

Màster en Història del Món  
Treball de Final de Màster  
Curs Acadèmic 2023-2024



# **LA PIRATERIA DE LA GOLETA ESCLAVISTA *PANDA*.**

TRIPULACIONES EN EL TRÀFIC TRANSATLÀNTIC  
IL·LEGAL D'AFRICANS ESCLAVITZATS DURANT EL S.  
XIX

Marc Riu Giralt

Agost del 2024

Director:

Martín Rodrigo y Alharilla

## ÍNDEX

1. Introducció.....	4
1.1. El tràfic transatlàntic il·legal d'africans esclavitzats del s. XIX.....	5
1.2. Un estat de la qüestió.....	7
1.3. Estudi de cas: el <i>Panda</i> .....	10
2. La goleta esclavista <i>Panda</i> .....	16
3. L'assalt al <i>Mexican</i> .....	29
4. Negocis amb els orungu de Cap López.....	42
5. La captura i el judici a Boston.....	54
6. Conclusions.....	64
Arxius, Fonts i Base de dades.....	68
Bibliografia.....	69
Annexos.....	74

**Resum.** El present Treball de Final de Màster ofereix la descripció i l'anàlisi de l'expedició esclavista de la goleta *Panda* capitanejada pel català Pere Gibert entre 1832 i 1834. L'objectiu de l'escrit és emprar un estudi de cas per abordar un fenomen global com fou el tràfic transatlàntic il·legal d'africans esclavitzats i la participació espanyola (1821 – 1867). L'expedició esclavista de la goleta amb bandera espanyola va estar marcada d'inici per l'assalt el setembre de 1832 a un buc mercant estatunidenc. A conseqüència de l'acte de pirateria, part de la tripulació del *Panda* fou capturada per agents de la flota britànica a l'Àfrica centreoccidental mentre negociaven la compra d'esclaus amb els orungu de Cap López. Els britànics decidiren extradir a Gibert i els seus homes als Estats Units d'Amèrica, on foren jutjats sota l'acusació del crim de pirateria. L'estudi de cas aprofita per aprofundir en les dinàmiques establertes entre els agents i rols de les tripulacions esclavistes del període, la relació entre la pirateria i el tràfic d'esclaus il·legal i les relacions de compravenda d'esclaus entre els orungu i els seus socis. Per tant, el treball pretén explicar una microhistòria en un context global marcat per relacions transimperials i transnacionals.

**Paraules clau:** Atlàntic ocult, tràfic d'esclaus, pirateria, segle XIX, orungu, Cap López.

**Abstract:** This Master's thesis offers a description and analysis of the slave expedition of the schooner *Panda* captained by the Catalan Pere Gibert between 1832 and 1834. The aim of the paper is to undertake a case study to address a global phenomenon such as the illegal transatlantic traffic of enslaved Africans and Spanish participation (1821 - 1867). The slavery expedition of the Spanish-flagged schooner was marked at the beginning by the assault in September 1832 on a US merchant ship. As a result of the act of piracy, some of the *Panda*'s crew were captured by agents of the British fleet in west-central Africa while negotiating the purchase of slaves from the Orungu of Cape Lopez. The British decided to extradite Gibert and his crew to the United States of America, where they were tried on charges of piracy. The case study attempts to delve into the dynamics established between the agents and roles of the slave crews of the period, the relationship between piracy and the illegal slave trade, and the slave trading relations between the Orungu and their partners. Thus, the work aims to explain a microhistory in a global context marked by transimperial and transnational relations.

**Keywords:** hidden Atlantic, slave trade, piracy, 19th century, Orungu, Cape Lopez.

## 1. INTRODUCCIÓ

*Se da comúnmente el nombre de Marinero Africano a aquel hombre de mar que se dedica o emplea en navegar la Costa de África, y en particular en alguno de los buques negreros que clandestinamente hacen el tráfico de esclavos entre aquella costa y las poblaciones coloniales que, a pesar de los esfuerzos de la Inglaterra, aún nos pertenecen en las Antillas. Sus costumbres, clase y condición, es muy diferente de la de los demás hombres de mar, en términos que se puede decir sin temor alguno, que el Marino Africano es la flor y nata de los más perdido, de los más desmoralizado, de toda la marinería. El marinero africano. B. V.*

La història de Baltasar Vallarino es publicava el 1844 en un context de discussions abolicionistes sobre el tràfic transatlàntic d'africans esclavitzats en les Corts espanyoles. L'ambigüïtat de la narració del vicealmirall de l'Armada referent a la vida i condició dels esclavitzats i les tripulacions que feren possible la migració forçada més gran i tràgica de la història va fer-ne que s'ocultés la seva autoria sota les sigles de B. V. *El marinero africano* compost per cinc textos curts ofereix un document literari amb una informació molt valuosa i acurada de les tripulacions negreres, ja que és ben probable que Vallarino viatgés a bord d'un negrer i presenciés la realitat del tràfic.<sup>1</sup> Fou la romanització d'una gran desgràcia el que comportà que desapareixes de l'imaginari col·lectiu. Així, abstraient les floritures i l'enaltiment de les tripulacions, no deixa de ser un document literari contemporani de gran valor per aproximar-nos a les realitats quotidianes que envoltaven l'estructura esclavista de l'atlàntic durant el s. XIX.<sup>2</sup>

D'alguna manera, els relats de Vallarino suggereixen la varietat de forces i experiències que es van forjar en el tràfic transatlàntic d'africans esclavitzats i, particularment, la participació espanyola durant l'etapa il·legal entre 1821 i 1867. Però, en què consistia el comerç de persones? Quins espais del vast atlàntic oceà participaren de l'estructura esclavista? Totes les expedicions esclavistes acabaven amb resultats semblants? Qui eren aquells que formaven part de la “flor nata” de la més “perduda” i “desmoralitzada” marineria espanyola? Aquest Treball de Final de Màster intentarà respondre aquestes i altres preguntes relacionades a partir d'un estudi de cas sobre

<sup>1</sup> Tenim sospites del fet que, efectivament, Vallarino va viatjar a bord del negrer el *Caballo Marino*. Una fragata de la qual en el quart text de la seva obra, titulat amb el nom de la nau, narra les seves característiques concretes i la gesta de com es va escapar de la persecució d'un vaixell de guerra anglès quan es dirigia a Moçambic. L'expedició hauria ocorregut entre 1838 i 1839. Segons Vallarino la nau va aconseguir carregar quasi 800 persones esclavitzades, però segons la *Transatlantic Slave Trade Database* (a continuació *TASTD*) la fragata capitanejada per un tal Miquete va carregar un total de 710 esclaus i hauria aconseguit el seu objectiu desembarcant a Mariel (Cuba) 510 *bozales*, morint un 28% dels esclavitzats. Vegeu *TASTD*, Núm. 1781. <https://www.slavevoyages.org/>; Archivo Histórico Nacional de Madrid (a continuació AHNM), Estado, leg. 8015, 34; AHNM, Estado, leg. 8019, 18.

