. <https://www.youtube.com/watch?v=N6VzgNEqDk>

<https://www.lavillarroel.cat/es/ex/america/>

BIBLIOGRAFÍA

Anstey, Roger, y P. E. H. Hair, eds. 1976. *Liverpool, the African Slave Trade, and Abolition*. Bristol: Western Printing Services Ltd.

Armengou, Màrius. 1984. «Iconografía marinera de tema negrer». *L'Avenç*, núm. 75: 48–51.

Armenteros Martínez, Iván. 2016. *Lesclavitud a la Barcelona del Renaixement (1479-1516). Un port mediterrani sota la influència del primer tràfic negrer*. Barcelona: Fundació Noguera.

Camarda, Maximiliano. 2014. «De comerciante exitoso a hacendado y revolucionario. La estrategia económica de fines del siglo XVIII en el complejo portuario rioplatense a partir de un actor: José Ramón Milá de la Roca». *Naveg@américa*. Revista electrònica editada per l'Asociación Española de Americanistas [en línea], núm. 12: 1–24.

Daget, Serge. 1988. *Répertoire des expéditions négrières françaises a la traite illégale, 1814-1850*. Paris: Centre de recherche sur le monde atlantique.

Delgado Ribas, Josep Maria. «La esclavitud negra en Cataluña entre los siglos XVI y XIX». En *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, editado por Martín Rodrigo y Alharilla y Lizbeth J. Chaviano Pérez, 47–61. Barcelona: Icaria, 2017.

Fradera Barceló, Josep Maria. 1984a. «La participació catalana en el tràfic d'esclaus». *Recerques*, núm. 16: 119–139.

Fradera Barceló, Josep Maria. 1984b. «Catalunya i Cuba en el segle XIX: el comerç d'esclaus». *L'Avenç*, núm. 75: 42–47.

Juncosa i Gurgú, Xavier. 2017. «Jaume Torrents Serramalera, el esclavista oculto». A *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, editado por Martín Rodrigo y Alharilla y Lizbeth J. Chaviano Pérez, 159–188. Barcelona: Icaria.

Maluquer de Motes, Jordi. 1974. «La burguesia catalana i l'esclavitud colonial: modes de producció i pràctica política». *Recerques*, núm. 3: 83–136.

Martín Corrales, Eloy. 2017. «La esclavitud negra en Cataluña entre los siglos XVI y XIX». A *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, editado por Martín Rodrigo y Alharilla y Lizbeth J. Chaviano Pérez, 17–45. Barcelona: Icaria.

Mettas, Jean. 1978–1984. *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle. volúmenes 1 y 2*. París: Société française d'histoire d'outre-mer.

Moreno Friginals, Manuel. 2002. *El Ingenio. Complejo económico-social cubano del azúcar*. Barcelona: Crítica.

Moreno Masó, José Joaquín. 1993. *La petjada dels catalans a Cuba*. Barcelona: Comissió Amèrica i Catalunya-1992.

Moreno Rico, Javier. 2017. «Homes i vaixells del comerç negrer a Espanya (1789-1870)». *Drassana*, núm. 25: 66–89.

Murray, David R. 1990. *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press. Nerín Abad, Gustau. 2015. *Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica*. Barcelona: Pòrtico.

Nerín Abad, Gustau. 2016. «Falsos brasileños: Las trayectorias africanas y americanas de los negreros españoles Derizans y Rovirosa (1831-1863)». *Revista Latino-Americana de Estudios Avanzados* 1, núm. 1: 69–86.

Nerín Abad, Gustau. 2023. «Omertà en Zanzíbar. Un comerciante de esclavos catalán en el Índico, entre el tráfico de esclavos y las dinámicas imperiales». *Historia y Política*, núm. 49: 153–183.

Pérez Tarrau, Dolores M. 2007. *La saga cubana de los Samà (1794–1933)*. Barcelona: Viena Editorial.

Piqueras Arenas, José Antonio. 2011. *La esclavitud en las Españas. Un lazo transatlántico*. Madrid: Los Libros de la Catarata.

Piqueras Arenas, José Antonio. 2021. *Negreros. Españoles en el tráfico y en los capitánles esclavistas*. Madrid: Los Libros de la Catarata.

Ramon de San Pedro, José María. 1956. *Don José Xifré Casas: pequeña historia decimonónica de un archimillonario*. Barcelona: Banco Atlántico.

Rediker, Markus. 2021. *El barco de esclavos. La trata a través del Atlántico*. Madrid: Traficantes de Sueños. Edición original de 2014.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 1998. «Con un pie en Catalunya y otro en Cuba: la familia Samà, de Vilanova». *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, 16: 359–397.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2007. *Indians a Catalunya. Capitánls cubans en l'economia catalana*. Barcelona: Fundació Noguera.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2009. «Cataluña y el colonialismo español (1868–1899)». A *Estado y periferias en la España del siglo XIX. Nuevos enfoques*, editat per S. Calatayud, J. Millán y M. C. Romeo, 315–356. Valencia: Publicaciones de la Universidad de Valencia (PUV).

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2016. *Los Goytisolo, una próspera familia de indianos*. Madrid: Marcial Pons.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2017. «Cuatro capitanes negreros catalanes en tiempos de la trata ilegal: José Carbó, Pedro Manegat, Gaspar Roig y Esteban Gatell». A *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, editado por Martín Rodrigo y Alharilla y Lizbeth J. Chaviano Pérez, 101–130. Barcelona: Icaria.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2017. «Víctimas y verdugos a la vez: los marineros españoles y la trata ilegal (1845-1866)». *Drassana*, núm. 25: 112–132.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2021. «Defendiendo la esclavitud en las Antillas, en la Barcelona del trienio esparterista». *Historia Contemporánea*, núm. 66: 371–401.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2021. «Comerciendo con esclavos africanos desde Barcelona: Jaime Tintó Miralles (1770-1839)». *Hispania* 81, núm. 267: 73–100.

