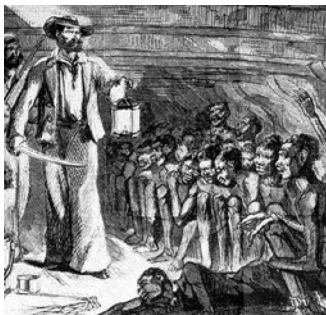


Tres falutxos negrers (1839-1845)

Xavier Sust
Investigador

Data de recepció: 20 de juny de 2017
Versió definitiva: 3 de novembre de 2017



■ RESUM

En aquest article, l'estudi detallat de tres casos de falutxos negrers (el *Sí*, el *Pepito* i l'*Huracán*) permet plantejar una perspectiva diferent sobre les expedicions negreres i sobre el paper d'inversors i navegants catalans en aquest tràfic. La cobdícia, l'audàcia, la capacitat d'adaptació, la complicitat i la manca d'escrúpols són només algunes de les característiques d'aquest negoci, en què unes embarcacions relativament petites, com eren els falutxos o barques de mitjana, podien tenir el seu paper quan altres vies s'anaven tancant a causa de la pressió britànica.

Paraules clau: vaixells negrers, repressió de la trata, Royal Navy

■ ABSTRACT

In this article, detailed study of three cases of slave trade 'faluchos' (a kind of lateen-rigged sailboat) called *Sí*, *Pepito* and *Huracán* allows us to present a different perspective on these ships and also on the role of Catalan investors and sailors in this traffic. Greed, boldness, the ability to adapt, complicity and lack of scruples are just some of the characteristics of this business in which relatively small boats such as the 'faluchos' could play their role when other means were being closed due to British pressure.

Key terms: Slave Ships, Slave Trade Repression, Royal Navy

El 28 de juny de 1835 es va signar, pels regnes d'Espanya i de la Gran Bretanya, un segon tractat per abolir el tràfic d'esclaus. Respecte al primer, signat l'any 1817, tenia la novetat que la detenció d'un vaixell negrer es podia realitzar encara que no portés esclaus a bord. Podia servir com a prova que un vaixell era negrer qualsevol indicatiu que mostrés que es dedicava al tràfic d'esclaus, com podia ser tenir una cuina desproporcionada per servir només a la seva tripulació, disposar dels taulons necessaris per construir una coberta per situar els esclaus o, fins i tot, conservar la pudor que aquests havien deixat després de ser transportats.

Aquest tractat va motivar que els marins negrers haguessin de modificar la seva manera d'actuar. No havien de preocupar-se únicament del fet que els seus vaixells

Detall de la carta de la costa de Sierra Leone amb la desembocadura del riu Gallinas.
Africa –West Coast. Cape St. Ann to Cape Three Points surveyed by Captain A.T.E. Vidal, and Lieutenant G.A. Bedford, R.N., H.M. Surveying Ship Aetna, 1836-8; with additions from French and other authorities of more recent date; published under the Superintendence of Rear Admiral Sir W.J. L. Wharton, K.C.B;F.R.S., hydrographer; engraved by Davies & Company. London, the Admiralty, 1900.
 (Museu Marítim de Barcelona).

no fossin atrapat pels creuers britànics quan transportaven esclaus sinó, també, que no ho fossin en qualsevol altre moment durant la seva navegació. Per evitar-ho, el més important era poder fugir quan s'albirés un creuer britànic. Calia, per tant, donar preferència a la velocitat i a la maniobrabilitat del vaixell per sobre de la seva cabuda de càrrega. Va ser el moment d'utilitzar els falutxos, uns vaixells amb un desplaçament que rondava les 100 tones, amb pal inclinat i vela llatina, i que podien donar resposta sense dificultats als requeriments exigits als vaixells negres.

D'altra banda, aquests vaixells petits, com que tenien un baix cost econòmic comparat amb el dels que s'havi-

en emprat en el tràfic negrer fins llavors, van possibilitar que molta més gent entrés en el negoci. Segurament era, a més, un moment especialment atractiu per fer-ho, perquè el major risc que comportava el tràfic per raó del nou tractat hauria de comportar un increment en els beneficis econòmics que s'obtenien si el transport es realitzava amb èxit. També hi havia un altre factor que encoratjava a entrar en el negoci. Si els britànics atrapaven el vaixell, aquest malauradament es perdia, però no hi havia condemna per als marins. No va ser fins al 3 de març de 1845 que es publicà la llei penal, prevista pel tractat de 1835, que definia les penes a les quals s'havia de condemnar els que practiquessin el tràfic d'esclaus.



Les pressions rebudes pels polítics van ser la causa que se sobrepassés en quasi deu anys el termini, al qual s'havia compromès el regne d'Espanya, per promulgar l'esmentada llei.

■ EL SÍ

Gaspar Roig,¹ que era fill de Vilassar,² on a més vivia, va ser un dels marins que va decidir entrar en el negoci del tràfic d'esclaus després del tractat de l'any 1835. Ho va fer amb el falutx *Sí*,³ un nom que despistava de vegades als anglesos ja que, una vegada escoltat, l'escrivien lògicament com a *Sea*, un nom molt més raonable per a un vaixell.⁴ Als anglesos se'ls havia d'explicar que "sí" volia dir "yes".⁵ Els marins eren més agosarats quan posaven noms als vaixells negrers que quan els posaven als vaixells mercants.

El *Sí* va tenir una vida molt curta. Va salpar per primera vegada a la segona setmana d'abril de 1839 des de Barcelona anunciant que ho feia cap a l'illa de St. Thomas, però ho va fer cap a Gallinas, on va embarcar 360 esclaus per traslladar-los a Cuba. El 27 de maig, a la sortida de la costa africana i dirigir-se cap aquella illa, el *Sí* va ser capturat pel bergantí britànic *Waterwitch*, comandat pel tinent Henry James Matson.⁶

Va tenir mala sort. El *Waterwitch* era un vaixell que el 25 d'abril havia partit de Plymouth cap a Sierra Leone per incorporar-se a la persecució dels vaixells negrers a la costa occidental africana. El *Waterwitch*, tot just arribat a Freetown va rebre instruccions d'anar a capturar un vaixell del qual es tenien notícies que havia carregat 500 esclaus. Però en el seu camí es va trobar el *Sí*. Eren les 8 del matí del 27 de maig quan el *Waterwitch* va divisar el *Sí* i va començar la seva persecució. Per aturar-lo van haver de disparar diverses canonades que van causar la mort d'un tripulant i ferides greus a dos més. Una negra va morir d'un tret al ventre. A les 1.30 h el falutx va arriar veles i es va entregar als britànics.⁷

El *Sí* tenia una tripulació de 37 homes, desproporcionada per a la seva dimensió d'únicament 89 tones.⁸ Segons els britànics, els tripulants eren uns personatges perversos amb aspecte d'assassins.⁹ El falutx necessitava una

nombrosa tripulació per poder maniobrar sense dificultats la seva gran verga, i la vela que penjava d'ella, que era la clau perquè pogués ser molt veloç. Els britànics creien que les autoritats de Barcelona, tant per l'equipament que tenia com per l'aspecte general que presentava, havien de sospitar del seu caràcter negrer i, per tant, no l'haurien d'haver deixat sortir del seu port. Estava armat amb dos canons pesants, una gran quantitat de mosquets, simitarres i molta munició. Segons els seus tripulants, era per defensar-se en el cas que fos atacat per pirates. Les amures estaven protegides, entre el seu exterior i el seu interior, per un gruix de suro que les feia impenetrables a les bales de mosquet. D'aquesta manera s'aconseguia que el falutx no temés els embats dels bots que generalment s'utilitzaven per capturar els vaixells negrers.¹⁰ Les pobres criatures que portava, segons van informar els diaris britànics, mostraven un estat de la més espantosa misèria i estaven apressats amb ferros, amuntegats, encorbats i famèlics.

Els britànics es felicitaven per la sort que havien tingut per ser el *Waterwitch* el creuer que l'havia trobat i apressat. Era l'únic dels seus vaixells capaç de superar-lo en velocitat. El *Sí* va ser portat a Sierra Leone, on es van realitzar els preceptius interrogatoris als principals tripulants del falutx. En les seves declaracions van haver-hi diferències en l'assignació de la propietat. Gaspar Roig va declarar als britànics que era propietari de la meitat ja que l'altra meitat es repartia entre els seus dos pilots i el contramestre. Però el primer pilot, Pere Manau, va manifestar que havia aportat 3.000 dòlars en aquella expedició i, per tant, el vaixell i els esclaus eren seus fins a cobrir-se aquesta quantitat. Segons ell, la resta era del capità. Aquestes dades no coincidien, per altra banda, amb les del Registro de Marina que determinava que la propietat era únicament de Gaspar Roig. Però ja se sap que, de vegades, en certs ambients, els papers no es corresponen amb la realitat.

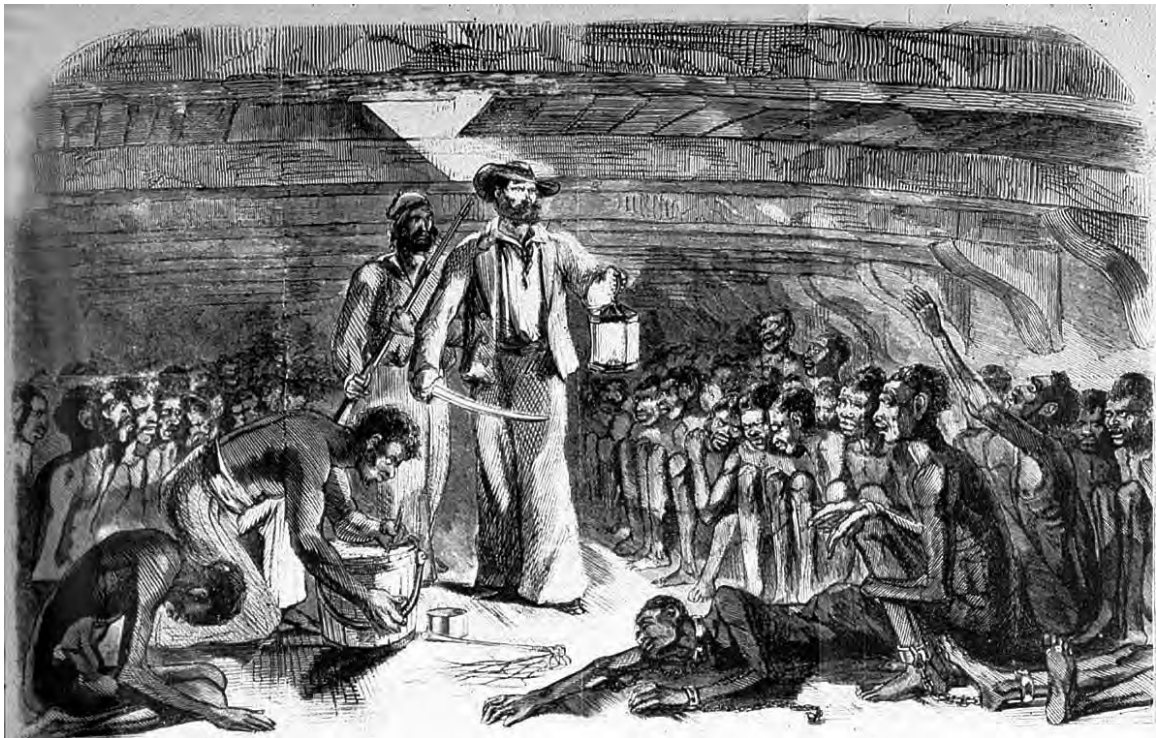
El Tribunal Mixto Anglo-Español, el 5 de juny, davant l'evidència que el *Sí* es dedicava al comerç d'esclaus, no va dubtar a pronunciar una sentència condemnatòria¹¹ que comportava l'alliberament dels 358 esclaus que havien sobreviscut i que, en el moment de registrar-los, ja

Esclaus a bord d'un vaixell negrer vigilats per homes armats.
Dibuix de Richard Drake "Scene in the hold of the 'blood-stained Gloria'".
Publicat en el llibre *Revelations of a slave smuggler* a l'any 1860.

només n'eren 355, dels quals 118 eren homes, 124 nens, 16 dones i 97 nenes. La pública subhasta del falutx va ser molt festejada pels britànics perquè consideraven que, com que era un molt bon vaixell, en traurien força diners, un cert percentatge dels quals es destinaria a una gratificació de la tripulació del creuer que el va capturar. La van poder recollir cinc anys després. Al comandant, el més

se de baja el 5 de Diciembre del mismo año (1839)". D'aquesta manera es podia tenir, fins i tot, un record un pel romàntic del vaixell.