<sup>2</sup> B. V. [1844 (1990)], p. 5.

l'expedició esclavista de la goleta *Panda* (1832 - 1834) i, en el procés, establir un diàleg amb una historiografia que cada vegada és més abundant i que s'ocupa de les qüestions referents a l'esclavitud atlàntica del s. XIX, el tràfic il·legal i la ingerència dels diferents actors i espais en el context de la participació espanyola.

### *1.1. El tràfic transatlàntic il·legal d'africans esclavitzats del s. XIX*

El tràfic d'esclaus és un dels grans temes de la història global. Ho és tant per la llarga durada en el qual es desenvolupa, més de tres-cents cinquanta anys, com per la implicació continuada de tres continents diferents: Àfrica, Amèrica i Europa. Els càlculs més actualitzats apunten al fet que gairebé 12,5 milions d'africans esclavitzats travessaren l'Atlàntic a bord de vaixells amb banderes de països europeus i americans. Armadors, comerciants, pilots i capitans de diversos països europeus com la Gran Bretanya, Portugal, França, Països Baixos, Dinamarca, Suècia s'involucraren de manera directa en aquest lucratiu negoci. Espanya, també fou, sense cap mena de dubte, un dels grans actors del tràfic transatlàntic d'africans esclavitzats, en tant que fou dels primers a practicar-lo i dels últims a abandonar-lo. Del nombre total d'esclavitzats, es calcula que 2.072.300 van arribar als dominis espanyols entre 1518 i 1867. D'aquests, aproximadament, la meitat o feren a bord de vaixells amb bandera espanyola, dels quals 576.266 quan el tràfic era il·legal.<sup>3</sup> L'espai – temps que abraça ens fan rebutjar la idea del tràfic transatlàntic com un bloc històric, monolític. La complexitat de les relacions socioeconòmiques i culturals que aquest llarg procés històric ha comportat a la historiografia identificar-ne diverses fases.<sup>4</sup>

El que en un principi començà en el s. XV com un petit goteig, es convertí en un diluvi sagnant a partir del s. XVIII. El que començà puntualment com un tràfic d'esclaus dirigit a la servitud domèstica de les elits europees, sobretot lusitanes, acabà desembocant en un tràfic massificat pel comerç internacional dirigit a subministrar la mà d'obra que les plantacions colonials del “Nou Món” requerien. Es calcula que entre el 1750 i el 1850 mai s'havien transportat tantes persones esclavitzades des de l'Àfrica cap a Amèrica. Una xifra que oscil·la gairebé els 8 milions d'esclaus dels 12,5 milions

---

<sup>3</sup> El present treball s'inclou en les xifres que es defensen en la bibliografia treballada, és a dir, els càlculs més actualitzats provinents de la *TASTD*.

<sup>4</sup> La historiografia ha establert que aquest comerç es desenvolupa des de l'any 1470 fins al 1867, denominant aquest període per la cronologia de la Història d'Àfrica com el “de la militarització”, “del caos” o “de la predació”, clarament incidint en l'impacte que suposà el tràfic en les societats africanes. Vegeu: KI-ZERBO, Joseph (2011).

totals durant els segles que durà el tràfic. Determinar la xifra total dels esclaus transportats ha estat l'origen d'un llarg debat historiogràfic: dotze, divuit, cinquanta... No, no estem parlant dels guanys en el comerç internacional, sinó de les xifres que s'han arribat a proposar sobre el nombre total d'africans esclavitzats transportats o morts en el procediment, tant en el *middle* com en el *final passage*.<sup>5</sup>

El tràfic d'esclaus desenvolupat durant el s. XIX manté clares diferències amb els segles anteriors, tant en les praxis com en els actors que hi participaren. La major part del tràfic desenvolupat durant aquest segle es va emmarcar en un context d'il·legalitat imposat per la potència hegemònica del moment, la Gran Bretanya. Havent abolit el tràfic el 1807, va pressionar en el Congrés de Viena del 1815 a les altres potències europees per fer efectiva l'abolició internacional, resultant-ne la firma de diferents tractats bilaterals amb estats europeus i americans. Així mateix, el 23 de setembre de 1817, la Gran Bretanya i Espanya van firmar un tractat on s'abolia el tràfic d'esclaus de forma immediata al nord de l'equador i a partir del 30 de maig del 1820 la prohibició es feia extensiva a l'hemisferi sud, amb una pròrroga de cinc mesos per a les expedicions negreres sortides abans de la data assenyalada. El tractat concedia a la British Royal Navy, el dret de visita i captura dels vaixells que trafiquessin amb esclaus. També s'afegia la creació de dos Tribunals Mixtes, un en territori espanyol, a l'Havana, i l'altre a la colònia britànica de Sierra Leone, a Freetown, amb la finalitat de jutjar aquells vaixells involucrats en el tràfic.