Rodrigo y Alharilla, Martín, ed. 2022. *Del olvido a la memoria. La esclavitud en la España contemporánea*. Barcelona: Icaria.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2023. «Defendiendo el 'suave yugo' de 'la mal llamada esclavitud: el Círculo Hispano Ultramarino de Barcelona (1871-1880)». *Historia y Política*, núm. 49: 217–247.

Rodrigo y Alharilla, Martín. 2023. «Los últimos esclavos en la Cataluña del siglo XIX». *Conversación sobre la Historia* [en línea]. <https://conversacionsobrehistoria.info/2021/01/09/los-ultimos-esclavos-en-la-cataluna-del-siglo-xix/>

Rodrigo y Alharilla, Martín, y Lizbeth J. Chaviano Pérez, eds. 2017. *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*. Barcelona: Icaria.

Rodrigo y Alharilla, Martín, y Ulrike Schmieder. 2024. «Políticas de memoria sobre la esclavitud en España: Barcelona en perspectiva comparada». *Historia Social*, núm. 105: 87–105.

Rovira i Fors, Josep. 1984. «El bergantí negrer *Tellus*». *L'Avenç*, núm. 75: 52–55.

Salicrú i Lluch, Roser. 2017. «De quan els esclaus no eren (només) negres africans: a l'entorn de l'esclavitud i del tràfic d'esclaus a la Mediterrània tardomedieval des de l'observatori barceloní». *Drassana*, núm. 25: 52–65.

Sanet i Jové, Josep Maria. 2002a. «Un bergantí corsari negrer matriculat a Tarragona l'any 1819». *TAG. Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona*, núm. 25: 18–21.

Sanet i Jové, Josep Maria. 2002b. «Vaixells negrers despatxats des de Tarragona, 1815-1820». *TAG. Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona*, núm. 28: 14–17.

Sanet i Jové, Josep Maria. 2011. «Arrogante Mayagüezana (goleta negrera, 1834)». *TAG. Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona*, núm. 61: 26.

Sanjuan Marroquín, José Miguel. 2017. «El tráfico de esclavos y la élite barcelonesa. Los negocios de la Casa Vidal Ribas». A *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, editado por Martín Rodrigo y Alharilla y Lizbeth J. Chaviano Pérez, 131–158. Barcelona: Icaria.

Saugera, Eric. 1995. *Bordeaux port négrier: chronologie, économie, idéologie, XVIIe–XIXe siècles*. París: Karthala.

Sosa Rodríguez, Enrique. 1998. *Catalanes y gaditanos en la trata negrera cubana, 1827–1833*. L'Havana: Fundación Fernando Ortiz.

Surwillo, Lisa. 2013. *Monsters by trade. Slave traffickers in Modern Spanish Literature and Culture*. Stanford: Stanford University Press.

Sust Fatjó, Xavier. 2016. «La captura de la goleta Matilde comandada pel capità vilassarenc Pere Mas Roig, (a) "El Pigat". Any 1837». *Singlades*, núm. 33: 9–34.

Sust Fatjó, Xavier. 2017. «Tres falutxos negrers (1839-1845)». *Drassana*, núm. 25: 90–110.

Sust Fatjó, Xavier. 2018. «La llegenda dels marins negrers». *Plecs d'Història Local*, núm. 170: 5–7.

Toasijé, Antumi. 2012. «Comerciantes mallorquines ante el esclavismo tardío: elementos para un estudio». *Brocar*, núm. 36: 185–208.

Thomas, Hugh. 1998. *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Planeta.

Virella i Bloda, Albert. 1990. *L'aventura ultramarina de la gent de Vilanova i la nissaga dels Samà*. Vilanova i la Geltrú: [s. n.].

Zeuske, Michael. 2017. «Capitanes y comerciantes catalanes de esclavos». A *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, editado por Martín Rodrigo y Alharilla y Lizbeth J. Chaviano Pérez, 63–100. Barcelona: Icaria.

CRÉDITOS DE LA EXPOSICIÓN

Organiza

Museo Marítimo de Barcelona

Dirección General

Enric Garcia Domingo

Guión

Antoni Tortajada Estruch

Asesor de contenidos

Martín Rodrigo Alharilla

Documentación

Isabel Bedoya Palop

Coordinación general

Olga López Miguel
Mireia Mayolas Créixams

Proyecto museográfico

Ignasi Cristià Garcia con la colaboración de Jose Castelló Alegre

Diseño gráfico

Albert Valero Chaves

Conservadora de las colecciones

Dolors Jurado Jiménez

Gestión de préstamo

Silvia Dahl Termens
Helena Miró Ibars
Dolors Jurado Jiménez

Conservación preventiva y restauración

Cristina Latorre Madriles
Maria Teresa Sala Pietx
Carmen Vázquez López

Coordinación de producción y montaje

Helena Miró Ibars

Soporte museográfico

Cristina Alemany Ventura
Miquel López Díaz

Producción y montaje

Mobles Bràfim SL

Material audiovisual

Lloc Servicios Audiovisuales SL

Responsabilidad social

Teresa Soldevila García

Comunicación

Isabel Díaz Rastrojo
Andrea Guillén Veledo
Lídia Just Calpe
Oh la là! Comunicació

Interactivo Barcelona esclavista

JM Salmerón Disseny

Audiovisual *Una nova història de reconciliació*

Guión y dirección: Sally Fenaux Barleycorn
Producción: Laura Fernández Hormigo, Gerard Rodríguez y Olga Doganoc
Dirección de fotografía: Cayetano González
Caffer: Vitor Jonis
Diseño de sonido: Esteban Bruzón
Maquillaje: Irene León
Montaje y color: Juno Álvarez
Actriz: Amada Bokesa
Pintora: Bianca Batlle Nguema
Figuración: Pamela Calero, Mercedes Docampo, Alma
Productora: Japonica Films