Però malgrat aquest trist final del *Sí*, Gaspar Roig no es va desanimar. Els diners que es podien guanyar en el comerç negrer eren massa llaminers. I per això va decidir organitzar una altra expedició negrera amb l'*Huracán*, un



beneficiat, li van correspondre 9 lliures, 1 xíling i 6 penics. Al mariner amb la graduació més baixa, 3 xílins i 3 penics.¹² Els negrers, d'altra banda, també van tancar bé la història del *Sí* en el Registro de Marina. Després de l'apunt que s'havia inscrit el 9 de març de 1839 hi van afegir: "Este buque naufragó el 30 de Abril siguiente, dándo-

falutx amb les mateixes mides que el *Sí*. La inscripció al Registro de Marina¹³ va ser la següent:

Falucho propiedad de D. Gaspar Roig, Piloto de esta Matricula.

El 9 de Noviembre de 1841, mediante escritura actuada en esta Escribanía, pasó a ocupar este fol. En la Matricula,

haciéndose constar que había sido construido en Blanes por el Maestro José Vieta por el precio de 2.000 duros y un valor total de 8.000.

Características: Eslora 90 pies; Quilla 82; Manga 23; Puntal 10; Plan 2; Toneladas 110.

Con fecha 8 de octubre de 1842 lo adquirió D. Jaime Guardiola, Piloto de esta Matrícula por 4.000 pesos fuertes.

Gaspar Roig, com altres negrers catalans, devia creure que en aquells moments la qualitat més important d'un vaixell per superar la pressió dels creuers britànics era la velocitat. No solament per fugir d'ells quan eren descoberts, sinó també per fer amb el menor temps possible l'embarcament d'esclaus a les costes africanes. Abans de la ratificació del tractat angloespanyol de 1835, que es va realitzar un any després, els britànics podien apressar els vaixells negrers només si trobaven esclaus a bord. Per tant podien passar tranquil·lament setmanes fondejats a la costa negociant la compra d'esclaus. Només havien d'anar en compte a partir del moment en què embarcaven un esclau. Al ratificar-se el tractat, els britànics podien apressar un vaixell només pel fet que estava equipat per transportar esclaus; per tant, no podien perdre el temps en l'operació d'aproximació a la costa i l'embarcament. Per aconseguir un carregament ràpid d'esclaus era tan important la velocitat de navegació del vaixell com el fet que l'embarcament dels esclaus fos molt ràpid una vegada el vaixell hagués arribat al punt del seu embarcament. I per aconseguir-ho era fonamental el servei ofert pels factors d'esclaus establerts a terra ferma amb els que s'havia d'acordar, abans de l'arribada del vaixell a la costa, el preu del carregament i evitar així que s'haguessin de realitzar perllongats regatejos en el moment de l'embarcament.¹⁴

■ L'HURACÁN

A Gaspar Roig les coses amb l'*Huracán* li van anar millor que amb el *Sí*. El 30 de març de 1843 apareixen les primeres notícies sobre l'activitat negrera del seu nou vaixell. El cònsol britànic a Santiago de Cuba, Mr. Clark, va comunicar al governador d'aquesta província de l'illa de Cuba, el general Tello, que li havia arribat la informació que un fa-

lutx havia desembarcat 230 negres africans a la badia de Guantánamo, situada a llevant d'aquella ciutat, o en un lloc pròxim.¹⁵ Afegia que no tenia dubtes que ell, com a governador, donaria les ordres necessàries perquè aquests desafortunats africans fossin recollits i portats cap a l'Havana per ser emancipats. L'animava dient que, si ho feia, tots els amics de la humanitat li donarien les gràcies. L'endemà el governador li va respondre que així ho faria.

Deu dies després, el 9 d'abril, el diari local *Redactor* de Santiago de Cuba va publicar que el falutx *Huracán*, de 110 tones, comandada pel capità Don Gaspar Roig, havia entrat el dia 7 al port.¹⁶ Havia trigat 60 dies des de la seva sortida de Montevideo amb llast, o sigui sense càrrega. Mr. Clark de seguida va pensar que aquell podia ser el vaixell que havia desembarcat els 230 negres a la veïna badia de Guantánamo. Creia que possiblement la procedència declarada pel falutx era falsa. Va anar al port a veure'l. Tenia dos pals i portava tres canons que, segons ell, podien muntar-se quan el vaixell navegues. La seva tripulació era de cinquanta o seixanta catalans, encara que el capità deia que només n'era de 36. Tenia unes petites obertures a les murades per poder-hi col·locar trenta o més remos i una gran plataforma giratòria en la seva quarta coberta que era el lloc on es posava un canó que, quan s'era a port, s'amagava a la bodega. Va deduir que, amb tota seguretat, era l'*Huracán*. Al cònsol li va arribar també que aquest vaixell, una o dues vegades, ja havia desembarcat esclaus a Matanzas.

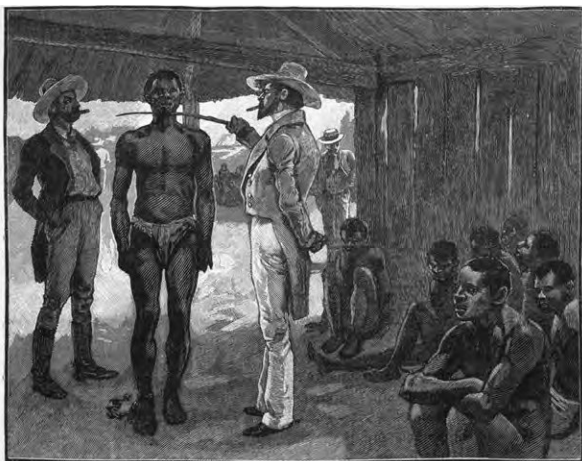
Però el cònsol britànic, després de comunicar-se amb el seu col·lega de l'Havana, adonant-se que no podia provar oficialment el caràcter negrer del vaixell i que el general Tello no va complir la seva paraula, ja que els negres desembarcats es van posar a la venda en una finca situada a una llegua i mitja de la ciutat, va tenir que contentar-se amb la tramesa d'un comunicat al Comodor Byng¹⁷ que, amb seu a Kingston (Jamaica), tenia el comandament de la flota britànica al Carib. Era per donar-li les dades d'aquell vaixell suposadament negrer per facilitar-li la seva captura. Segurament els britànics no van imaginar en aquell moment la feina que els donaria en els dos anys escassos en que encara s'allargaria la seva activitat negrera.

Falucho Uracan perseguido por el vapor inglés Graules en tráfico negrero no deixa dubtes que representa la persecució del Growler al falutx Huracán.
Aquarel·la de José Pineda.
(Museu Marítim de Barcelona).



El falutx *Huracán*, que estava fondejat al port de Santiago, no era exactament igual al que havia sortit de la drassana de Blanes. El van modificar després perquè tingués unes millors condicions per dedicar-se a les activitats negreres sense que fos apressat pels creuers britànics. I això volia dir millorar la seva velocitat i les seves defenses, adequar el seu espai per poder transportar fins a 700 negres i dotar-lo d'un bon armament. La reforma es va realitzar a Barcelona a càrrec d'un capità de l'Armada Espanyola, de nom Negri, ajudat pel seu fill, que també era marí militar. Aquest fet, una vegada capturat l'*Huracán* per un creuer britànic, va ser motiu de protesta per part de l'ambaixador britànic a Madrid, Henry Bulwer, al ministre d'Estat espanyol, Francisco Martínez de la Rosa, en un escrit lliurat el 10 de maig de 1845¹⁸ en el qual, a més de protestar per l'increment del tràfic negrer en l'últim any a causa de la conducta del general O'Donnell, es demanava que pare i fill Negri s'apartessin de l'honorable servei a la seva sobirana. Com podia ser que un militar d'un estat que havia subscrit un tractat per a la supressió del comerç d'esclaus es dediqués a adequar els vaixells per destinar-los a aquesta activitat?

L'*Huracán* va poder partir de Santiago el 16 de juliol¹⁹ amb destinació desconeguda. Com que el cònsol britànic va malpensar que era per anar cap a Àfrica a recollir un



altre carregament de negres, els comissaris britànics del Tribunal Míxto Anglo-Español van realitzar la corresponent denuncia al capità general Gerónimo Valdés.²⁰ Però no era aquest el destí del seu viatge. Va prendre rumb cap a Matanzas, on residien Jaime Batey i José Rabasa, que eren propietaris, segons es deia, de dues terceres parts del vaixell, encara que, en el cas de l'*Huracán*, la totalitat de la seva propietat no va quedar mai del tot clara. El fet és que, a partir de l'arribada del falutx a Matanzas, desapareix Gaspar Roig de l'escena com a capità per passar-ho a ser Jaume Guardiola.²¹ El seu port es converteix en el centre d'operacions del falutx ja que, relativament pròxim a l'Havana en la seva costa oriental, reunia els avantatges que proporcionava aquesta proximitat amb els de poder desenvolupar les activitats negreres amb menys control que a la capital.