El tractat de 1817 no va complir el seu objectiu, ja que el tràfic, lluny de desaparèixer, àdhuc s'incrementà. Per un costat, això contribuï a la firma d'un altre tractat bilateral el 1835, el qual enfortia la repressió permetent a la flota britànica la detenció i condemna dels vaixells negrers amb equipaments destinats al tràfic tot i que no portessin cap esclau a bord. Per l'altre, també provocà l'aprovació successiva des del govern espanyol de lleis per a reprimir el tràfic com la Llei Penal de 1845 que castigava amb l'empresonament a les persones involucrades en el tràfic. Malgrat la repressió del tràfic, en cap cas va suposar-ne la supressió immediata, ja que durant el període il·legal almenys entre 2 i 3 milions de persones esclavitzades foren transportades des de

---

<sup>5</sup> El *middle* i el *final passage* fan referència a una de les parts del comerç d'esclaus. El primer, el tram entre Àfrica i Amèrica i el segon a l'arribada a Amèrica. Fins ara, s'havia defensat la idea del comerç triangular com a estructura d'aquest: les manufactures europees eren enviades a Àfrica per intercanviar-les per esclaus i aquest eren transportats a Amèrica d'on s'obtenien matèries primeres a través del treball esclau. Actualment, es considera superficial aquesta estructuració, ja que moltes expedicions negreres sortiren d'Amèrica i anaren directes a Àfrica, els coneguts com a "viatges rodons". Aquest tipus de ruta guanyà importància durant el tràfic il·legal del s. XIX.

l'Àfrica fins al Brasil (fins al 1851), Puerto Rico (fins al 1860) i Cuba (fins al 1867) a bord d'embarcacions espanyoles, portugueses, brasileres o nord-americanes.<sup>6</sup>

El concepte de la “segona esclavitud” del sociòleg Dale Tomich serveix per entendre aquest període concret. Aquest fa referència al fet que la pervivència de l'esclavitud es va emmarcar en un context “contradictori” entre les legislacions abolicionistes i la persecució del tràfic amb un clar repunt de l'esclavitud atlàntica. A partir de 1815, l'aparició de noves *commodities* dirigides a subministrar la incipient societat de consum va comportar la creació de modernes formes d'esclavitud industrial alimentades per la pervivència del tràfic d'esclaus il·legal. A grans trets, les regions productores foren: els Estats Units amb el cotó, Brasil amb el cafè i Cuba amb el sucre. Societats esclavistes productores de matèries primeres que clarament quedaven immiscides en les dinàmiques del capitalisme industrial, cada vegada més global.<sup>7</sup>

### 1.2. Un estat de la qüestió

Estudiar el tràfic transatlàntic d'africans esclavitzats ens obliga a escapar de les historiografies nacionals. Imposa la necessitat de desplaçar-se d'una història nacional a una de transnacional i global. El tràfic fou un procés històric de llarga durada, més de tres-cents cinquanta anys, que obliga a parlar dels diferents espais on va succeir, Àfrica, Amèrica, Europa, tots connectats pel gran oceà atlàntic. No podem pensar en les investigacions d'un dels grans temes de la història global sense tenir en compte les grans contribucions i avenços que van oferir els treballs de l'*Atlantic History* com *La hidra de la revolució* (2000) de Peter Linebaugh i Marcus Rediker. Els autors partiren d'una història “des de baix” que pretenia unir les històries de diversos personatges pertanyents a les classes subalternes per explicar l'adveniment del capitalisme i la formació de la classe treballadora a l'Atlàntic, on mariners i esclavitzats establiren diferents pautes de resistència enfront de les noves forces de la modernitat.<sup>8</sup> El que aquests historiadors socials van anomenar *hidden atlàntic* fou l'espai on es va dur a terme la reestructuració del comerç global, el naixement del capitalisme i la diàspora més grossa de l'era moderna.

---

<sup>6</sup> Ja es va assenyalar que espanyols i portuguesos sovint varen usar la bandera nord-americana per evitar el registre britànic durant l'etapa il·legal. Els EUA mai van signar el dret de visita amb el Regne Unit. Per aquest motiu va haver-hi una sobreestimació de la participació nord-americana. Vegeu: MORENO FRAGINALS, Manuel [1964 (2001)], p. 223.

<sup>7</sup> TOMICH, Dale (2018); LAVIÑA, Javier i ZEUSKE, Michael (eds.). (2014).

<sup>8</sup> LINEBAUGH, Peter i REDIKER, Marcus [2000 (2022)].

La proposta de Linebaugh i Rediker d'utilitzar estudis de cas per a estudiar la història "oculta" de l'Atlàntic bevia de la història "des de baix" encetada pels historiadors radicals anglesos amb E. P. Thompson i el seu treball sobre *La formación de la clase obrera en Inglaterra* (1963) com a màxim exponent. En altres paraules, l'atlàntic ocult és un concepte que remet a una proposta metodològica. Una forma d'allunyar-nos de les històries hegemòniques dels Estats-Nació i els seus discursos oficials secundats per l'elit i així poder entendre les històries desateses per la historiografia tradicional: la dels mariners, els pirates, els filibusters, els cimarrons, els *engages* o *servants* o les persones esclavitzades.

Així mateix, si hi ha una obra que marca una fita en la forma d'afrontar un fenomen com el tràfic transatlàntic d'africans esclavitzats mitjançant la metodologia de la història "des de baix" aquesta és *El barco de esclavos. La trata a través del atlántico* (2008) del mateix Marcus Rediker. Cobrint fonts d'arxius d'ambdues bandes de l'Atlàntic, Rediker va emprar els estudis de cas per explicar la vida de les tripulacions esclavistes britàniques i nord-americanes i les persones esclavitzades que transportaren durant el s. XVIII tenint com a objecte d'estudi el vaixell esclavista.<sup>9</sup>

De tota manera, Rediker va poder abordar el tràfic des de la perspectiva de les cobertes del vaixell i les relacions de les tripulacions gràcies a l'existència prèvia d'una llarga tradició historiogràfica que havia estudiat el tràfic transatlàntic des d'una mirada àmplia. Per anomenar alguns d'aquests estudis cabdals hi trobem: *The African Slave Trade: A Census* (1969) de Philip Curtin; *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730 – 1830* (1988) de Joseph Miller; o *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870* (1997) de Hugh Thomas. Endemés, la publicació de la *Trans-Atlantic Slave Trade Database*, un espai web fruit de més de cinquanta anys de recerca exhaustiva per part d'especialistes d'arreu del món que, avui dia, registra més de 36.000 viatges esclavistes, sens dubte, va significar una de les majors fites per a la digitalització de la investigació històrica i de l'estudi del tràfic en particular.<sup>10</sup>

El mateix Rediker va apuntar a la necessitat de centrar l'atenció als vaixells i les tripulacions de totes les potències que participaren del tràfic transatlàntic, afirmant que: "Aún está por escribirse una historia más general que compare y relacione los barcos de esclavos de todas las potencias atlánticas, no solo de Gran Bretaña y las colonias

---

<sup>9</sup> REDIKER, Marcus [2008 (2021)].