Asesoramiento de actividades

Laida Memba Ikuga
Martín Rodrigo Alharilla
Moustapha Ady Mbaye Touré

Agradecimientos

Archivo Fotográfico de Barcelona, Archivo Histórico de la Universidad de Barcelona, Biblioteca de Cataluña, Biblioteca Nacional de España, Museo de Historia de Madrid, Museo Municipal de Náutica de El Masnou, Javier Aznar, Joan Alemany, Marc Martí, Montserrat Marqués Mascarell (Fundación Carulla), Joan Vicens Tarré

Con el apoyo de

Fundación de soporte al Museu Marítim y las Drassanes Reials de Barcelona



THE INFAMY

CATALAN INVOLVEMENT
IN COLONIAL SLAVERY

ANNEX 2 – ENGLISH

Presentation: A Shared Reflection in Contemporary Western Society 68

AREA 1. The Catalan Bourgeoisie Had Every Reason to Be Satisfied	68
AREA 2. The Great Colonial Business	68
AREA 3. The Abduction	69
AREA 4. The Great Business of the Spaniards in Cuba	71
AREA 5. And What Did People Think About All This?	72
AREA 6. The Abolition of Slavery	73
AREA 7. The Racism That Remains	73

Digital Resources	74
Bibliography	75
Exhibition Credits	78

PRESENTATION

A SHARED REFLECTION IN CONTEMPORARY WESTERN SOCIETY

In recent years, contemporary Western societies have begun processes of analysis, reflection, and reparation concerning historical events that have affected the lives of individuals, groups, and entire communities.

One of the most debated aspects has been the role Western societies have played in the phenomenon of slavery and human trafficking throughout history. This topic, approached from various perspectives, seeks to identify the economic and social implications and consequences of these events in contemporary Western societies. The role of these societies in the phenomenon of slavery and human trafficking in past eras has been the subject of reflection, debate, and, in some cases, symbolic reparation that takes diverse forms such as exhibitions, scientific conferences, or artistic creations from various disciplines.

Countries such as France, the United Kingdom, Denmark, Portugal, and the United States, among others, have not shied away from confronting their past with a critical perspective in order to identify the opportunities that knowledge offers in combating the legacies of this phenomenon.

Now, Catalonia is also joining this global process with the aim of moving towards a more just and inclusive multicultural society. The **Maritime Museum of Barcelona** is taking part in this effort with the goal of engaging contemporary Catalan society—now more diverse and complex than in the past—to commit to revisiting its history. The project ***The infamy. Catalan involvement in colonial slavery*** has been conceived as a set of cultural and museographic initiatives intended to promote contemporary reflection on the role of Catalan society in human trafficking and slavery, particularly during the colonial period, and on the influence and lingering traces of this phenomenon in today's society.

This reflection aims primarily to promote education in values and to root those values in the construction of the present and future, in line with the institution's commitment to advancing a model of the social museum. It responds to the concerns of contemporary Catalan society—multicultural and diverse—by fostering new approaches to interpreting Catalan maritime history and heritage.

TEMPORARY EXHIBITION: THE INFAMY. CATALAN INVOLVEMENT IN COLONIAL SLAVERY

AREA 1. THE CATALAN BOURGEOISIE HAD EVERY REASON TO BE SATISFIED

If we were to travel back 150 years, we would find ourselves in an industrialized Catalonia, where the Barcelona area had become a leading economic region in Europe. The capital boasted half a million inhabitants, had torn down its old medieval walls, and proudly inaugurated the new Eixample district. With the 1888 Universal Exposition, Barcelona would present itself to the world, for the first time, as a modern, wealthy, and enterprising society.

But take heed: we invite you to take a closer look.

Those Catalan bourgeois earned a great deal of money. There was every reason to celebrate—absolutely! But if we look behind the scenes of this “theatre,” we’ll find some hidden shames that remain difficult to confront even today: a true infamy that filled pockets, founded banks and companies, helped erect buildings and theatres, and caused immeasurable suffering.

Let’s consider, for example, all those buildings that rose in Barcelona during that period: we now know that part of the capital invested came from the exploitation of enslaved labor and the trafficking of people between Africa and Spain’s American colonies, particularly Cuba and Puerto Rico.

[Explore this Barcelona and uncover this legacy.](#)

AREA 2. THE GREAT COLONIAL BUSINESS

Between the 16th and 19th centuries, more than 12.5 million people were kidnapped in Africa and forcibly shipped to the American colonies. All colonial powers took part in this trade.

In the Spanish colonies, human trafficking was legal until 1820. From 1821 onwards, this practice was officially banned—though only the trafficking itself, as the use of enslaved labor remained legal. Despite the ban, and with colonial authorities turning a blind eye, human trafficking continued.

It is very difficult to determine how many Catalans participated in that shameful trade, as human trafficking was always a transnational and opaque activity. Current research indicates that ships flying the Spanish flag transported nearly one million people to the Americas, where they would end up enslaved.

We know of some Catalan captains who sailed slave ships to the Americas: Josep Carbó from Sant Feliu de Guíxols; Agustí Conill Sala from Lloret; Esteve Gatell Roig from Torredembarra; Josep and Pere Mas Roig from Vilassar de Mar; Josep Mataró Domènech from Lloret; Jaume Tintó Miralles from Barcelona; Miquel Oliver Moll, Gaspar Roig Llenas, and Eugeni Viñes Castelletts.

Among the Catalan shipowners who organized human trafficking expeditions were Josep Canela Raventós, Marià Flaquer, Pere Gil Babot, Isidre Inglada, Josep Pie Parellada, Salvador Samà, Jaume Tintó Miralles, Jaume Torrents Serramalera, Josep Antoni Vidal Pasqual, and Jaume Vilardebó.