Els britànics no van trigar gens a descobrir l'estada de l'*Huracán* a Matanzas i a denunciar-la al capità general de l'illa,²² amb la finalitat que l'escorcollés i que impedís la seva activitat negrera si es comprovava que efectivament l'exercia. Valdés va recollir la denúncia i, preventivament, en espera d'aquest escorcoll, va ordenar que l'*Huracán* no abandonés el port.²³ Però, sobtadament, tot va canviar. El 15 de setembre, el general Gerónimo Valdés, dos anys després d'assumir el càrrec, va ser cessat com a capità general de l'illa per passar-ho a ser el general Leopoldo O'Donnell. La destitució va ser tan fulminant que no va esperar que arribés el seu substitut des d'Espanya a Cuba per deixar el càrrec. Transitòriament el va exercir, com a governador, Francisco Javier de Ulloa.²⁴

Els britànics, després de ser notificats d'aquest relleu, van témer el pitjor. Al contrari que amb anteriors capitans generals, havien tingut sempre una relació correcta amb Valdés. L'endemà mateix, el dia 16, els comissaris britànics li van enviar una carta en la qual lamentaven el seu cessament.²⁵ Li deien que, en el treball que els havia tocat de fer conjuntament, sempre l'havien vist amb el desig de complir religiosament el tractat contra el tràfic d'esclaus sense que, per això, deixés de mantenir alt l'honor d'Espanya. Li recordaven, fins i tot, que al mes de desembre passat el seu ambaixador a Madrid va comunicar al govern espanyol que veurien amb gran pesar el seu relleu.

Aquesta manifestació era verdaderament sentida, com ho demostra el llarg escrit que, el 7 d'octubre,²⁶ el comissari britànic del Tribunal Mixto va trametre al Secretary of State for Foreign Affairs per si considerava que fos digne de la seva atenció. Després de descriure la generositat, l'hospitalitat, la humilitat i la integritat de Valdés, de manifestar el respecte que tothom li tenia, i de recordar les difamacions que l'havien acusat de borratxo per la premsa pagada pels negrers, s'exposava una de les seves actuacions:

Poc després d'anunciar la supressió del tràfic d'esclaus, un dels traficants més rics li volia fer arribar l'ofertament de la suma de 2.000 doblons (6.000 lliures) per fer els ulls grossos sobre alguna infracció que havia comès. El general Valdés, assabentant-se per casualitat de l'ofertament, va deixar dit ben clar que el pròxim que realitzés un ofertament semblant, l'enviaria directament al Morro²⁷ i que es podria considerar afortunat si no se l'enviava a Ceuta. I va afegir que ell mai agafaria una pesseta per deixar de veure alguna infracció de la llei, ni actuaria mai com un traficant de sang humana.

El comissari britànic seguia el seu escrit repassant les finances dels que havien ocupat el càrrec de capità general a Cuba:

El salari del governador d'aquesta illa, segons els costums espanyols, prové únicament d'un sou. Crec que és d'unes 6.000 lliures a l'any, però tots els predecessors del general Valdés s'han enriquit amb la venda de càrrecs, la dispensa de favors i, sobretot, per fer la els ulls grossos amb el tràfic d'esclaus i vendre infelïços negres apressats pels creuers britànics i declarats lliures pel Tribunal Mixto. És ben conegut que el *Príncep de Anglona*, Pedro Téllez-Girón, que escassament va estar en aquest càrrec dotze mesos, se'n va anar amb 30.000 lliures esterlines. Els fruits de 18 mesos de govern del general Ezpeleta van ser de 50.000 lliures. I el general Tacón va marxar amb 80.000 lliures després de tres anys de govern, obtinguts a costa dels *emancipados* i de la realització d'obres públiques. Crec que el general Valdés, havent estat aquí dos anys i mig, només s'emporta en total 7.000 dòllars que són unes 1.400 lliures. Un comerciant, en una conversació que vaig tenir amb ell fa uns mesos, em va dir que mai es podria acabar amb el tràfic. Al fer-li veure el que el ge-

neral Valdés havia fet i el que podria fer si tingués suport, va exclamar, "Oh, és boig, no coneix el valor que que tenen els diners".

De fet el comissari britànic només tenia un dubte sobre el comportament del general Valdés. Es devia al fet que s'oposava al tràfic d'esclaus o, com havia pensat molts cops, a la fidel obediència que, com a militar, tenia de fer complir la llei? De fet era igual. El que importava era el resultat.

De seguida es van notar els efectes del canvi de capità general. En el cas de l'*Huracán*, el temps passava i no tenia lloc l'escorcoll promès per Valdés. En canvi, els britànics advertien que el falutx s'estava preparant per realitzar una nova sortida en recerca de més negres. Van fer diversos comunicats al nou capità general denunciant aquests fets.²⁸ L'últim va ser el 28 d'octubre notificant que l'*Huracán* ho tenia tot preparat per salpar l'endemà cap a Àfrica. No va haver-hi cap resposta. La seva sortida es va endarrerir un dia més de l'anunciat, però el dia 30 per la nit ja no era al port de Matanzas.

Això va fer sospitar els britànics que havia canviat la seva relació, fins feia poc fluïda, amb les autoritats espanyoles des de l'arribada, el dia 19 de setembre, del general O'Donnell a l'Havana. La seva resposta, donada el 8 de novembre,²⁹ als comissaris britànics del Tribunal Mixto sobre les denúncies fetes a l'*Huracán*, va convertir la sospita en una realitat. El capità general els va comunicar que "d'acord amb les investigacions fetes no s'ha pogut trobar res sobre el que s'havia denunciat. El vaixell s'ha escorcollat i no ha aparegut cap indici del que resulta ser *prima facie* una presumpció de dedicar-se al tràfic d'esclaus. Els papers despatxats al vaixell, d'acord amb la llei, el lliuren de tota sospita. Conseqüentment, he ordenat que es tanqui aquest cas".

No cal dir que la relació del capità de l'*Huracán* amb les autoritats espanyoles a partir del nomenament del general O'Donnell com a capità general van ser molt bones. Només calia respectar les tarifes oficiosament establertes i, si no se sabien, ser afectuosos i esplèndids. Les seves magnífiques qualitats per tractar i "sucari" les autoritats no es limitava a les espanyoles. La seva parada a l'illa de la Sal de l'arxipèlag de Cap Verd, que estava sota domini portuguès,

és una mostra d'aquest comportament. L'*Huracán* va haver de recalar-hi en una de les seves travessies de l'Atlàntic per aprovisionar-se d'aigua i reparar el seu pal. Era el mes de juliol de 1844. Quan el capità es va presentar a les autoritats locals, els va manifestar que no li agradaria gens que escorcollessin el seu vaixell, però que tindria el gust que, si deixaven banda la seva condició oficial, pugessin a bord com a amics. Les autoritats portugueses hi van pujar encantades. Segurament van ser obsequiades amb quelcom més que una copa de vi. El resultat va ser que, assabentats els britànics de l'estada del falutx a l'illa, van comunicar a les autoritats locals que detinguessin el falutx, però aquest, no se sap com, ja havia desaparegut.³⁰

L'*Huracán* va aconseguir realitzar cinc o sis viatges amb èxit transportant negres d'Àfrica a Amèrica. Durant molt de temps va desconcertar els esforços dels creuers britànics que volien atrapar-lo. Segons uns, va ser perseguit pels creuers de sa majestat *Sealark*, *Rapid*, *Growler*, *Cygnat* i *Hydra*. Altres hi afegien el *Waterwitch* i l'*Iris*. I se'n va sortir. Això no vol dir que alguna vegada no ho fes després de sofrir notables desperfectes. A l'octubre de 1844 va ser perseguit pel *Rapid* davant de Gallinas.³¹ Quan l'*Huracán* va creuar la seva barra, es va trencar el seu timó, la qual cosa va obligar que els seus tripulants, per poder-lo desembarrancar, llencessin per la borda el canons i els barrils d'aigua que portaven. El vaixell va tornar a Cuba per ser reparat sense poder fer cap carregament de negres. S'havien acabat els desafiaments impunes a l'Armada britànica.

El 6 de desembre de 1844,³² l'*Huracán*, una vegada va haver passat per l'Havana i arreglat els desperfectes que havia sofert, va tornar a salpar des de Matanzas cap a Àfrica a carregar negres, dient que ho feia cap a Buenos Aires. Però el viatge no va tornar a ser tranquil.

El 12 de gener, quan intentava entrar a Gallinas, possiblement per recollir els negres que no havia pogut embarcar en el viatge anterior, l'*Huracán* va ser protagonista d'un succés del qual el *The Times* de Londres, en la seva edició de l'1 d'abril de 1845, va donar notícia sota el títol de "Disastrous Encounter WITH A Slaver". Molts altres periòdics britànics també van donar la notícia. El dia 12 ho feia el *The Illustrated London News* acompanyant-la

d'un magnífic gravat que ajudava a comprendre el que havia passat. La notícia es donava mitjançant la publicació de l'extracte d'una carta escrita el 19 de gener pel comandant del vapor de sa majestat *Growler*, l'altre protagonista del succés. El text era el següent:

El 12 d'aquest mes, el tinent Lodwick (el primer tinent d'aquest vaixell), que durant la nostra absència ha estat patrullant a bord d'una *pinnace*³³ per a la recerca de negres a Gallinas, es va trobar un falutx que, en veure-la, va quedar-se al pare. Lògicament el tinent Lodwick va pensar que no mostraria cap resistència per ser capturat ja que podia haver-se escapat si ho hagués volgut fer. No obstant això, quan el bot era a una distància de 30 iardes, una gran quantitat de mosquets van aparèixer per tot arreu. En vista d'això el tinent Lodwick va animar els seus homes a pujar a bord abans que desapareixin. Però tot just va acabar d'animar-los, el falutx va començar a fer foc sobre la *pinnace*. Es van sorprendre molt, però, afortunadament, com que les veles del falutx es van inflar per un cop de vent desplaçant-lo cap a la *pinnace*, les bales van passar per sobre seu. El tinent Lodwick va respondre amb el disparament de 180 trets. L'ala del barret del tinent, en la primera descàrrega feta des del falutx, va ser travessada per un projectil. Però la segona descàrrega va tenir efectes mortals. Dos homes van morir d'un tret i el tinent Lodwick i dos homes més van ser greument ferits. Al tinent el van encertar a la cama esquerra i a la cuixa. Les descàrregues van deixar la *pinnace* amb sis remos menys i amb tan pocs homes amb condicions que no van tenir cap altre remei que marxar. Vam recollir després la *pinnace* de tornada a Gallinas. Em complau manifestar que el tinent Lodwick està fora de perill, i que salvarà la seva cama. Els altres dos homes estan bé. El capità Buckle ha donat a conèixer al comodori amb paraules caloroses la valentia del tinent Lodwick en aquest incident. La *pinnace* i el seu equip van quedar literalment destrossats. A bord del falutx hi havia uns 70 tripulants més la tripulació d'una nau apressada que feia poc temps havien capturat. Diuen que està capitanejat per un anglès i la tripulació està formada per anglesos, francesos i americans. El falutx rondava per aquí uns dos mesos abans quan va ser perseguit a la costa per tots els vaixells però sempre va poder escapolar-se. Se li va trencar el seu timó passant la barra obligant-lo a tornar a l'Havana. Pels gemecs que va sentir la tripulació de la *pinnace*, a bord seu hi havia molts morts i ferits.