<sup>10</sup> CURTIN, Philip (1969); MILLER, Joseph (1988); THOMAS, Hugh (1997).



norteamericanas, sino también de Portugal, Francia, Holanda, España, Dinamarca y Suecia.”<sup>11</sup> Malgrat que aquestes paraules foren publicades el 2008, pel cas d’Espanya encara no existeix un estudi ampli i extens com el que va oferir Rediker per a les tripulacions britàniques i nord-americanes del s. XVIII. De fet, David Eltis, un dels màxims responsables de la creació de la *TASTD*, juntament amb altres historiadors especialistes en la Història Atlàntica i el tràfic d’esclavitzats com David Wheat o Alex Borucky, estenien la manca d’estudis a la totalitat del tràfic espanyol. En un article publicat el 2015 a *The American Historical Review*, sobre la participació espanyola durant els tres-cents anys del tràfic, assenyalaven que “scholarship on the slave trade is mostly Anglophone and Francophone and tends to foreground Northwestern Europe, the North Atlantic, and the United States, including the non-Hispanic Caribbean.” Així com afegien el fet que “while many new studies of slavery and the peoples of African ancestry in Spanish America have appeared, this new scholarship does not yet embrace the methods and perspectives now used by scholars of the transatlantic slave trade.”<sup>12</sup>

En la mateixa línia, l’historiador marítim Javier Moreno Rico, en un article recent, assenyalava l’escàs coneixement que tenim sobre les circumstàncies en les quals es va desenvolupar la vida de les tripulacions dels vaixells negrers espanyols entre 1789 i 1870, “a pesar de constituir uno de los capítulos más notables de la historia social de nuestra marina mercante.”<sup>13</sup> Però el desconeixement de la conformació i desenvolupament de les tripulacions esclavistes espanyoles ara ja no es pot extrapolar per a la totalitat del context en el qual es va desenvolupar la participació espanyola en l’esclavitud atlàntica. Dit d’una altra manera, els estudis sobre la participació espanyola en el tràfic han augmentat substancialment durant l’última dècada. Avui dia, la historiografia compta amb síntesi i monografies excel·lents des de múltiples períodes i gran varietat de perspectives que expliquen el període que aquí ens ocupa.

Al llarg de l’última dècada els estudis sobre la participació espanyola i de retruc catalana en el tràfic transatlàntic d’africans esclavitzats han contribuït a omplir un dels buits historiogràfics més notoris de la nostra història recent. Afortunadament, ja queden lluny les paraules de Josep M. Fradera que, en un article publicat el 1984, escrivia a la segona anotació a peu de pàgina: “La bibliografia espanyola sobre el tràfic d’esclaus és

---

<sup>11</sup> REDIKER, Marcus [2008 (2021)], p. 23.

<sup>12</sup> BORUCKY, Alex., ELTIS, David., i WHEAT, David (2015).

<sup>13</sup> MORENO RICO, Javier (2017), p. 86.

encara molt reduïda”.<sup>14</sup> Sense cap mena de dubte, els estudis pioners de l’últim terç del segle anterior de Jordi Maluquer de Motes, José Luciano Franco, Enrique Sosa o el mateix Fradera van començar a il·luminar les ombres d’un passat aparentment ocult.<sup>15</sup>

Precisament, ha estat durant l’última dècada quan s’ha presenciat un notable impuls acadèmic sobre l’estudi del tràfic en general i la participació espanyola en particular. Tema que en certa forma havia quedat parcialment oblidat després de les investigacions dels vuitanta. Per anomenar alguns dels grans estudis que han possibilitat aquest canvi destaquem, per una banda, els que s’han proposat com a mode de síntesi; *La esclavitud en las Españas. Un lazo trasatlántico* (2011) de José Antonio Piqueras; o *Slavery and Antislavery in Spain’s Atlantic Empire* (2013) obra col·lectiva editada per Josep M. Fradera i Christopher Schmidt-Nowara. D’altra banda, entre els estudis que s’han centrat principalment en el tràfic il·legal destaquem: *Traficants d’ànimes. Els negrers espanyols a l’Àfrica* (2015) de Gustau Nerín; *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)* (2017) obra editada per Martín Rodrigo Alharilla i Lizbeth Chaviano Pérez; *Negreros. Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas* (2021) també de José Antonio Piqueras; *Del olvido a la memoria. La esclavitud en la España contemporània* (2022) editada pel mateix Rodrigo Alharilla; i, finalment, *Deu històries negreres. Expedicions transatlàntiques catalanes al segle XIX* (2022) de Xavier Sust.<sup>16</sup> Entre les obres anomenades podríem afegir infinitat d’articles que han ajudat a aprofundir sobre multitud d’aspectes del tràfic. Per tant, cada vegada més existeix una historiografia àmplia que permet centrar l’estudi en altres aspectes del tràfic i la participació espanyola, tals com les tripulacions o espais que han estat marginats o les relacions entre els traficants espanyols i les elits esclavistes africanes.

### 1.3. Estudi de cas: el *Panda*

El 1974 Jordi Maluquer de Motes iniciava la investigació sobre els negrers catalans. En un article esclaridor, es mostrava com els catalans s’integraren en les dinàmiques colonials de la monarquia en les possessions del Carib a principis del s. XIX. El comerç era el principal dels diferents sectors econòmics on els catalans

<sup>14</sup> FRADERA, Josep M. (1984), p. 119.

<sup>15</sup> MALUQUER DE MOTES, Jordi (1974); FRANCO, José L. (1980); FRADERA, Josep M. (1984); SOSA, Enrique (1998).