AREA 3. THE ABDUCTION

The process began with abduction. Local or foreign criminals captured young people—men, women, and children—and brought them to the African coast. There, they were held in factories, centers run by traffickers who kept the captives imprisoned until they were sold to European ships.

Once on board, the abducted individuals were chained in the ship’s holds under inhumane conditions, with hundreds packed into the space. The crossing lasted between two and three months, and it is estimated that between 10% and 25% of the captives died on each voyage.

When the ships arrived at Cuban ports, the traffickers sold the abducted individuals to local merchants. From that moment on, they were enslaved and forced to work either in domestic service or, more commonly, on coffee and sugar plantations.

Catalan traffickers who owned or managed factories on the African coast included José de Bériz, Francesc Canela, Pau Freixas Ribalta, Pere Manegat, Domènech Mustich, Pere Sala, Francesc Riera, Cristòfol Roig Vidal, and Bonaventura Vidal Calzada.

EX-VOTOS THAT BEAR WITNESS TO THE TRAFFICKING OF ENSLAVED PEOPLE

Cut off from land during their voyages and often facing life-or-death situations (storms, shipwrecks, fires, naval battles, etc.), it was once common for those on board ships to make a vow in exchange for being saved. If God—or one of His representatives, such as the Virgin Mary or a saint—helped them survive the ordeal, they would promise to visit a church and offer an ex-voto: an object given in thanks, typically a small model or painting depicting the event that had placed them in danger.

The Maritime Museum of Barcelona holds a wide variety of maritime ex-votos, including some that recount how certain ships managed to escape pursuit by the British Navy while trafficking enslaved people.

The *barca de mitjana Uracán*, pursued by the English steamer *Graules*

On November 9, 1841, the felucca *Uracán* was launched from the shipyard of master shipwright Josep Vieta in Blanes. It measured 90 feet in length, 23 in beam, and had a tonnage of 110. Its first captain was Gaspar Roig Llenas, born in Vilassar de Mar and based in Barcelona. The owners were *indianos* Jaime Batey and José Rabasa, both established in the Cuban port of Matanzas.

At the end of 1842, the *Uracán* embarked 256 individuals purchased at a factory in Gallinas, in present-day Sierra Leone. Three months later, it disembarked 186 people in Matabajo, near the Cuban town of Guantánamo. The rest likely perished during the crossing. Despite complaints from British representatives on the island, Spanish military authorities turned a blind eye—probably in exchange for a bribe. Thus, the *Uracán* was able to deliver its human cargo to the buyers.

But the British already had their eye on it. Since 1821, human trafficking had been illegal, and British ships had become a true anti-slavery maritime police force. The *Uracán* was one of their primary targets.

On January 12, 1845, while attempting to enter Gallinas once again, the *Uracán* encountered the British steamer *Growler*, tasked with pursuing slave ships along the African coast. Lieutenant Lodwick, who commanded the vessel, launched a boat to inspect the felucca. Suddenly, when the boat was just 30 yards away, the *Uracán* opened fire. However, thanks to a gust of wind that shifted its position, the bullets passed over the British boat. Lieutenant Lodwick responded with 180 shots. During the exchange, two British men were killed, and Lodwick along with two others were seriously wounded. The *Uracán*’s volleys left the British boat with six oars destroyed and so few able-bodied men that they had no choice but to retreat.

From that moment on, the *Uracán* became the most sought-after prize for British naval officers. At least six pursuits are known: once by the ship *Waterwitch*, commanded by Captain Matson; another by a vessel under *Waterwitch*'s command; twice by the *Iris*, under Captain Tucker; once by the steamer *Kite*; and once again by the steamer *Growler*.

The *Uracán* managed to escape from all of these chases.

Finally, on February 24, 1845, while the *Uracán* was captained by Jaume Guardiola from Sant Feliu de Guíxols, and as it was loading people purchased at a factory in Whydah (present-day Ouidah, in Benin), the British steamer *Hydra* intercepted and boarded the vessel. There were 70 enslaved individuals on board.

We know the names of some of these people: Loando, a 24-year-old man; Yangee, a 21-year-old woman; Samoo, a 9-year-old boy; Sambah, a 10-year-old girl; Mosungoo, a 28-year-old woman; and Jaree, a 19-year-old youth.

The court in Sierra Leone ordered the ship to be sold at public auction and declared the release of the abducted individuals. The crew, however, could not be prosecuted because—remarkably—they had escaped aboard a French vessel.

The capture of the slaving corvette *Conchita* by the English cruiser steamship *Firefly*

The legend on the ex-voto reveals the following event:

Scandalous seizure of the Spanish corvette Conchita, owned by Mr. José Vidal y Ribas, by the English patrol steamer Firefly, armed with 4 cannons and powered by 220 horsepower, off the coast of Wydah at 6 p.m. on August 27, 1857.

The corvette *Conchita*, along with the schooners *Mariana* and *Fernando Poo*, was one of the three ships operated by the company Vidal, Mustich & Co., founded in 1846 by Josep Vidal i Ribas (who would become one of Barcelona's most prominent merchants and vice president of the Board of Trade), Domènec Mustich (owner of factories in Popo and Aghwey, in present-day Benin), Carles Torrens i Miralda (a businessman who promoted gas lighting in Barcelona), and Esteve Gatell Padrinas (also involved in the trafficking of people).

The *Conchita* departed from Barcelona on December 23, 1856, under the command of Captain Joaquim Roig and loaded with spirits and empty barrels. Its first stop was Gibraltar, where it took on British manufactured goods. It then sailed to Accra (Ghana). From there, following orders from Josep Vidal i Ribas's representative, it proceeded to Aghwey (present-day Benin), where part of the cargo was delivered to Domènec Mustich. The voyage then continued to Bahia, Brazil. The British already suspected that enslaved individuals might be involved in this journey. In Bahia, the *Conchita* took on tobacco and spirits and headed to Whydah (now Ouidah, Benin), where the cargo was exchanged for palm oil. On August 27, the vessel was seized by the British Navy in Aghwey.