La informació en gran part és més imaginada que real, com es pot demostrar comparant-la amb la d'altres fonts més fiables. De la seva lectura es dedueix que els britànics no sabien encara que aquest falutx era l'*Huracán*. L'odiaven, però, en el fons, l'admiraven. De vegades el confonien amb altres i engrandien les seves accions. En aquell moment rondaven diversos falutxos modificats a Barcelona. No es contemplava que pogués ser espanyol. El tenien idealitzat. La seva admiració feia que atribuïssin el seu comandament a un britànic, com ells. Com es podia pensar que unes accions com aquelles poguessin ser realitzades per algú que no fos britànic?

A partir d'aquell moment, aquest falutx misteriós, l'*Huracán*, va interessar a la premsa britànica. El mes de maig, molts diaris britànics publicaven sobre aquest falutx una crònica titulada "The Notorius Slave Felucca".³⁴ Es començava a acceptar que podia ser espanyol. La crònica, sense cap data, va ser reproduïda per molts periòdics amb el mateix redactat. El text era el següent:

El falutx negrer que va rebutjar el bot del *Growler*, tan valentament comandat pel tinent Lodwich, ha escapat almenys sis vegades dels nostres creuers de guerra. Un cop pel celebrat *Waterwitch* comandat pel capità Matson, un altre per una embarcació apressada per aquest mateix vaixell, dos cops per l'*Iris* quan era comandat pel capità Tucker, un cop pel vapor *Kite* i un cop més pel bot del vapor *Growler*. És molt ben conegut per tots els oficials de la marina de guerra, i no hi ha ningú a la costa que no celebrés la notícia de la seva captura i condemna, que, per altra banda, creiem que ben aviat serà un fet. És un vaixell llarg, baix i sigil·lós, amb una base del pal que té una longitud, almenys, de 6 peus sota la coberta, amb una verga estesa amb un angle de 45 graus i de 100 peus de llargada, amb una vela que el propulsa sobre l'aigua a una velocitat tal que fa que es pugui distanciar del creuer més ràpid. Hem sentit que ha estat construït a Barcelona i que té una tripulació de seixanta o setanta homes amb pinta de lladregots. Les fugides del falutx que va rebutjar el bot del *Growler* sempre ho han estat per ben poc. En una ocasió va ser quasi capturat per una embarcació auxiliar del *Waterwitch*, que es deia *Pretty Polly*. Era una bonica i petita embarcació prèviament capturada que havia estat posada a les ordres del *Water-*

witch. Va ser enviada al port d'un tractant d'esclaus per quedar en espera de l'arribada del falutx. Aquest, no sent conscient de la nova activitat de la petita embarcació, però sabent que estava sent perseguit, va entrar al port i quan era a una distància d'un quart de milla de la *Pretty Polly*, i creiem que va ser quan ja havia arriat la seva vela més gran, va adonar-se que estava en front d'un enemic. Immediatament, gràcies a la seva nombrosa tripulació, va pujar de nou la vela mentre la *Pretty Polly* feia foc sobre ell i intentava acostar-s'hi. Però tenint en compte que aquesta petita embarcació, al contrari del vaixell que volia perseguir, tenia molt pocs braços, que havia amainat el vent i que el falutx era capaç de navegar amb molt poc, l'embarcació auxiliar no hi va tenir res a fer. Quan el falutx va veure resolta la seva situació i es va adonar de l'avantatge que tenia sobre la *Pretty Polly*, s'hi va apropar imprudentment varies vegades, va disparar un tret i va marxar. El *Waterwitch* era només a una distància de 15 milles i l'embarcació auxiliar va córrer a posar-se en contacte seu, però quan el *Waterwitch* i la *Pretty Polly* van arribar al port negrer al matí següent van trobar que el falutx havia marxat i, gràcies a la força dels seus braços, havia salpat després de realitzar un carregament d'esclaus. Les seves escapades de l'*Iris* van ser casi miraculoses. Tothom creu que només un vapor el podrà capturar.

Quan al 12 d'abril de 1845 aquesta crònica també s'havia publicat al *The Examiner*, feia ja un mes i mig que l'*Huracán* havia estat capturat. Els fets d'Àfrica acostumaven a tardar més de dos mesos a ser publicats a la premsa britànica. L'*Huracán*, després de la trobada que va tenir amb el *Growler*, va enfilarse cap a la costa dels Esclaus on, a prop d'Ahguay (Agoué en francès o Ajigo en portuguès), va ser vigilat pel *Cygnat*.³⁵ El 14 de febrer, a Popo (o Popoe), una població situada a la barra costera que queda separada del continent per una làmina d'aigua amb una disposició molt semblant a la de la regió del riu Gallinas, l'*Huracán* va poder carregar només 70 esclaus dels 700 que tenia encomanats.³⁶ Popo tenia una població d'uns 5.000 habitants entre els quals es comptaven nombrosos espanyols i portuguesos que havien format part de tripulacions de vaixells negrers capturats que havien estat desembarcats a Ouidah (o, per altres grafies

segons l'idioma en què s'escriu, Quittah, Whydah o Ajudá, o noms similars) pels creuers britànics.³⁷

Possiblement Isidoro de Souza, el fill preferit dels 100 que va tenir Francisco Félix de Souza,³⁸ el més famós dels negrers del segle XIX, va ser qui va fer el subministrament. Tenia una gran factoria d'esclaus amb diversos barracons en una petita illa davant de Popo. Ell i la seva casa van ser descrits per John Duncan, un antic membre de l'Armada britànica que havia rebut el patrocini de la Geographical Society per explorar la zona compresa entre Lagos i el riu Níger. Aquells dies rondava pel lloc on l'*Huracán* embarcava els esclaus. Precisament el 15 de febrer de 1845, un dia després de l'embarcament dels 70 esclaus a l'*Huracán*. John Duncan, acompanyat de Mr. Hutton, un comerciant britànic assentat a Ouidah, va fer una visita a la casa d'Isidoro da Souza, de la qual va fer la descripció següent:

Ens van fer passar a un gran hall o saló decorat magníficament en estil espanyol i moblat ricament amb peces importades d'Europa. De les seves parets penjaven gravats amb rics marcs daurats de Napoleó a les seves principals batalles, així com del seu desterrament a l'illa de Santa Helena i del seu segon funeral, celebrat a França. La casa està situada en un lloc molt agradable i disposa d'una gran vista sobre l'oceà Atlàntic. Isidoro és un home alt, fort, de grata expressió i agradables maneres. És amable i generós amb els seus esclaus domèstics, que viuen casi en la indolència.

La visita feia patent l'admiració que els britànics tenien pels negrers i les seves mansions. Hi havia, a més, amistat entre ells. Les seves disputes es limitaven solament a l'exercici de la seva professió o activitat contraposada. En el cas dels marins britànics i dels capitans negrers, quan es trobaven en el mar. A terra compartien sopars, jocs, tes amb pastes i xerrades. El mateix Duncan, que reconeixia a Francisco Félix da Souza com "el més gran negrer de tot Àfrica", constantment li dedicava "floretes" en els seus escrits, com la de que "era un home molt amable i generós", que "cap dels seus esclaus, si el deixessin escollir, triaria ser lliure", que "fins i tot els seus més gran enemics, si el coneguessin, admetrien que és així", que era "l'home més generós i benèvol que potser mai havia existit".³⁹ I tot això malgrat que els creuers anglesos li havien capturat

vint-i-dos dels seus vaixells negrers.⁴⁰ També deixava en bon lloc els negrers espanyols i portuguesos. D'ells deia que "encara que fossin traficants d'esclaus, són generosos, amables i molt cavallers especialment en els seus tractes amb els anglesos".

L'*Huracán* mentrestant continuava intentant carregar la resta d'esclaus que necessitava per no perdre els 160.000 dòllars que havia de rebre per transportar-los cap a Brasil. Li van comunicar que la resta de negres que havia d'embarcar calia que els anés a buscar a Ouidah, però havia d'esperar que l'avisessin. L'espera s'havia de fer donant voltes per davant de la costa per evitar ser detectat pels creuers britànics. Però, no obstant això, ho va ser a les 6 del matí del dia 18, en plena costa dels Esclaus, davant del cap St. Paul per l'*Hydra*. L'*Huracán* era el veler més veloç, però, per navegar, necessitava vent. L'*Hydra*, a més de les veles, disposava de vapor. Jugava amb avantatge en situacions de poc vent. L'endemà encara durava la persecució però, com que possiblement va millorar el vent, l'*Huracán* se'n va tornar a sortir.

Sis dies després, el 24 de febrer, l'*Huracán*, una vegada havia rebut el senyal que podia carregar la resta de negres, i encoratjat per les seves extraordinàries qualitats nàutiques mostrades en les anteriors confrontacions amb creuers britànics, va enfilat cap a Ouidah. Va ser el seu final. L'*Hydra* el va tornar a detectar quan estava davant seu i aquesta vegada l'*Huracán* no va poder fugir. Faltaven 20 minuts per ser les 6 del matí, i a les 10 ja estava abordat i apressat malgrat havia tallat l'àncora, desplegat les veles i llençat al mar tot el que no era imprescindible per alleugerar-se i ser més veloç. Els tripulants no van oferir resistència a la seva captura. Ho va provar tot per fugir, però aquest cop va ser caçat. A bord hi va pujar el tinent Gray que, amb 14 homes més, es va fer càrrec del vaixell per conduir-lo cap a Sierra Leone per ser jutjat a Freetown pel Tribunal Mixto Anglo-Español. El 28 de febrer, per alleugerar el vaixell, una part de la tripulació va ser desembarcada a Ouidah,⁴¹ on possiblement es va ajuntar amb 8 companys seus que en el moment de la captura havien anat a la costa en dos bots per fer gestions preparatòries de l'embarcament de negres. La tripulació que va quedar a bord es va conduir a Sierra Leone per ser jutjada.

En el seu informe, H. B. Young,⁴² el comandant de l'*Hydra*, per donar valor a aquest apressament, qualificava l'*Huracán* com un extraordinari i inimitable vaixell. De la inspecció i escorcoll que es va fer del falutx es va desprendre que les característiques donades sobre ell pel cònsol de Santiago uns dos anys abans no eren desercertades. Les seves defenses estaven tan ben construïdes com ben calculades per resistir els abordatges dels bots. Els seus macarrons eren alts, folrats amb suro i recoberts per xarxes que es projectaven cap l'exterior. Ja no portava canons, perquè els havia llençat per la borda en l'intent d'escapolir-se, però a bord encara hi quedaven 30 mosquets, 40 simitarres i tres parells de pistoles.

El passaport i el rol de l'*Huracán*, els únics papers trobats a bord, tenien guixades que alteraven dades i dates, havien caducat i no es referien al viatge que realitzaven. Els britànics estaven segurs que, si el falutx havia pogut navegar durant tant temps sense papers, era degut a la connivència amb les autoritats de Cuba. El capità era Jaime Guardiola, segons ell fill de Sant Feliu, potser de Guíxols o de Cabrera de Mar, on vivia la seva esposa i la resta de la seva família. El seu fill Antonio era el pilot. En la declaració que Jaime va fer el 12 de març, un dia després que l'*Huracán* arribés a Freetown, davant de l'instructor del tribunal va manifestar que Jaime Batey i José Rabasa, els propietaris espanyols del vaixell que residien a Matanzas, li havien atorgat el seu comandament uns cinc mesos abans, o sigui si es fan comptes, a l'octubre de 1844. L'instructor llavors li va mostrar que en el passaport constava que Jaime Guardiola ja era el capità a l'octubre de 1843. Jaime Guardiola se'n va voler sortir d'aquesta contradicció dient que aquesta persona no era ell sinó el seu germà gran que era conegut per aquest nom. Que ell en realitat no es deia Jaime sinó Jaim Guardiola, alies *Danes*.