<sup>16</sup> PIQUERAS, José A. (2011); FRADERA, Josep M i SCHMIDT-NOWARA, Christopher (2013); NERÍN, Gustau (2015); RODRIGO Y ALHARILLA, Martín i CHAVIANO, Lizbeth (2017); PIQUERAS, José A. (2021); RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (2022b); SUST, Xavier (2022).

participaren i el tràfic d'esclaus, assegurava Maluquer: “el més lucratiu de tots els lucratis negocis que hom podia emprendre a Cuba. Pràcticament, tots els grans comerciants s’hi dedicaren en un moment o altre.”<sup>17</sup> Anys més tard, l’estudi de Josep M. Fradera impulsava el que havia encetat Maluquer, en un article explicava i sintetitzava la participació catalana en el tràfic d'esclaus entre 1789 i 1845 i oferia un primer llistat de capitans negrers catalans, detectant-ne més de cent, que amb una o diverses expedicions havien portat africans esclavitzats cap Amèrica. Això sí, el text se centrava principalment en el període legal del tràfic entre 1789 i 1820, al·legant la complexitat de les fonts necessàries per a l’estudi de l’etapa il·legal. Malgrat els càlculs moderats envers els esclaus introduïts a Cuba i Puerto Rico, Fradera ja intuïa la gran incidència dels catalans en el tràfic i cridava a la necessitat de la producció de monografies: “És difícil precisar la participació de les diverses marines espanyoles en el tràfic legal i il·legal d’esclaus, ja que manquen les necessàries monografies per fer-ho”.<sup>18</sup>

Els estudis més recents sobre la participació catalana i espanyola en el tràfic d’esclavitzats han decidit posar l’accent als casos particulars. Les monografies que reclamava Fradera han estat la principal eina d’aproximació a l’estudi del fenomen que aquí ens ocupa. L’enfocament monogràfic ha estat més que present no només en la historiografia nacional, també, com hem vist amb les propostes de la història social, en la historiografia global. El que tenim per objectiu en aquest treball és la descripció i l’anàlisi de l’expedició esclavista de la goleta *Panda* capitanejada pel català Pere Gibert entre el 1832 i 1834. El cas presenta certes singularitats que poden ser (o no) significatives per ajudar a explicar com funcionava una expedició esclavista. De bon començament, advertim que la travessa del *Panda* va estar marcada per l’assalt a un buc mercant dels Estats Units d’Amèrica en el mig de l’Atlàntic Nord. L’acte de pirateria va resultar-ne la persecució de la goleta per les costes de l’Àfrica occidental per part de la flota britànica. La captura del *Panda* es va efectuar a les costes de Cap López mentre Gibert i la resta de la tripulació negociaven amb el poble orungu la compra d’esclaus. Finalment, la vida d’alguns dels seus tripulants va acabar amb un judici a Boston sota l’acusació pel crim de pirateria i el consegüent ajusticiament sota la forca.

Ara bé, aquest treball no pretén fer una història “des de baix” en el sentit d’analitzar hipotètiques explicacions de resistència en l’acte de pirateria que van cometre els tripulants del *Panda*. En aquest escrit es vol fer un simple exercici del qual

---

<sup>17</sup> MALUQUER DE MOTES, Jordi (1974), p. 107.

<sup>18</sup> FRADERA, Josep M. (1984), p. 123.

l'historiador de les esclavituds Michael Zeuske anomena *life histories*. Continuar amb la voluntat de registrar i explicar la vida de les persones esclavitzades, dels capitans, dels vaixells, dels armadors, dels factors i dels traficants de les costes africanes. És a dir, explicar una història del *hidden atlàntic* en el context de la segona esclavitud. Una perspectiva necessària, ja que com apunta Zeuske a *Esclavitud. Una historia de la humanidad* “no deberíamos pensar que los miles de viajes de los barcos esclavistas fueron todos iguales, simplemente por el hecho de que siguieran las mismas rutas. [...] Pero, por supuesto, también hubo patrones estructurales.”<sup>19</sup> Així mateix, no volem perdre de vista les qüestions estructurals del tràfic i l'esclavitud atlàntica per bé que el que proposem sigui la *life history* del *Panda*. D'aquesta manera, mantindrem un constant diàleg amb la bibliografia existent, ja que tota investigació històrica és en si mateixa una obra col·lectiva.

Advertim que no es tracta de la primera aproximació que es fa a la història de Pere Gibert i la tripulació del *Panda*. Sobre aquest cas s'ha escrit ben poc. Àngel Joaniquet va dedicar unes quatre pàgines a Gibert en el seu llibre *Pirates i corsaris catalans* (1997), tot i que l'autor no va establir cap mena de relació amb l'esclavitud.<sup>20</sup> La primera persona a establir una relació entre el *Panda* i el tràfic d'esclaus fou l'historiador Gustau Nerín a *Traficants d'ànimes*.<sup>21</sup> En la seva obra que, entre altres coses, ens parla de les factories esclavistes espanyoles que s'establiren a la costa africana i com prengueren un notori impuls durant la il·legalitat del tràfic, Nerín va descriure i analitzar el cas que aquí ens ocupa basant-se principalment en les fonts del *Report* que es va publicar el 1834 sobre el judici a Boston contra alguns dels membres de la tripulació del *Panda*.<sup>22</sup> Recentment, la historiadora Sara Craze ha publicat *Atlantic Piracy in the Early Nineteenth Century* (2022) i malgrat centrar-se exclusivament en la pirateria del cas del *Morning Star* dedica una secció d'unes vuit pàgines al cas del *Panda*. Craze es focalitza en el judici dels tripulants i basa el relat en les fonts del *Report*.<sup>23</sup>

No obstant això, el *Report* manté clares dificultats a l'hora d'aproximar-nos a l'anàlisi de l'expedició. Es tracta d'una de les fonts imprescindibles, però que no deixar de ser una versió redactada i dirigida al públic general davant l'interès que va despertar

<sup>19</sup> ZEUSKE, Michael (2018), p. 126.

<sup>20</sup> JOANIQUET, Àngel (1997), p. 88 – 91.

<sup>21</sup> NERÍN, Gustau (2015), p. 239 – 247.

<sup>22</sup> A REPORT (1934).

<sup>23</sup> CRAZE, Sarah. (2022), p. 155 – 163.

el judici als Estats Units. De fet, va ser el mateix Gustau Nerín qui va recomanar-nos fer una investigació més acurada del cas davant la possibilitat d'accedir a les fonts originals del judici. Bona part del fil narratiu del cas s'ha extret de les idees proposades per Nerín que segueixen les notícies del *Report*. Endemés, hem tingut el plaer de rebre l'ajuda de l'historiador Manuel Barcia que, actualment, es troba treballant sobre les dinàmiques del judici i amb un llibre compost per monografies que aborden la pirateria de l'Atlàntic en el s. XIX, entre les quals apareixerà la història del *Panda*. Barcia, molt amablement, ens ha prestat part dels manuscrits originals del judici que provenen de la New York Historical Society, el National Archive de Boston i el National Archive de Washington. Nosaltres hem fet l'exercici de transcriure i traduir tots aquells documents que hem cregut necessaris per aprofundir en l'estudi que aquí abordem. Així com, hem reforçat la història amb els papers capturats pels britànics i les fonts del *Foreign Office*. Finalment, voldríem afegir que també hem emprat els Annexos que Agustí Guimerà va publicar sobre els informes fets pel capità sitgetà Francesc Llopis Llopis a finals de la dècada de 1810 on es donaven indicacions de com s'havia de comerciar amb el poble orungu de Cap López.<sup>24</sup> Hem trobat convenient recuperar la magnífica recopilació de Guimerà que, certament, ha quedat en l'oblit, ja que suposa un document de gran valor per superar la manca de fonts respecte als orungu i les relacions de compravenda amb els vaixells esclavistes durant la il·legalitat del tràfic.