According to British reports, the crew stated that “the ship was to have taken on a cargo of slaves as soon as its holds were emptied, and its entire operation depended on not being searched again.” British officers suspected that the vessel was preparing to load 400 people to be sold in the American colonies.

The court in Sierra Leone condemned the ship and ordered that the crew be sent to the Canary Islands to be tried by Spanish authorities—but that did not happen: upon arrival in the islands, they were released.

The case received significant attention in the Catalan press—especially in the *Diari de Barcelona*—as well as in the Spanish press, with fervent defenses of the ship and the actions of the Catalan shipowners. There were even calls to review the terms of the treaty with the United Kingdom regarding the prohibition of human trafficking. The company's other two vessels, the *Fernando Poo* and the *Mariana*, were also seized by the British. At the time of their capture, they were not carrying abducted individuals, but they did have materials on board that strongly suggested they were preparing to transport enslaved people.

The felucca *Bayhano* pursued by a British Navy vessel

Another ex-voto that recounts a British Navy chase of a Catalan ship involved in the trafficking of enslaved people is that of Ventura Riera, who clearly describes the episode in the inscription:

DNVRC Bayhano Ex-voto by Ventura Riera. On this day, October 22, 1846, while the felucca Bayhano was under the command of captain DBVR, the second officer DGV, and the third officer DMS, at latitude 5° 56' N and longitude 10° 12' E from the meridian of Cádiz, at 8 in the morning a British war steamer was sighted at a distance of 14 miles, wind from the NW, and we realized it was pursuing us. We had it in sight all day; at 6 in the evening, with little wind and the steamer about two miles away, the starboard wheel broke, and after an hour the wind favored us and, aided by the darkness, we were able to escape from such an invincible opponent.

As in previous cases, this ex-voto is an offering from a crew member, Ventura Riera—possibly the captain, given the partial match of the initials appearing in the inscription—in gratitude for divine intercession after escaping the pursuit of the British Navy steamer *Hydra*, in the waters of the Gulf of Guinea. The ex-voto comes from the Hermitage of la Cisa, in Vilassar de Mar.

Although we do not have as much information as in the case of the other two examples presented in the exhibition, we can still provide some data about the ship and the episode depicted. The *Bayhano* was a vessel built by the shipwright Francesc Segarra of Vilassar de Mar (Barcelona) in 1846. This chronological coincidence between the construction date of the ship and the episode represented in the ex-voto suggests that the vessel was involved in the trafficking of people from the outset.

The accuracy of the narrative in the ex-voto inscription is quite precise and, moreover, aligns with the account recorded in the logbook of the British steamer *Hydra*, which led the pursuit in compliance with the agreements signed during the first third of the 19th century between Spain and Great Britain for the suppression of the (now illegal) slave trade. British captain H.B. Young recorded the event as having occurred on October 20, 1846—not the 22nd—and corrected the geographical coordinates, placing the episode squarely in the Gulf of Guinea, off the coast of what is now Nigeria.

AREA 4. THE GREAT BUSINESS OF THE SPANIARDS IN CUBA

The ingenios were colonial estates, mostly owned by Spaniards or their descendants, where sugarcane was milled and processed to produce sugar and spirits. It was the island's main business. In 1860, there were 1,365 ingenios in Cuba, and all operated with enslaved labor.

The slave-based production system gave rise to a society in which the ingenio owners lived in excessive opulence, while the enslaved workers lived in misery, without any rights and devoted solely to productive labor.

Some Catalan owners of plantations with enslaved labor included Josep Carbó Martinell, from Sant Feliu de Guíxols; Josep Antoni Marquès Torrents, Salvador Samà Martí, Teresa Sicart Soler, and Pau Soler Morell, from Vilanova i la Geltrú; Tomàs and Pau Lluís Ribalta Serra, from Barcelona; and Josep Riera Romeu, from Sitges.

LIVING AND WORKING CONDITIONS IN THE INGENIOS

The fate of most enslaved people who arrived on the island of Cuba was to work on sugarcane plantations, the ingenios, although they were also found on coffee plantations and, to a lesser extent, on tobacco plantations, in manufacturing, shops, warehouses, and domestic service.

An ingenio was an agro-industrial estate dedicated to the cultivation and processing of sugarcane and its derivatives. It consisted of large tracts of land for cultivation and industrial facilities where the necessary tasks were carried out to obtain the final products from sugarcane processing: refined sugar, molasses, syrups, and spirits.

The work process began with the cultivation of sugarcane, where harvesting was usually done manually using machetes and sickles. Once cut, the cane was transported to the mill, which could be powered by draft animals or, in more modern facilities, by hydraulic energy. From the milling, the first juice of the cane, guarapo, was extracted, which had to be refined multiple times to produce other derived products.

The purification of this molasses is called clarification. The juice was transferred to boilers, where it was heated to manually remove the foam and impurities that accumulated on the surface of the liquid. Once this was done, it moved to tanks, where it was cooked and gradually concentrated through evaporation. This was a slow process that required great attention to prevent the product from burning.

Next came crystallization, with the juice poured into molds (paines), where it cooled and sugar crystals began to form. These were classified, air-dried, and manually packaged.

A portion of the guarapo could be left to ferment in the open air and then distilled in stills to obtain spirits.

The enslaved people were the ones who carried out all these tasks, characterized by their harshness and the demand for intense physical effort under extreme conditions of constant heat and humidity. They worked 10-hour days, which during harvest season could stretch to 16 or even 20 hours, with only a couple of breaks throughout the day.

Their food included high-calorie items to ensure they had the strength to work, but this unbalanced diet often also harmed their health. The average life expectancy of these individuals did not exceed 15 years after arriving at the plantations.