Tot un embolic no gens creïble. El capità mentia com sovint ho feien els tripulants caçats, segons constava en els informes dels marins britànics. Possiblement Jaume Guardiola, encara que fos el propietari d'una tercera part del vaixell, no feia de capità en aquell viatge. No seria inversemblant creure que el capità de l'*Huracán* apressat, no volent donar el seu verdader nom, en va inventar un barrejat i deformant noms familiars seus. Era en realitat

el vilassarenc Jaume Gelpí Botey,⁴³ àlies *Jaume Danus*? Hi ha moltes coincidències. Coincideix el seu nom. Jaim és només l'escurçament de Jaime per sortir del pas. La diferència mínima entre els seus sobrenoms, Danes i Danus, i els seus segons cognoms, Batey i Botey, potser es deu a la transcripció que en van fer els marins britànics. La diferència notable és en els seus primers cognoms, Guardiola i Gelpí. Però tots dos comencen amb una G. Fins i tot es pot arribar a pensar que un dels dos propietaris de Matanzas era, precisament, Jaime (Gelpí) Botey.

El pilot de l'*Huracán*, que va dir-se Antonio Guardiola, va fer una declaració molt semblant a la del que va dir que era el seu pare. L'única divergència era sobre el lloc on havien de conduir els negres. Segons ell no era a Brasil, sinó a Cuba. És difícil també de creure que fossin pare i fill i que els dos no coincidissin en el destí que tenia la seva càrrega.

Al tribunal que va jutjar el vaixell negrer, a més a més de l'episodi pròpiament dit del tràfic d'esclaus, li va preocupar la pèrdua del cronòmetre de l'*Huracán*,⁴⁴ que era possiblement la peça més preuada del vaixell. Va ser robada a la seva arribada a Freetown mentre el tinent Gray, que era el cap de l'esquadró d'apressament, va baixar a terra a fer les gestions pròpies d'arribada a port. Ningú volia donar la culpa al tinent. Es va decidir que, probablement, algun membre de la tripulació apressada el va llançar a un bot mentre la tripulació d'apressament estava entretinguda recollint les veles. Sempre convé defensar els teus.

El tribunal es va reunir el dia 19, però la tripulació de l'*Huracán* no s'hi va presentar.⁴⁵ Com que suposaven que serien condemnats, van decidir fugir de Sierra Leone en un vaixell francès amb rumb cap a Le Havre sense aprovisionar-se, com es feia normalment, en un viatge llarg com aquest. Segurament ho farien poc després en un port pròxim a la sortida, ja que era un tram de costa en què tenien molts coneguts. Els negrers no eren individus que treballaven independentment sinó que estaven integrats en unes àmplies xarxes de traficants que els donaven suport quan el necessitaven.

La sentència de condemna es va donar el mateix dia 19. No va haver-hi sorpresa. Es va determinar la venda en públic a subhasta del vaixell i l'alliberament dels negres que ja no n'eren 70, sinó 69, 34 del sexe femení i 35 del sexe masculí,

ja que mentrestant n'havia mort un. La destrucció d'aquest extraordinari negrer va ser motiu de gran felicitació per part dels britànics. Només temien que el seu singular èxit animés altres negrers a adoptar l'aparell utilitzat per l'*Huracán*.

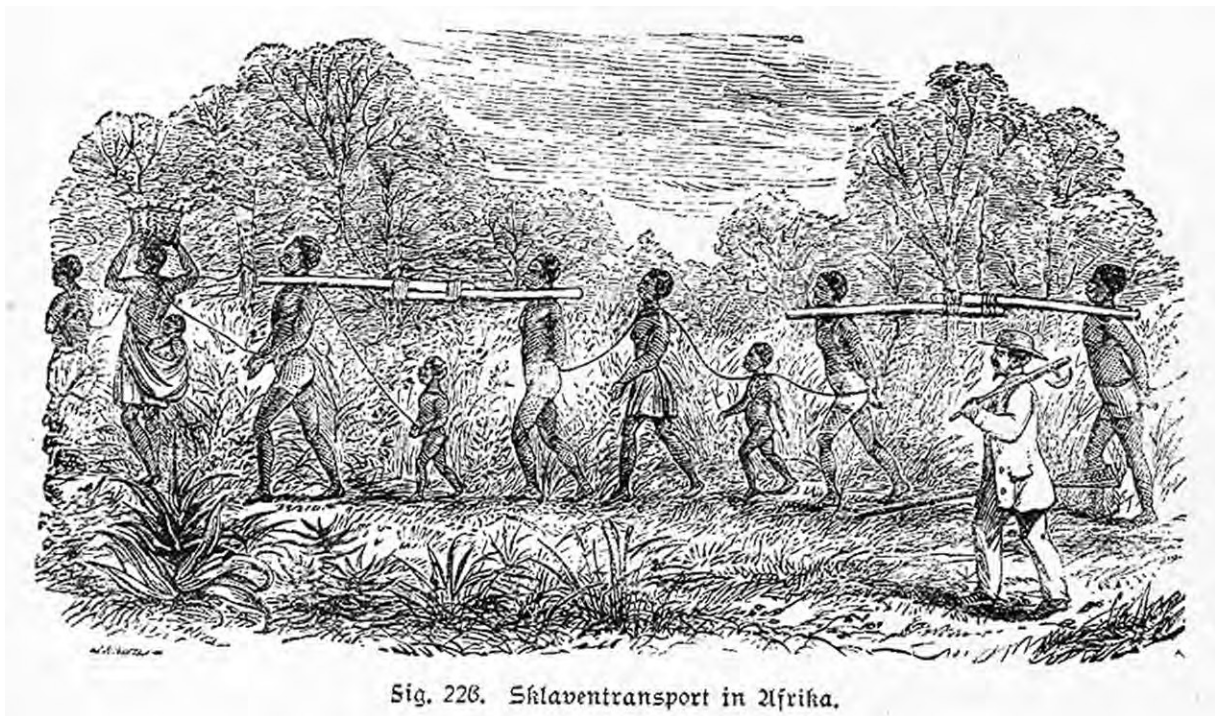
■ EL PEPITO

La captura de l'*Huracán* deuria donar molts ànims a H. B. Young, comandant de l'*Hydra*, ja que, el 4 de març de 1845, apressava un altre falutx català. El dia 7, el comandant Young va enviar aquesta nota⁴⁶ al comodor Jones a Kingston.

Tinc el plaer d'informar-lo de la captura d'un altre falutx espanyol, per els vaixells que estan sota el meu comandament, davant d'Ahguay, el dia 4 de març per la nit.

El vam observar a prop de la costa mentre perseguíem una corbeta que va resultar ser el vaixell de Mr. Hutton. Ens vam dirigir cap al falutx a tota vela i a tot vapor, quan el sol s'estava ponent, cosa que li donava l'avantatge de poder-se amagar si arriava les seves veles. A les 7 vam reduir les veles i virar per no anar contra la costa. I quan era el moment de llençar els bots per assaltar-lo, el vaixell negrer va tallar el cable que l'amarrava i es va posar a navegar. Ràpidament el vam rodejar, i li vam disparar un projectil des del nostre canó pivotant davanter que, malgrat ser d'advertiment, va causar que alguns dels seus tripulants fossin projectats contra les veles i el casc.

A les 8:30, estàvem arrimats al seu sotavent. Llavors es va rendir i va arriar les seves veles. Va resultar ser el *Pepito*, de 70 tones, amb una tripulació de 61 persones a bord, provinent de Bahia i que havia embarcat poques hores abans 312 esclaus. Quatre-cents més ja estaven



llestos per embarcar en el mateix lloc, però la nostra arribada va posar fi a l'embarcament.

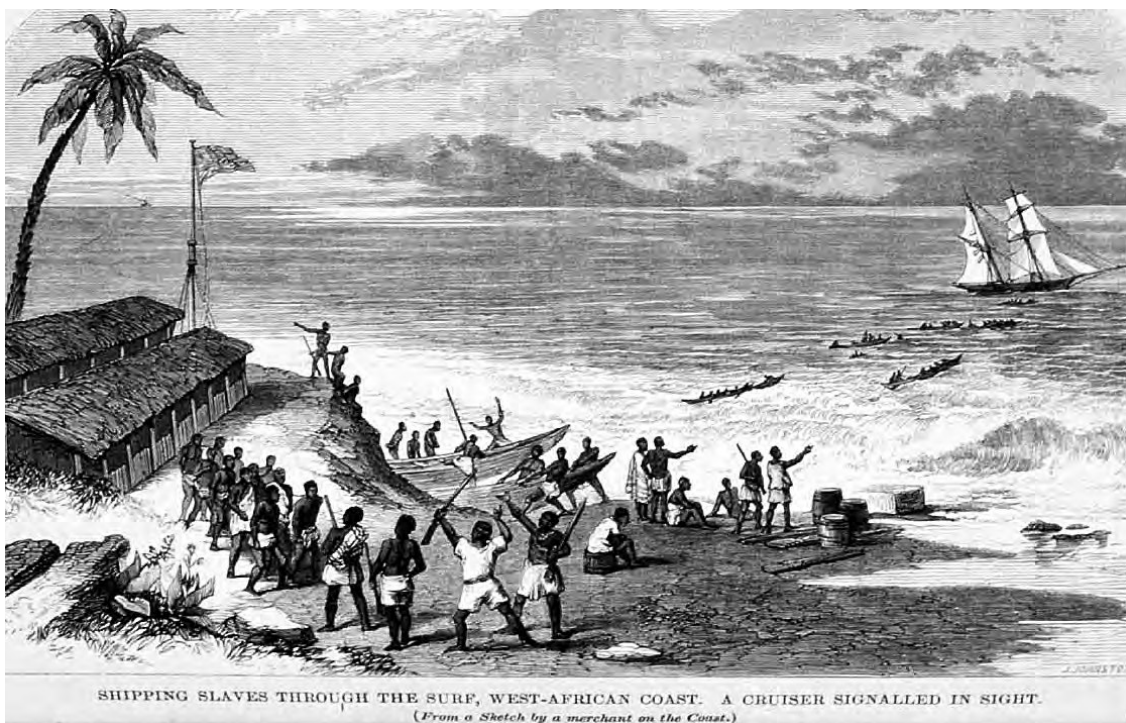
Ahir vaig posar el tinent Charleton al seu càrrec, amb una tripulació d'apressament, per conduir-lo cap a Sierra Leone. Per una forta recomanació del metge, Dr. Forbes, i del tinent Charleton, hem traslladat 78 nens i quatre persones malaltes del vaixell d'esclaus a l'*Hydra* i degut a això no tenim espai a bord per evitar que s'api-nyin aquests nens amb els adults i que ocupin les escotilles, que són petites i estan enreixades, impossibilitant l'admissió d'aire a la coberta inferior ocupada pels tripulants i conseqüentment posant en perill les seves vides per falta d'aire.