El motiu d'haver escollit per al Treball de Final de Màster l'estudi del tràfic transatlàntic d'africans esclavitzats i el cas del *Panda* en particular es deu a diverses raons. En primer lloc, el present escrit segueix les línies d'investigació que hem emprats durant bona part dels anys de formació universitària, especialitzant-nos en l'estudi de l'esclavitud atlàntica, així com en la història de l'Àfrica, Amèrica i Europa durant el s. XIX. Això es demostra en el fet que ens vàrem graduar en Història per la Universitat de Barcelona amb un Treball de Final de Grau titulat *La participació catalana en el tràfic il·legal d'africans esclavitzats durant el s. XIX. Un estat de la qüestió* (2023) sota la direcció de Gustau Nerín. En el treball es va constatar com el tema en qüestió havia estat oblidat i/o repudiat i com els estudis de finals del s. XX encapçalats per historiadors catalans com Maluquer i Fradera juntament amb historiadors cubans com Franco i Sosa, començaren a obrir camí. Malgrat l'inici de les investigacions, l'estudi del tràfic i la participació catalana i, per extensió, espanyola, va haver d'enfrontar-se a

---

<sup>24</sup> GUIMERÀ RAVINA, Agustín (1986).

les dificultats metodològiques que suposava trobar fonts d'una activitat il·legal i perseguida, però també mostrar una part de la història que incomodava o no interessava. En veure que alguns dels protagonistes en l'impuls acadèmic sobre l'estudi del tràfic impartien classes en el màster d'Història del Món a la Universitat Pompeu Fabra vàrem decidir cursar aquest màster. No només per assistir a les assignatures dels professors Josep M. Fradera o Martín Rodrigo y Alharilla sinó, també, perquè era la perspectiva global i transnacional aquella que consideràvem imprescindible si volíem continuar aprofundint en l'estudi de l'esclavitud atlàntica.

En segon lloc, hem preferit fer un estudi de cas i no un estat de la qüestió a causa de ja haver-ne fet un durant el Grau d'Història sobre la temàtica que ens interessa. Es pot percebre aquest treball com una continuació de l'estat de la qüestió que es va fer el curs passat. El cas del *Panda* no deixa de mostrar l'alta participació catalana en el tràfic transatlàntic, així com demostra que el tràfic il·legal del s. XIX fou global i emmarcat en un context transnacional. En paraules de Michael Zeuske, “en el Atlántico esclavista del Atlantic slavery y del hidden Atlantic, así como en África, estos ‘catalanes’ no tenían nada en contra de dejar denominarse y hasta autodenominarse ‘españoles’. Usaban las posibilidades del imperio. Y sabemos que no hay imperio sin esclavos.”<sup>25</sup>

En darrer lloc, el cas del *Panda* compta amb un judici per pirateria i això permet entrar en detall sobre les circumstàncies en què es donaven les expedicions negreres. El que es presenta a continuació és un exercici d'investigació històrica. Aprofitar l'oportunitat que suposa fer un Treball de Final de Màster per començar a endinsar-se en les metodologies de la ciència històrica: la transcripció i traducció de documents; consultar fonts primàries per contrastar-les amb la bibliografia existent i viceversa; la creació i gestió d'una base de dades personal per a la redacció d'un cas històric; i, finalment, cultivar i reflexionar sobre com es pot escriure una història com aquesta, partint de la base, que no deixar de ser un exercici de microhistòria que serveix per abordar un tema d'història global.

L'estructura del text manté la cronologia de l'expedició del *Panda* i hem decidit dividir-la en quatre episodis. El primer episodi narra la sortida del *Panda* des del port de l'Havana i s'analitza com s'organitzaven les expedicions esclavistes en el període il·legal i respondre a preguntes com: quines eren les indicacions que rebien els capitans com Pere Gibert per part dels armadors de com havien de procedir un cop retornessin de

---

<sup>25</sup> ZEUSKE, Michael (2017), p. 91.

l'Àfrica? Quin era el grau de poder i confiança del que disposaven els capitans negrers? Quins eren els rols que performaven els mariners d'una tripulació negrera? La segona part aborda una qüestió rellevant pel cas que aquí analitzem: la relació entre la pirateria i les expedicions esclavistes durant l'etapa il·legal. L'assalt del *Panda* al buc mercant estatunidenc que tenia per nom *Mexican* ens comporta haver de reflexionar al voltant d'una pregunta: la pirateria va ser una praxi única i exclusiva d'aquesta expedició o, per contra, va haver-hi altres expedicions negreres que van practicar la pirateria? El tercer episodi aborda els successos a la costa de l'Àfrica occidental i com pretenia Gibert omplir les bodegues de la goleta amb persones esclavitzades. En aquesta part de la història s'aprofundeix com s'establien les relacions per a la compravenda entre les tripulacions esclavistes europees i les elits africanes que capturaven i venien els esclaus. En concret, com van procedir les negociacions entre el rei dels orungu i els oficials del *Panda*. El quart i últim capítol s'endinsa en com el *Panda* i la tripulació foren capturats pel HMS *Curlew*, nau de guerra britànica destinada a la costa occidental africana. S'explica la decisió de fer efectiva l'extradició d'alguns dels tripulants capturats cap als Estats Units per ser jutjats, no pel crim de traficar amb esclaus sinó pel fet de cometre actes de pirateria. El capítol acaba abordant el judici a Boston i les dinàmiques establertes pels EUA a l'hora de jutjar el crim de pirateria. El treball final conclou amb l'exposició de les conclusions i el compendi bibliogràfic pertinent.