Not all enslaved people had the same rights and duties; there was a hierarchy determined by factors such as personal characteristics, skills, or even origin, which influenced the roles they were assigned. Those assigned to sugarcane cultivation—the field slaves—were the most repressed and closely monitored, and the least valued. In contrast, those with specialized trades in other stages of sugarcane processing could enjoy slightly better conditions.

At the top of this pyramid were the sugar master, the distillery master, and the foreman, who enjoyed minor privileges such as having their own hut, receiving a bit more food, or getting a small amount of sugar and spirits at the end of production.

In the face of these conditions, enslaved people never resigned themselves and devised various ways to resist and sabotage the system: acts of production sabotage—despite the strict surveillance and the encouragement of informants by the ingenio owners—and constant attempts at revolt never ceased.

AREA 5. AND WHAT DID PEOPLE THINK ABOUT ALL THIS?

On the one hand, the economic elites, represented by the Junta de Comerç or the Círculo Hispano-Ultramarino of Barcelona, defended slavery, but many popular sectors also supported it: when the first war for Cuba's independence began in 1868, 3,500 young Catalan volunteers enlisted to fight alongside the regular army against the separatist abolitionists.

On the other hand, the more progressive sectors promoted the abolition of slavery. Among the Catalan abolitionists were figures such as the musician and feminist Clotilde Cerdà, the publisher Antonio Bergnes de las Casas, and several prominent politicians and economists, including Laureà Figuerola, Joaquim Maria Sanromà, and Francesc Pi i Margall. In 1872, the first major abolitionist demonstration was held in Barcelona.

AREA 6. THE ABOLITION OF SLAVERY

Enslaved people never accepted their condition, and from the very beginning, there were uprisings. In Haiti, enslaved people revolted and achieved independence in 1804. This became a symbol for all those subjected to slavery and a source of fear for colonial powers.

In 1833, the United Kingdom decreed the end of slavery; France followed in 1848, and the United States in 1865. In Spain, slavery was abolished in the peninsular territory in 1837, but it persisted in the colonies. In 1873, during the First Republic, under the presidency of the Catalan Estantislau Figueras, slavery was abolished in Puerto Rico. In Cuba, where Spanish interests were far greater, it was not abolished until 1886. It was the second-to-last American territory to do so; only Brazil remained, which abolished slavery in 1888.

AREA 7. THE RACISM THAT REMAINS

Although in Catalonia, since the Middle Ages, there had been enslaved people from Arab, Turkish, or Eastern European lands, from the 18th century onward, slavery became associated with African people. In this way, Black individuals were racialized as a group with limited intellectual and social capacity, perceived as living at a lower stage of evolution than Europeans. In Catalan popular culture, Black people were caricatured as picturesque, foolish, hypersexualized, or even cannibalistic characters.

The end of slavery did not bring an end to everything. Racism remained as an infamous legacy that persists to this day.

DIGITAL RESOURCES

International Slavery Museum. *International Slavery Museum*. Liverpool Museums. <https://www.liverpoolmuseums.org.uk/international-slavery-museum>

Musée d'Aquitaine. *Bordeaux au XVIIIe siècle, le commerce atlantique et l'esclavage*. Musée d'Aquitaine. <https://www.musee-aquitaine-bordeaux.fr/fr/article/bordeaux-au-xviiiie-siecle-le-commerce-triangular-et-lesclavage>

Musée d'Histoire de Nantes. *Nantes dans la traite atlantique et l'esclavage colonial, 1707–1830. Exhibition, October 2021 – June 2022*. <https://www.chateaunantes.fr/expositions/labime/>

Rijksmuseum. *Esclavitud. Exhibition, February 2021 – December 2022*. <https://www.rijksmuseum.nl/en/whats-on/exhibitions/past/slavery>

Arbejdermuseet. *Stop Slavery! Exhibition, 2017*. <https://www.arbejdermuseet.dk/en/stop-slavery/>

Museo de América. *La esclavitud y el legado cultural de África en el Caribe. Exhibition, October 2021 – February 2022*. <https://www.culturaydeporte.gob.es/museo-deamerica/exposiciones/exp-temp-historico/2021-esclavitud.html>

MAAT – Museum of Art, Architecture and Technology. *O Barco / The Boat*. Installation. https://www.youtube.com/watch?v=liCszCgl1_o

Canal HISTORIA. *Encadenados*. Documentary series, 2022. <https://www.youtube.com/watch?v=b3BloHbbR5E>

El Born CCM. *Jornades “Esclavisme a Barcelona. Una història silenciada”*. November 3–6, 2021. <https://elbornculturairememoria.barcelona.cat/activitat/esclavisme-a-barcelona/>

Hespèrion XXI, Jordi Savall, and La Capella Reial de Catalunya. *Les routes de l'esclavage 1444–1888*. Musical project. https://www.inamediapro.com/notice/5831113_001?key=3246079234&nbResult=1&backUrl=%2Frecherche%2Fsimple%3Fnb%3D15%26media%3Dvideo%26dir%3D-desc%26refreshMode%3Dtrue%26oldValTv%3D1%26oldValRadio%3D4%26anchor=1

https://www.youtube.com/watch?v=MBKj_5nUXVw

<https://www.youtube.com/watch?v=ujKJe6l2cvA>

Pompermanyer, Sergi, director. *Amèrica*. Produced by Focus, La Villarroel Teatre. 2022–2023. <https://www.youtube.com/watch?v=N6VzgNEqjDk>
<https://www.lavillarroel.cat/es/ex/america/>

BIBLIOGRAPHY

Anstey, Roger, and P. E. H. Hair, eds. 1976. *Liverpool, the African Slave Trade, and Abolition*. Bristol: Western Printing Services Ltd.

Armengou, Màrius. 1984. «Iconografia marinera de tema negrer». *L'Avenç*, no. 75: 48–51.