Avui em comunico amb el *Cygnat* per tenir la confirmació del comandant Layton de com hem de procedir ara per portar a Sierra Leone els esclaus esmentats i els 54 homes de la tripulació del *Pepito*.

John Duncan també ens va deixar notícia de com es va produir l'embarcament d'esclaus per part de l'*Huracán*. Ho va descriure així:

Vaig arribar a Ahguay a primera hora del matí. Hi havia una gran activitat i un gran xivarri entre els mercaders d'esclaus. A última hora del dia anterior havien embarcat cinc-cents esclaus en el curt període d'una hora, malgrat que l'onatge sempre és fort en aquesta part de la costa. Desgraciadament dos dels esclaus es van ofegar mentre es realitzava l'embarcament. Haurien intentat embarcar sis-cents esclaus si no hagués aparegut el vapor *Hydra*. L'endemà al matí l'*Hydra* va capturar el vaixell negrer, humiliant a tots els que tenien esclaus a bord.

Tot seguit va aprofitar l'ocasió per descriure com es feien normalment els embarcaments d'esclaus a la costa africana:



Pot ser interessant saber com es fa l'embarcament per als que no ho saben. Quan ha de realitzar-se un embarcament d'esclaus, aquests surten, com quan ho fan normalment per prendre l'aire, en grups de deu o vint lligats cadascun d'ells pel coll a una mateixa cadena i separats aproximadament per una distància d'una iarda. D'aquesta manera marxen en una sola fila cap a la platja, sense que res insinuï el seu destí, al qual es mostren completament indiferents, encara que el coneixin. Totes les canoes llavors es requisen, els esclaus es desprenen de la petita peça de tela de cotó que cobreix la seva espatlla, i els grups d'esclaus encadenats es condueixen successivament cap un foc prèviament encès a la platja on s'escalfen els ferros de marcar, i quan estan suficientment calents, es mullen ràpidament en oli de palma, per evitar que no s'enganxin a la carn. El ferro s'aplica a les costelles o a la cuixa, i algunes vegades fins i tot al pit. Cada traficant d'esclaus fa servir la seva pròpia marca i, per tant, quan el vaixell arriba al seu destí, és fàcil saber a qui pertanyien els que han mort.

Tot seguit els esclaus es condueixen ràpidament a una canoa i se'ls obliga a seure al seu fons, on s'estiben tot el que es pot fins que la canoa arriba al vaixell. Se'ls puja a bord, i de nou s'encadenen fins que arriben al seu destí on es lliuren als propietaris que els han encomanat o als seus agents.⁴⁷

Els embarcaments d'esclaus sempre eren un espectacle. John Duncan no va poder resistir-s'hi tampoc a narrar un altre que es va realitzar dos mesos i mig després, el 26 de maig, aquesta vegada a Ouidah. El va descriure així:

Assabentat que un embarcament d'esclaus s'anava a realitzar, em vaig parlar en el camí per on havien de passar. La primera part consistia en uns setanta homes atlètics molt forts, que aparentaven de trenta a trenta-cinc anys. Els seguien uns quants més, carregant galledes i bujols ens els quals duïen el menjar per a la travessia. Uns quaranta eren nens, de set a deu anys d'edat. Aquests no anaven encadenats però marxaven lligats amb dos fines cordes de cànem lligades a intervals d'una iarda. Les dues cordes estaven posades, una a cada costat del coll, amb un altre nus fet al seu davant deixant suficient espai, però prou estret per evitar que el cap se'n pogués sortir. Els altres anaven tots encadenats, a vegades vuit en una mateixa cadena. A intervals d'una iarda hi ha llaços circulars que s'obren per posar-hi un cap, i que s'asseguren per un cadenat. Em va sorprendre veure amb quina alegria es belluguen, com si anessin a una festa. Tots els es-

claus retornats o alliberats hi eren per donar testimoni de la processó que semblava que els donava una gran satisfacció ja que declaraven que havien passat els millors dies de la seva vida a Bahia.

El *Pepito* era un falutx de 71 tones⁴⁸ i, per tant, més petit que el *Sí* i l'*Huracán*. Portava com a documentació el passaport reial que s'havia atorgat al *Libertad* a l'abril de 1836 i que, el 19 de desembre de 1842, s'havia endossat a Matanzas a Feliciano Roig,⁴⁹ que residia en aquesta població. Després, el 4 de juliol de 1844, es va visar a Barcelona a favor de Juan Mas, passant el vaixell a dir-se *Pepito*.

Juan Mas⁵⁰ era el capità quan el *Pepito* va ser apresat. Era conegut a Vilassar de Mar com el "Xicarró", i es va identificar als britànics com un pilot del districte del Masnou que era de Barcelona, on havia viscut sempre amb la seva família. Era també el propietari del vaixell, que li va costar, segons el registre, 10.000 dollars. Va reconèixer que el vaixell era nou, ja que s'havia avarat el juny de 1843. En canvi, segons el seu pilot Pedro Mas,⁵¹ un germà del capità que a Vilassar el coneixien com *el Pigat*, el vaixell ja tenia cinc anys i havia estat construït per ell mateix a les drassanes de Barcelona. El *Pepito* disposava de poc armament comparat amb altres vaixells negrers: 14 mosquets, quatre simitarres, un canó i la corresponent munició. També en aquest cas els britànics s'indignaven que a Barcelona es pogués armar un vaixell negrer amb total impunitat.

El tercer pilot era Domingo Mustich, en els inicis de la seva notable carrera negrera. Va arribar ser governador de la illa espanyola de Fernando Poo.⁵² La tripulació del *Pepito* es va formar a Barcelona i constava de 41 homes més el capità. Tots eren de nacionalitat espanyola, menys dos que eren portuguesos.⁵³ Entre d'altres, s'hi trobaven Jaume Llenas, Jeroni Carrau, Josep Mas, Jaume Costa, Martí Llenas, Salvador Fon (Font?), Pedro Andechaga, Vicente Fur (Tur?), Jaime Vicaro, Mariano Ventura, Josep Sissa (Cisa?), Jaime Estival, Pere Sissa, Salvador Mira, Benito Contrera, Bernat Sissa, Pau Amat, Gaspar Ballester, Francisco García, Antonio Villarino, Fernando Bugast i Jacinto Olivares.⁵⁴ Com es pot apreciar, molts cognoms propis del Maresme, especialment d'entre Masnou i Vilassar, d'on eren el capità i els pilots. A bord s'hi trobava també

Joan Barba, a qui els britànics ja coneixien de les goletes *Ninfa*, *Mary Anne Cassard*, *Violante*, *Lark* i *Recurso*.

Pere Mas, el *Pigat*, era un antic conegut de l'Armada britànica. Era el que constava com a propietari en el registre de la goleta *Matilde*, que va ser apressada vuit anys abans pel comandant Milne enfront del pic Turquino quan portava a bord 259 negres. Com tants d'altres negrers, havia deixat d'utilitzar la goleta en el tràfic negrer per utilitzar el falutx, de menor cabuda però de major velocitat, que se'n podia sortir millor de la vigilància dels creuers britànics des de l'entrada en vigor del tractat de 1835 sobre el tràfic d'esclaus signat entre els regnes d'Espanya i d'Anglaterra.

El *Pepito* va tenir una activitat curta, però molt intensa, transportant esclaus d'Àfrica al Brasil fins que va ser capturat. Va salpar de Barcelona el 4 de juliol de 1844 amb rumb cap a Àfrica, però dient que ho feia cap a Rio de Janeiro. En un lloc indeterminat d'Àfrica, va embarcar 453 esclaus i els va transportar fins als voltants de Salvador de Bahia, on els va desembarcar el 15 de setembre. Sempre convenia fer-ho en un lloc tranquil, poc vigilat i pròxim a les terres d'algú que necessitava esclaus, per poder tenir el seu suport si les coses es complicaven. El 4 d'octubre es va acostar a la ciutat per proveir-se per al nou viatge. Va sortir tres dies després, suposadament cap a Montevideo, però va ser cap a Popo on va fer un altre carregament de 372 negres el mes de novembre. D'aquí cap a S. Joan Macahé o Macaé, a la costa nord de Rio de Janeiro, en les seves proximitats de la qual va desembarcar amb tranquil·litat els esclaus. Ho va fer el 12 de desembre. Després cap al port d'aquesta població, on va romandre fins al 3 de febrer, ja que el vaixell necessitava reparar-se. Quan va salpar de nou, va anunciar que ho feia cap a Bahia, però el seu destí verdader tornava a ser Popo. El 4 de març, en plena operació d'embarcament d'esclaus, va ser capturat per l'*Hydra*. Ja n'havia embarcat 312, dels quals 269 eren barons i 43 femelles, però estava pendent d'embarcar-ne 450 més.

Normalment, els marins negrers eren uns simples transportistes dins d'una àmplia estructura que ara es qualificaria popularment de mafiosa. En aquest transport, com en el primer que s'havia iniciat a Barcelona, els esclaus eren propietat de Pepe Gómez, un espanyol nascut

a l'Havana que era el principal subministrador d'esclaus a Popo. El transport era a compte i risc seu, i s'havia acordat que Juan Mas rebria 70 dòlars per cada negre arribat a Brasil. No estaven assegurats ni el vaixell ni els esclaus. Havia de desembarcar-los a prop de Rio de Janeiro, però el capità Juan Mas encara no havia rebut l'ordre del lloc exacte on havia de ser. Normalment era al cap Frio. Els britànics van creure que el cas del *Pepito* era molt semblant al del *No Sé*, un altre falutx de capità masnoví que havia estat capturat uns cinc mesos abans, concretament el 29 de setembre de 1844. Però aquesta és una altra història que mereix un capítol independent.

El tinent Charlenton, que una vegada capturat el *Pepito* va assumir el seu comandament, va arribar a Freetown, la capital de Sierra Leone, el 6 d'abril. Durant el viatge, van morir tres negres més. L'endemà, dia 7, els esclaus van ser desembarcats i lliurats a les autoritats colonials. Una setmana després, el dia 14, el Tribunal Mixto Anglo-Espanyol de Sierra Leone va condemnar el *Pepito* per dedicar-se al comerç d'esclaus i, a la vegada, va decretar l'alliberament dels 309 negres supervivents. Com que els britànics estaven escamats de les proeses atribuïdes últimament als falutxos negrers, el tribunal va decidir que, en comptes de destinar-se el vaixell a pública subhasta, es desballestés i es vengués per trossos.