## 2. LA GOLETA ESCLAVISTA *PANDA*

*La generalidad de los Capitanes africanos son fanfarrones, vanos y orgullosos, teniendo la infundada fantasía de que sólo por ser negreros superan en mérito a los Capitanes del lícito comercio. Su cerebro cargado de viento exige que sus subalternos los miren como a dioses; pretenden ser entendidos por miradas, y obedecidos con una humildad que degenera en bajeza. El interior de un negrero. B.V.<sup>26</sup>*

El 21 d'agost del 1832 la goleta espanyola anomenada *Panda* sortia des de l'Havana direcció a l'illa de São Tomé.<sup>27</sup> Com qualsevol altre viatge comercial, la preparació de la *Panda* “se habilitó en este puerto publicamente para salir con su destino”, és a dir, de forma clara i supervisada “por las autoridades competentes y cargado con aguardiente y cueros y otros efectos que registro en esta Real Aduana”. Així ho acreditaven set comerciants i residents d'aquesta plaça.<sup>28</sup> Oficialment, es tractava d'una expedició comercial que tenia per objectiu intercanviar els productes esmentats per altres materials que podien oferir els mercats africans de la colònia portuguesa, ubicada al davant de les costes occidentals de l'Àfrica central, com l'ivori, la goma o la cera. Veritablement, l'objectiu de la *Panda* no era intercanviar manufactures per matèries primeres sinó carregar el vaixell d'allò que en aquell moment es cotitzava més a l'illa de Cuba: esclaus.

Per volts de la dècada de 1830 l'Havana era una de les ciutats més dinàmiques en el comerç atlàntic. Milers de vaixells vinguts d'arreu entraven i sortien d'un dels ports més importants del continent americà. Cuba, sota el lideratge de la seva capital, s'havia convertit en la principal exportadora de sucre del món. Però la capital cubana no sempre havia ostentat aquesta posició ni en el comerç global, ni en l'estructura imperial espanyola. Durant bona part de l'edat moderna, quan la monarquia hispànica encara mantenia el control sobre els seus territoris continentals d'Amèrica, l'illa de Cuba ocupava una posició secundària a escala política com econòmica. L'illa, més aviat, l'Havana, havia estat emprada pel sistema de Flotes i Galions com a base per recalar i abastir la flota que es dirigia o tornava de l'Amèrica continental, ja que la seva badia

<sup>26</sup> B.V. [1844 (1990)], p. 93

<sup>27</sup> BPP. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, The Havana, Rio de Janeiro and Surinam*. 1832. Class A. Núm. 77

<sup>28</sup> New York Historical Society (NYHS). Havana (Cuba) Documents, 1835-1864. MS 2958.4401: Carta dels residents comerciants de la Habana signada el 12 de març de 1835. Entre els comerciants firmants consten: G. Menéndés, V. Martínez y comp., Jorge de [Asturias?]; A. Ruiz Gómez, Francisco Alvares, Miquel Bonilla i Joaquim Andreu.



constitueix un port natural segur al qual s'accedeix per un canal ben estret i profund que es pot bloquejar amb facilitat controlant els extrems de banda i banda. Així mateix, en temps de la *Panda* Cuba gaudia d'una avantatjosa posició internacional fruit d'un procés de reconversió de la seva economia començat amb l'ocupació britànica de l'Havana el 1762 amb la canya de sucre com a protagonista.<sup>29</sup>

Durant la dècada de 1790 l'illa va començar el seu *take of* particular causat per la convergència dels tres factors de producció: la terra, al voltant de l'Havana i a l'oest de l'illa en regions com Matanzas, fou objecte del monocultiu del sucre amb l'aparició de múltiples enginys sucres; el capital de l'elit criolla fou orientat a perfeccionar i expandir la capacitat productiva dels enginys; i, finalment, es van invertir ingents quantitats de recursos per a la compra de la mà d'obra esclava que sustentaria l'esclavitud més moderna del segle XIX.<sup>30</sup> A la vegada, paradoxalment, la preuada possessió espanyola del Carib fou afavorida per un d'aquells successos que el present mai percep ni espera: una revolució i, encara menys, una revolució d'esclaus. La Revolució d'esclaus al Saint Domingue francès de l'agost de 1791 que va suposar l'emancipació d'Haití el 1804, va fer caure en picat l'economia de la primera productora mundial de sucre d'aleshores. L'arribada de milers de colons francesos i l'enfonsament de la seva principal competidora va propiciar que Cuba es convertís en la primera productora mundial del sucre. Conseqüentment, l'economia de plantació de canya de sucre va exigir l'arribada d'ingents quantitats d'africans esclavitzats.<sup>31</sup> En un principi, aquests arribaren d'altres colònies europees del Carib com de Jamaica, la pròxima colònia britànica. A mesura que s'expandia la frontera agrícola del sucre i els hisendats dels enginys demandaven l'arribada de més esclaus van començar a aparèixer nous subministradors de mà d'obra esclava. Així fou com va néixer la gran activitat negrera espanyola, negoci subsidiari de la producció sucra.<sup>32</sup>

La nova estructura negrera hispano-cubana va trigar a arribar a adquirir la importància que tenia durant l'època que succeeix la història del *Panda*. El tràfic d'esclaus havia estat monopolitzat per la Corona amb el sistema de *asientos*, la qual era qui decidia a quins comerciants o Estats es concedia el dret de vendre esclaus en les possessions espanyoles. Els vaixells negrers amb bandera espanyola no havien tingut

---

<sup>29</sup> MURRAY, David (1980), p. 2 – 4.

<sup>30</sup> ZEUSKE, Michael (2018), p. 42.

<sup>31</sup> Per a un estudi que parli de l'impacte de la Revolució d'Haití a l'illa de Cuba des d'una mirada comparada vegeu: FERRER, Ada (2014).