Armenteros Martínez, Iván. 2016. *L'esclavitud a la Barcelona del Renaixement (1479-1516). Un port mediterrani sota la influència del primer tràfic negrer*. Barcelona: Fundació Noguera.

Camarda, Maximiliano. 2014. «De comerciante exitoso a hacendado y revolucionario. La estrategia económica de fines del siglo XVIII en el complejo portuario rioplatense a partir de un actor: José Ramón Milá de la Roca». *Naveg@américa. Revista electrònica editada per l'Associació Espanyola de Americanistas* [online], no. 12: 1–24.

Daget, Serge. 1988. *Répertoire des expéditions négrières françaises a la traite illégale, 1814-1850*. Paris: Centre de recherche sur le monde atlantique.

Delgado Ribas, Josep Maria. «La esclavitud negra en Cataluña entre los siglos XVI y XIX». In *Negros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, edited by Martín Rodrigo y Alharilla and Lizbeth J. Chaviano Pérez, 47–61. Barcelona: Icaria, 2017.

Fradera Barceló, Josep Maria. 1984a. «La participació catalana en el tràfic d'esclaus». *Recerques*, no. 16: 119–139.

Fradera Barceló, Josep Maria. 1984b. «Catalunya i Cuba en el segle XIX: el comerç d'esclaus». *L'Avenç*, no. 75: 42–47.

Juncosa i Gurguà, Xavier. 2017. «Jaume Torrents Serramalera, el esclavista oculto». In *Negros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, edited by Martín Rodrigo y Alharilla and Lizbeth J. Chaviano Pérez, 159–188. Barcelona: Icaria.

Maluquer de Motes, Jordi. 1974. «La burguesia catalana i l'esclavitud colonial: modes de producció i pràctica política». *Recerques*, no. 3: 83–136.

Martín Corrales, Eloy. 2017. «La esclavitud negra en Cataluña entre los siglos XVI y XIX». In *Negros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, edited by Martín Rodrigo y Alharilla and Lizbeth J. Chaviano Pérez, 17–45. Barcelona: Icaria.

Mettas, Jean. 1978–1984. *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle*. Vols. 1 and 2. Paris: Société française d'histoire d'outre-mer.

Moreno Friginals, Manuel. 2002. *El Ingenio. Complejo económico-social cubano del azúcar*. Barcelona: Crítica.

Moreno Masó, José Joaquín. 1993. *La petjada dels catalans a Cuba. Barcelona: Comissió Amèrica i Catalunya-1992*.

Moreno Rico, Javier. 2017. «Homes i vaixells de el comerç negrer a Espanya (1789-1870)». *Drassana*, no. 25: 66–89.

Murray, David R. 1990. *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press.

Nerín Abad, Gustau. 2015. *Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica*. Barcelona: Pòrtic.