El retorn cap a casa

Els èxits de vegades creen noves situacions que comporten problemes. I això és el que va passar a Freetown a causa de les captures dels falutxos espanyols pels britànics. Els seus comissaris del Tribunal Mixto Anglo-Espanyol ho explicaven el 23 d'abril de 1845 en un comunicat al Secretary of State for Foreign Affairs, l'Earl of Aberdeen.⁵⁵

No podem deixar de manifestar respectuosament a sa senyoria la conveniència d'adoptar alguna mesura sobre la situació de les tripulacions dels vaixells negrers portats aquí per ser adjudicats, especialment quan són de caràcter piràtic com és el del *Pepito*.

No podem passar per alt el risc al qual s'exposen els colonialistes per la llibertat sense limitacions que s'ha donat a aquests personatges abandonats i desesperats

que componen les tripulacions dels vaixells negrers i que van a la deriva sense disposar de res per subsistir excepte de les racions que els dona el tribunal.

En el cas que ens ocupa, la totalitat de la tripulació s'ha desembarcat aquí, passant el nombre d'espanyols que reben racions a casi 150; un nombre suficientment alt per provocar alarma als residents per no saber si poden ser dominats per la policia si actuen en grup. A més, quan aquests mariners estrangers abandonen la colònia, ho fan normalment en grup contractats per un mateix vaixell, quedant els indefensos vaixells mercants que es trobin amb ells exposats a actes de pirateria. El gener passat, 53 brasilers i portuguesos van decidir comprar aquí una embarcació, abans negrera, que, amb la bandera brasilera, va salpar aparentment cap a Rio de Janeiro, però amb tota seguretat ho va fer amb l'objectiu de carregar esclaus davant de la costa, i, si no ho aconsegueix, no seria estrany suposar que no resistirà la temptació de saquejar qualsevol vaixell que accidentalment pogués trobar en la seva ruta.

Hi ha també, creiem, una altra objecció greu en la concentració d'aquests personatges en una colònia britànica. És el fet de constituir un banc de personal per als negrers en el qual es pot aconseguir la mà d'obra que necessiten. Algunes tripulacions han estat contractades aquí per capitans negrers per anar cap a Pongas i a Sherbro. I, gràcies a aquest fet, els tractants brasilers i espanyols poden enviar vaixells des d'Amèrica cap aquí sense la seva tripulació completa amb tota la certesa que la podran completar aquí en qualsevol moment amb mariners brasilers, portuguesos o espanyols, i d'aquesta manera evitar la despesa, com el risc, d'haver de recórrer a un intermediari per realitzar aquesta contractació.

Els mariners dels vaixells capturats normalment es quedaven a Freetown, on malvivien en espera que algun vaixell els contractés de nou amb l'ajuda, si n'hi havia, del cònsol espanyol, que els donava vals d'alimentació i, en algun cas, diners per al passatge de tornada a Espanya. Després de tot, com va dir un dels còsols, eren uns "infelices marineros, quienes al fin no son culpables de ningún crimen odioso y perjudicial a la Sociedad".⁵⁶

John Duncan, en del seu diari publicat el 1849, dona raó d'un dels tripulants de l'*Huracán* que va tenir al seu servei. En l'apartat corresponent al dia 16 de maig de 1845, va escriure el següent:

Un fort tornado, que ha durat una hora, de les tres a les quatre de la tarda, ha fet caure dos graus al termòmetre. He despatxat el meu servent, un jove espanyol, per robatori. Era un dels membres de la tripulació de brètols que va desembarcar del vaixell negrer espanyol perseguit pel bergantí de guerra anglès *Cygnét*. El vaig agafar per motius caritatius quan no tenia res per menjar, ni mitjans per aconseguir-ne. Al poc temps va començar a robar tot el que queia a les seves mans, i quan el vaig descobrir va escapar. Però després de buscar-lo tres dies, el vaig trobar en el seu amagatall i el vaig detenir. Cercant-lo vaig trobar algunes de les meves pertinences. Llavors el vaig conduir al fort anglès i el vaig forçar que em digués on era la resta de les meves coses que m'havia robat d'amagat i que després vaig poder recuperar.⁵⁷

Però la sort de la major part de la tripulació del *Pepito* va ser diferent. Sis dies abans de, que els comissaris britànics haguessin tramès l'anterior escrit de queixa, o sigui el 17 d'abril, els tripulants del *Pepito*, conjuntament amb alguns de l'*Huracán* i del *No Sé*, ja s'havien posat d'acord per poder sortir ràpidament de Sierra Leone. Pel que sembla, tenien pressa. Un mes i mig abans, concretament el 3 de març de 1845, la *Gaceta de Madrid* publicava la llei penal, que, prevista pel tractat de 1835, definia les penes amb les quals s'havia de condemnar els que practiquessin el tràfic d'esclaus. Per les pressions rebudes, s'havia sobrepassat en quasi deu anys el termini al que s'havia compromès el regne d'Espanya per promulgar l'esmentada llei. La notícia de la seva publicació per la *Gaceta de Madrid* va tardar forçosament el seu temps a arribar a Sierra Leone, possiblement més d'un mes. I, segurament, els negrers se'n van assabentar abans que arribés el comunicat oficial dirigit a les autoritats britàniques i als representants del govern espanyol. D'aquesta manera, les tripulacions dels falutxos van disposar del temps suficient per organitzar la seva sortida de Sierra Leone i evitar, per tant, de ser lliurats a les autoritats espanyoles per ser jutjats segons la nova llei penal promulgada, que al seu primer article disposava que "los capitanes, sobrecargos, pilotos y contra maestres de los buques apresados con negros bozales a bordo, procedentes del continente de África, por los cruceros autorizados para ejercer el derecho de registro, serán condenados a la pe-

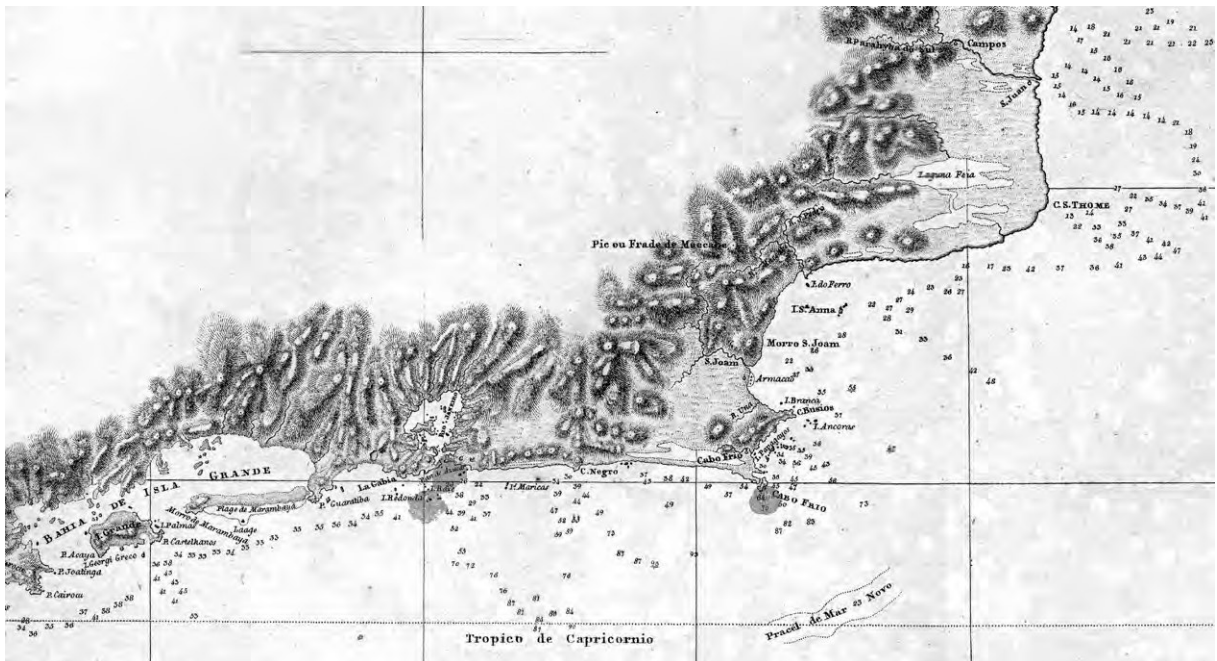
Detall de la costa brasilera que inclou
Rio Janeiro, cap Frio i S. Joan Macaé.
Carta esférica de una parte de la costa
del Brasil desde la Bahía del Espíritu
Santo hasta el Morro de Santa Marta.
Dirección de Hidrografía. Madrid, 1827.
(Museu Marítim de Barcelona).

na de seis años de presidio cuando no hubieran hecho resistencia; a la de ocho si la hubiesen hecho sin resultar muerte o herida grave, y si la ocasionaren se les impondrá la pena que para esta clase de delitos esté determinada por las leyes”.

El cas és que els tripulants dels falutxos van poder adquirir la goleta brasilera *Diligencia*, que, després de ser capturada el 8 de febrer per la corbeta *Star* davant de Ouidah per dedicar-se al tràfic d'esclaus, va ser condemnada pel Tribunal Mixt Anglobrasiler a ser venuda al millor preu, conjuntament amb les mercaderies i altres articles que estiguessin a bord, a benefici de les corones de la Gran Bretanya i del Brasil. La goleta només era de 32 tones. Per tornar a casa els era més econòmic comprar-la i tripular-la ells mateixos que pagar el passatge. Potser amb una actitud burleta, li van posar com a nom *Omnibus*. Una vegada obtinguts el papers per navegar, la gole-

ta va sortir de Freetown el 22 d'abril, un dia després que els comissaris britànics tramitessin al seu secretari d'Estat l'escrit de queixa sobre la sobreocupació de la població per tripulacions de vaixells negrers. Domingo Mustich constava com a capità, i la tripulació, almenys teòricament perquè tots els embarcats eren marins o mariners, estava formada per deu persones. Consta que els seus noms, possiblement mal escrit en més d'un cas, eren Juan Mas, Ventura Ricomá, Salvador Mas, Simón Rura (Riera?), Francisco Almia (Almera?), Félix Almia, José Bosch, Jacinto Domenech, José Linsea i Antonio Babada.

La goleta *Omnibus* va trigar 34 dies a arribar a Gibraltar. A bord hi anaven 57 persones procedents dels vaixells negrers *Huracán*, *Dos Hermanos*, *Engañador*, *Audaz*, *No Sé*, *Su Majestad* i *Pepito*. La seva arribada la va explicar Antonio Estéfani en una nota en paper en la quals es troba estampat “Consulado de España en Gibraltar”:⁵⁸



El 27 de mayo llegó a este puerto un buque que no siendo español izaba bandera como tal, que venía tripulado y con bastantes pasajeros, todos españoles, y que se hallaba en cuarentena. Procuré informarme y como me fue posible, en el estado en que se hallaba el citado buque no admitido a platica y puesto a rigurosa cuarentena en el corto tiempo que pudo permanecer aquí según los reglamentos sanitarios que rigen en este puerto que le niegan su entrada, pude saber que es una goleta nombrada *Omnibus*, que viene de Sierra Leona y que todos los que se hallan a bordo son españoles quienes la compraron en aquel punto con el objeto de ahorrar el pago del pasaje hasta su país y los inconvenientes de espera y aún de poder reunirse los que se hallan a su bordo que son catalanes y van a Barcelona y que dedicados al tráfico de negros habían sido cogidos sus buques por los cruceros ingleses.