- Nerín Abad, Gustau. 2016. «Falsos brasileños: Las trayectorias africanas y americanas de los negreros españoles Derizans y Roviroza (1831-1863)». *Revista Latino-Americana de Estudios Avanzados* 1, no. 1: 69–86.
- Nerín Abad, Gustau. 2023. «Omertà en Zanzíbar. Un comerciante de esclavos catalán en el Índico, entre el tráfico de esclavos y las dinámicas imperiales». *Historia y Política*, no. 49: 153–183.
- Pérez Tarrau, Dolores M. 2007. *La saga cubana de los Samà (1794–1933)*. Barcelona: Viena Editorial.
- Piqueras Arenas, José Antonio. 2011. *La esclavitud en las Españas. Un lazo transatlántico*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Piqueras Arenas, José Antonio. 2021. *Negreros. Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Ramon de San Pedro, José María. 1956. *Don José Xifré Casas: pequeña historia decimonónica de un archimillonario*. Barcelona: Banco Atlántico.
- Rediker, Markus. 2021. *El barco de esclavos. La trata a través del Atlántico*. Madrid: Traficantes de Sueños. Original edition 2014.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. 1998. «Con un pie en Catalunya y otro en Cuba: la familia Samà, de Vilanova». *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, 16: 359–397.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. 2007. *Indians a Catalunya. Capitals cubans en l'economia catalana*. Barcelona: Fundació Noguera.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. 2009. «Cataluña y el colonialismo español (1868–1899)». A *Estado y periferias en la España del siglo XIX. Nuevos enfoques*, edited by S. Calatayud, J. Millán and M. C. Romeo, 315–356. València: Publicacions de la Universitat de València (PUV).
- Rodrigo y Alharilla, Martín. 2016. *Los Goytisolo, una próspera familia de indianos*. Madrid: Marcial Pons.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. 2017. «Cuatro capitanes negreros catalanes en tiempos de la trata ilegal: José Carbó, Pedro Manegat, Gaspar Roig y Esteban Gatell». In *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, edited by Martín Rodrigo y Alharilla and Lizbeth J. Chaviano Pérez, 101–130. Barcelona: Icaria.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. 2017. «Víctimas y verdugos a la vez: los marineros españoles y la trata ilegal (1845-1866)». *Drassana*, no. 25: 112–132.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. 2021. «Defendiendo la esclavitud en las Antillas, en la Barcelona del trienio esparterista». *Historia Contemporánea*, no. 66: 371–401.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. 2021. «Comerciendo con esclavos africanos desde Barcelona: Jaime Tintó Miralles (1770-1839)». *Hispania* 81, no. 267: 73–100.
- Rodrigo y Alharilla, Martín, ed. 2022. *Del olvido a la memoria. La esclavitud en la España contemporánea*. Barcelona: Icaria.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. 2023. «Defendiendo el 'suave yugo' de 'la mal llamada esclavitud: el Círculo Hispano Ultramarino de Barcelona (1871-1880)». *Historia y Política*, no. 49: 217–247.
- Rodrigo y Alharilla, Martín. 2023. «Los últimos esclavos en la Cataluña del siglo XIX». *Conversación sobre la Historia* [online]. <https://conversacionsobrehistoria.info/2021/01/09/los-ultimos-esclavos-en-la-cataluna-del-siglo-xix/>
- Rodrigo y Alharilla, Martín, and Lizbeth J. Chaviano Pérez, eds. 2017. *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*. Barcelona: Icaria.
- Rodrigo y Alharilla, Martín, and Ulrike Schmieder. 2024. «Políticas de memoria sobre la esclavitud en España: Barcelona en perspectiva comparada». *Historia Social*, no. 105: 87–105.
- Rovira i Fors, Josep. 1984. «El bergantí negrer Tellus». *L'Avenç*, no. 75: 52–55.
- Salicrú i Lluch, Roser. 2017. «De quan els esclaus no eren (només) negres africans: a l'entorn de l'esclavitud i del tràfic d'esclaus a la Mediterrània tardomedieval des de l'observatori barceloní». *Drassana*, no. 25: 52–65.
- Sanet i Jové, Josep Maria. 2002a. «Un bergantí corsari negrer matriculat a Tarragona l'any 1819». *TAG. Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona*, no. 25: 18–21.
- Sanet i Jové, Josep Maria. 2002b. «Vaixells negrers despatxats des de Tarragona, 1815-1820». *TAG. Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona*, no. 28: 14–17.
- Sanet i Jové, Josep Maria. 2011. «Arrogante Mayagüezana (goleta negrera, 1834)». *TAG. Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona*, no. 61: 26.
- Sanjuan Marroquín, José Miguel. 2017. «El tráfico de esclavos y la élite barcelonesa. Los negocios de la Casa Vidal Ribas». In *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, edited by Martín Rodrigo y Alharilla and Lizbeth J. Chaviano Pérez, 131–158. Barcelona: Icaria.
- Saugera, Eric. 1995. *Bordeaux port négrier: chronologie, économie, idéologie, XVIIe–XIXe siècles*. Paris: Karthala.
- Sosa Rodríguez, Enrique. 1998. *Catalanes y gaditanos en la trata negrera cubana, 1827–1833*. Havana: Fundación Fernando Ortiz.
- Surwillo, Lisa. 2013. *Monsters by trade. Slave traffickers in Modern Spanish Literature and Culture*. Stanford: Stanford University Press.
- Sust Fatjó, Xavier. 2016. «La captura de la goleta Matilde comandada pel capità vilassarenc Pere Mas Roig, (a) "El Pigat". Any 1837». *Singlatures*, no. 33: 9–34.
- Sust Fatjó, Xavier. 2017. «Tres falutxos negrers (1839-1845)». *Drassana*, no. 25: 90–110.
- Sust Fatjó, Xavier. 2018. «La llegenda dels marins negrers». *Plecs d'Història Local*, no. 170: 5–7.
- Toasijé, Antumi. 2012. «Comerciantes mallorquines ante el esclavismo tardío: elementos para un estudio». *Brocar*, no. 36: 185–208.
- Thomas, Hugh. 1998. *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Planeta.
- Virella i Bloda, Albert. 1990. *L'aventura ultramarina de la gent de Vilanova i la nissaga dels Samà*. Vilanova i la Geltrú: [s. n.].
- Zeuske, Michael. 2017. «Capitanes y comerciantes catalanes de esclavos». In *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (ss. XVI-XIX)*, edited by Martín Rodrigo y Alharilla and Lizbeth J. Chaviano Pérez, 63–100. Barcelona: Icaria.

EXHIBITION CREDITS

Organised by

Maritime Museum of Barcelona

General Director

Enric Garcia Domingo

Script

Antoni Tortajada Estruch

Content Advisor

Martín Rodrigo Alharilla

Documentation

Isabel Bedoya Palop

General Coordination

Olga López Miguel

Mireia Mayolas Créixams

Museographic Project

Ignasi Cristià Garcia with collaboration of Jose Castelló Alegre

Graphic Design

Albert Valero Chaves

Collections Curator

Dolors Jurado Jiménez

Loan Management

Silvia Dahl Termens

Helena Miró Ibars

Dolors Jurado Jiménez

Restoration and Preventive Conservation

Cristina Latorre Madriles

Maria Teresa Sala Pietx

Carmen Vázquez López

Production and Installation Coordination

Helena Miró Ibars

Museographic Support

Cristina Alemany Ventura

Miquel López Díaz

Production and Installation

Mobles Bràfim SL

Audiovisual Material

Lloc Servicios Audiovisuales SL

Social Responsibility

Teresa Soldevila García

Communication

Isabel Díaz Rastrojo

Andrea Guillén Veledo

Lídia Just Calpe

Oh la là! Comunicació

Interactive - Barcelona esclavista

JM Salmerón Disseny

Audiovisual - *Una nova història de reconciliació*

Script and Direction: Sally Fenaux Barleycorn

Production: Laura Fernández Hormigo, Gerard Rodríguez and Olga Doganoc

Director of Photography: Cayetano González

Caffer: Vitor Jonis

Sound Design: Esteban Bruzón

Makeup: Irene León

Editing and Color: Juno Álvarez

Actress: Amada Bokesa

Painter: Bianca Batlle Nguema

Extras: Pamela Calero, Mercedes Docampo, Alma

Production Company: Japonica Films

Activity Advising

Laida Memba Ikuga

Martín Rodrigo Alharilla

Moustapha Ady Mbaye Touré

Acknowledgements

Arxiu Fotogràfic de Barcelona, Arxiu Històric de la Universitat de Barcelona, Biblioteca de Catalunya, Biblioteca Nacional de España, Museo de Historia de Madrid, Museu Municipal de Nàutica del Masnou, Javier Aznar, Joan Alemany, Marc Martí, Montserrat Marqués Mascarell (Fundació Carulla), Joan Vicens Tarré

With the Support of

Foundation to support the Maritime Museum and Drassanes Reials of Barcelona