Alguns d'aquells tripulants van continuar després la seva activitat negrera utilitzant falutxos. Però va ser per pocs anys. Els britànics, mentrestant, també es van posar al dia, i els falutxos, per molt manejables i veloços que fossin encara que hi hagués poc vent, no van tenir res a fer davant els creuers britànics de vapor que podien anegar encara que no n'hi hagués.

■ **CRONOLOGIA DEL RELAT**

Abril 1839	El <i>Sí</i> salpa de Barcelona cap a Gallinas.
25 abril	El <i>Waterwitch</i> salpa de Plymouth cap a Sierra Leone.
27 maig	El <i>Sí</i> , amb esclaus a bord, és capturat pel bergantí <i>Waterwitch</i> .
5 juny	El Tribunal Mixto Anglo-Español condemna el <i>Sí</i> .
9 nov. 1841	Inscripció del falutx <i>Huracán</i> .
8 oct. 1842	Jaume Guardiola adquireix l' <i>Huracán</i> .
30 març 1843	El cònsol britànic a Santiago de Cuba comunica que un falutx ha desembarcat 230 negres a la badia de Guantánamo.
7 abril	L' <i>Huracán</i> entra al port de Santiago de Cuba.

16 juliol	L' <i>Huracán</i> surt del port de Santiago de Cuba cap a Matanzas.
15 setembre	El general Valdés es cessat com a capità general i ho passa ser el general O'Donnell.
16	Els britànics lamenten el cessament del general Valdés com a capità general.
19	El general O'Donnell arriba a l'Havana.
7 octubre	Escrit dels comissaris britànics al Secretary of State for Foreign Affairs.
28	Notificació dels britànics al capità general que l' <i>Huracán</i> està a punt de partir.
30	Sortida de l' <i>Huracán</i> cap a Àfrica.
8 novembre	Comunicació del capità general als comissaris britànics.
Juliol 1844	Estada de l' <i>Huracán</i> a l'illa de la Sal a l'arxipèlag de Cap Verd.
4	El <i>Pepito</i> salpa de Barcelona cap a Àfrica.
15 setembre	El <i>Pepito</i> desembarca esclaus als voltants de Bahía.
29	El falutx <i>No Sé</i> del Masnou es capturat.
Octubre	L' <i>Huracán</i> es perseguit pel <i>Rapid</i> davant de Gallinas.
4	El <i>Pepito</i> entra al port de Bahía.
7	El <i>Pepito</i> salpa de Bahía cap a Popo.
2 desembre	El <i>Pepito</i> desembarca esclaus als voltants de S. Joan Macaé.
6	L' <i>Huracán</i> torna a salpar de Matanzas cap a Àfrica.
12	El <i>Pepito</i> entra al port de S. Joan Macaé.
12 gener 1845	L' <i>Huracán</i> es atacat pel vapor britànic <i>Growler</i> .
3 febrer	El <i>Pepito</i> salpa de Macaé cap a Popo després de ser reparat.
8	El <i>Diligencia</i> és capturat pel <i>Star</i> .
12	L' <i>Huracán</i> és vigilat pel <i>Cygnét</i> .
14	L' <i>Huracán</i> carrega 70 esclaus a Popo.

15	Visita de John Duncan a Isidoro da Souza.	2. <i>Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, the Havana, Rio de Janeiro, and Surinam, relating to the Slave Trade.</i> From May 11 th , to December 31 st , 1840. Class A. Enclosure in No. 32.
18	L' <i>Huracán</i> , després d'embarcar esclaus a Ouidah, és atacat per l' <i>Hydra</i> .	3. https://vaixellsrdm/home/faluchos/si .
24	L' <i>Huracán</i> és apressat per l' <i>Hydra</i> i conduït a Freetown.	4. Publicat entre altres diaris al <i>Morning Advertiser</i> (Londres), 29 de juliol de 1839.
28	Part de la tripulació de l' <i>Huracán</i> desembarca a Ouidah.	5. Publicat entre altres diaris al <i>Hampshire Advertiser</i> , 27 de juliol de 1839.
2 Març	La reina d'Espanya Isabel II aprova la llei penal per als que participen en el tràfic d'esclaus.	6. <i>Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, the Havana, Rio de Janeiro, and Surinam, relating to the Slave Trade.</i> From May 11 th , to December 31 st , 1840. Class A. Enclosure in No. 32.
3	La <i>Gaceta de Madrid</i> publica la llei penal per als que participen en el tràfic d'esclaus.	7. Publicat entre altres diaris al <i>Morning Advertiser</i> (Londres), 29 de juliol de 1839.
4	El <i>Pepito</i> embarca esclaus a Ahguay i el dia següent és apressat per l' <i>Hydra</i> .	8. <i>Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, the Havana, Rio de Janeiro, and Surinam, relating to the Slave Trade.</i> From May 11 th , to December 31 st , 1840. Class A. Enclosure in No. 32.
11	L' <i>Huracán</i> arriba a Freetown.	9. Publicat entre altres diaris al <i>Hampshire Advertiser</i> , 27 de juliol de 1839.
12	Declaració de Jaume Guardiola el capità de l' <i>Huracán</i> .	10. <i>Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, the Havana, Rio de Janeiro, and Surinam, relating to the Slave Trade.</i> From May 11 th , to December 31 st , 1840. Class A. Enclosure in No. 32.
19	El Tribunal Mixto Anglo-Español condemna l' <i>Huracán</i> .	11. <i>Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, the Havana, Rio de Janeiro, and Surinam, relating to the Slave Trade.</i> From May 11 th , to December 31 st , 1840. Class A. No. 32.
6 abril	El <i>Pepito</i> capturat arriba a Sierra Leone.	12. Publicat al diari <i>The Times</i> (Londres), 1 de maig de 1844.
9	El <i>Diligencia</i> es condemnat pel Tribunal Mixt Anglobrasiler.	13. https://vaixellsrdm/home/faluchos/huracan .
14	El <i>Pepito</i> és condemnat.	14. Gustau NERÍN. <i>Traficants d'ànimes</i> (Barcelona: Editorial Pòrtic, 2017), 39.
17	Els tripulants del <i>Pepito</i> adquireixen el <i>Diligencia</i> i li posen el nom d' <i>Omnibus</i> .	15. <i>Correspondence on the Slave Trade with Foreign Powers parties to treaties under which captured vessels are to be tried by mixed tribunals.</i> From January 1 to December 31, 1843. Class B. Second Enclosure in No. 74.
23	Carta dels comissaris britànics al Secretary of State for Foreign Affairs.	16. <i>Correspondence on the Slave Trade with Foreign Powers parties to treaties under which captured vessels are to be tried by mixed tribunals.</i> From January 1 to December 31, 1843. Class B. First Enclosure in No. 74.
24	Sortida de l' <i>Omnibus</i> de Sierra Leone.	17. <i>Correspondence on the Slave Trade with Foreign Powers parties to treaties under which captured vessels are to be tried by mixed tribunals.</i> From January 1 to December 31, 1843. Class B. First Enclosure in No. 74.
10 maig	Protesta de l'ambaixador britànic al ministre d'Estat espanyol.	
27	Arribada de l' <i>Omnibus</i> a Gibraltar.	

■ NOTES

1. Es tracta de Gaspar Roig Llenas, nascut a Vilassar de Mar el 9 de juliol de 1812 de pares i avis vilassarencs. Es va establir a Barcelona.

18. *Correspondence on the Slave Trade with Foreign Powers parties to treaties under which captured vessels are to be tried by mixed tribunals.* From January 1 to December 31, 1845. Class B. Enclosure in No. 44.

19. *Correspondence on the Slave Trade with Foreign Powers parties to treaties under which captured vessels are to be tried by mixed tribunals.* From January 1 to December 31, 1843. Class B. First Enclosure in No. 76.

20. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1844. Class A. No. 78.

21. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1845. Class A. Enclosure in No. 92.

22. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1844. Class A. First Enclosure in No. 78.

23. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1843. Class A. No. 139.

24. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1843. Class A. No. 132.

25. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1843. Class A. Second Enclosure in No. 132.

26. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1843. Class A. Second Enclosure in No. 135.

27. El Castillo del Morro era una fortaleza situada a l'entrada del port de l'Havana que feia de presó.

28. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1844. Class A. No. 78.

29. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1844. Class A. Third Enclosure in No. 78.

30. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1844. Class A. No. 285.

31. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1845. Class A. No. 92.

32. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1845. Class A. Enclosure 1 in No. 92.

33. Una pinnace era una embarcació de rem i de veles, petita, estreta i lleugera. La marina britànica la utilitzava com a vaixell auxiliar d'un principal. En castellà es tradueix per "pinaza". En català no té traducció.

34. *The Times* (Londres), 10 d'abril de 1845.

35. John DUNCAN, *Travels in Western Africa in 1845 & 1846* (Londres, 1847), vol. I, 90.

36. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1845. Class A. Enclosure 1 in No. 92.

37. John DUNCAN, *Travels in Western Africa in 1845 & 1846*, 101.

38. Richard BURTON, *Mission to Gelele King of Dahome* (Londres, 1864), vol. I, 105.

39. John DUNCAN, *Travels in Western Africa in 1845 & 1846*, 102, 114 i 194.

40. John DUNCAN, *Travels in Western Africa in 1845 & 1846*, 204.

41. John DUNCAN: *Travels in Western Africa in 1845 & 1846*, 142.

42. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1845. Class A. Enclosure 126 in No. 9.

43. Jaume Gelpí i Botey (1816-1879).

44. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1845. Class A. Enclosure 126 in No. 9.

45. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1845. Class A. No. 92.

46. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1845. Class A. Enclosure 127 in No. 9.

47. John DUNCAN, *Travels in Western Africa in 1845 & 1846*, 142.

48. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1845. Class A. No. 99.

49. Podria tractar-se de vilassarenc Feliciano Roig Mir, nascut el 1809, cosí germà de Pere Mas Roig, *el Pigat*, o també del vilassarenc Feliciano Roig Llenas, nascut el 1817, cosí germà de Gaspar Roig Llenas i cosí segon de Pere Mas Roig.

50. Joan Mas i Roig (1814-1863).

51. Pere Mas i Roig (1819-1866).

52. Gustau NERÍN, *Traficants d'ànimes*, 192.

53. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1845. Class A. Enclosure in No. 99.

54. AHN, Estado, 8042, 3, Nota escrita a Gibraltar el 29 de maig de 1845 per Antonio Estéfani. Informació facilitada per Martín Rodrigo Alharilla.

55. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda and Boa Vista relating to the Slave Trade.* From January 1, to December 31st, 1845. Class A. No. 99.

56. Gustau NERÍN, *Traficants d'ànimes*, 107.

57. John DUNCAN, *Travels in Western Africa in 1845 & 1846*, 199.

58. AHN, Estado, 8042, 3, Nota escrita a Gibraltar el 29 de maig de 1845 per Antonio Estéfani. Agraïeix aquesta informació facilitada per Martín Rodrigo Alharilla.