<sup>32</sup> MORENO FRAGINALS, Manuel (2001), p. 215 – 216.

gaire rellevància, puix que els *asientos* havien estat monopolitzats per britànics i francesos durant tot el s. XVIII i tampoc havia existit la necessitat de crear un sistema negrer hispànic.<sup>33</sup> Amb l'externalització del tràfic ja se satisfieia la demanda de les colònies espanyoles. La liberalització del *comercio de negros* no va arribar fins al 1789 amb la Real Cèdula de Carles IV, però la primera expedició organitzada per un espanyol des de Cuba amb l'objectiu de comprar esclaus a l'Àfrica no es va produir fins al 1792 amb el bergantí *Cometa*. La següent va haver d'esperar quatre anys més, la qual va naufragar abans de comprar els esclaus.<sup>34</sup> Així mateix, fins als anys 1809 i 1810 no es va produir el gran salt quantitatiu en la consolidació de la participació hispano-cubana en el tràfic d'africans esclavitzats.<sup>35</sup> A diferència dels Estats Units on s'apostava per la reproducció dels esclavitzats millorant la condició de vida i coaccionant a les dones captives, el sistema esclavista de plantació cubà apostà per la importació constant. Els nivells de mortalitat en els enginyers cubans eren altíssims. Als propietaris dels enginyers els hi sortia més a compte comprar nous esclaus que millorar les condicions de vida.<sup>36</sup>

L'entrada massiva d'Espanya en el tràfic d'esclaus es va produir en un context d'abolició internacional del tràfic, puix que la Gran Bretanya l'havia abolit el 1807, els Estats Units el 1808, així com ho farien bona part de la resta de països europeus que durant els segles passats havien estat els principals protagonistes. Com hem esmentat anteriorment, el context abolicionista es va traduir per Espanya amb la firma d'una sèrie de tractats bilaterals amb la Gran Bretanya que varen prohibir el tràfic *de iure* el 1820. Però com bé sabem, la firma dels tractats no va suposar-ne la supressió *de facto*. Malgrat els acords hispano-britànics el tràfic va viure un clar repunt. Cuba es va convertir en el segon mercat importador d'africans esclavitzats a Amèrica, només superat pel Brasil, esdevenint un dels espais principals de la segona esclavitud. Neix així el que l'il·lustre historiador cubà Manuel Moreno Fragonal va anomenar com la “*etapa del gran contrabando*”.<sup>37</sup>

La consolidació i pervivència del *odious commerce*<sup>38</sup> en un context d'il·legalitat només es pot entendre per l'existència d'una corrupció sistemàtica de les autoritats espanyoles colonials i peninsulars. La historiadora María del Carmen Barcia apunta al fet que fins al 1836 l'armada espanyola no va capturar gairebé cap embarcació negrera.

<sup>33</sup> DELGADO RIBAS, Josep M. (2017), p. 47 – 62.

<sup>34</sup> Per la *Cometa* i la *San Jose y Nuestra Señora del Carmen*, vegeu *TASTD*, Núm. 13251, Núm. 42241.

<sup>35</sup> Anys en els quals es detecten unes 34 expedicions a la *TASTD*.

<sup>36</sup> PIQUERAS, José A. (2021), p. 90.

<sup>37</sup> MORENO FRAGINALS, Manuel (2001), p. 224; MORENO FRAGINALS, Manuel (1995), 152.

<sup>38</sup> Concepte que dona nom al clàssic estudi de David Murray, vegeu: MURRAY, David (1980).

És més, afegeix que aquesta corrupció generalitzada fou deguda a la participació d'amplis sectors de la societat colonial cubana. El tràfic va traspasar amb diferents nivells d'intensitat de dalt a baix i de baix a dalt tots els grups i sectors: des dels grans comerciants, com els armadors de les expedicions esclavistes o els propietaris dels enginyers fins als petits propietaris o els mariners comuns; i des dels capitans generals fins a les autoritats portuàries o militars de tota diversitat de rangs. Durant l'etapa del gran contraban milers d'individus es van enriquir directe o indirectament amb gran o menor mesura del tràfic.<sup>39</sup> Aquesta corrupció generalitza i la inexistència d'una persecució real de les autoritats espanyoles fins al 1836 permet entendre per què el 1832 una goleta esclavista com la *Panda* es podia preparar a ulls de tothom en el dinàmic port de l'Havana.

En una expedició esclavista com la del *Panda* hi convergia tota una estructura determinada per les funcions i els espais dels quals participaven els diferents actors implicats que contribuïen a un mercat global i il·legal. La historiografia, com ha indicat Michael Zeuske, ha diferenciat tres grups en concret. El primer grup, el qual sovint ha escapat del senyalament general, estava conformat pels armadors que des de Cuba, els Estats Units, Espanya o altres indrets, noliejaven l'expedició negrera obtenint amplis marges de benefici sense mai exposar-se als riscos de cap captura, motí o malaltia. El segon grup, consistia en els capitans, pilots, oficials i la tripulació dels vaixells que navegaven per l'Atlàntic i actuaven com a connectors del tràfic. I, finalment, un tercer grup, els venedors d'esclaus de les costes africanes que podien ser europeus establerts en factories o caps locals i monarques d'extensos territoris africans.<sup>40</sup> En aquest apartat pretenem analitzar les particularitats dels dos primers grups en el context de l'expedició estudiada.

Gràcies a les diverses fonts de les quals disposem podem desembolcallar parcialment els protagonistes de cada grup en l'expedició del *Panda*. Si més no, almenys reflexionar sobre les implicacions dels rols socials que exercia cadascú. Per tal de fer-ho, comptem amb un document capturat pels britànics on s'especifiquen una sèrie d'instruccions que els armadors li ordenaren al capità del *Panda*, Pere Gibert. També tenim un document que Gibert va redactar el 1833 per a reclamar els danys en dòlars de la captura i destrucció de la seva embarcació pels britànics. La resta d'informació ha estat extreta d'alguns dels testimonis que durant el judici a Boston van donar

---

<sup>39</sup> BARCIA ZEQUEIRA, María del C. (2022).

<sup>40</sup> ZEUSKE, Michael (2017), p. 69.

informacions detallades sobre el vaixell i l'objectiu de l'expedició. Per tal de fer una anàlisi social dels rols i funcions d'una tripulació negra, hem cregut convenient emprar el cinquè text de *El marinero africano* de Baltasar Vallarino titulat *El interior de un negrero*. Hem detectat que a diferència dels quatre primers textos que componen el llibre de Vallarino, el cinquè es desfà de la retòrica literària i ofereix una etnografia de tot el que ocorria en un negrer: les funcions del capità, els oficials i la tripulació; les característiques del vaixell i les disposicions dels espais i horaris; les malalties sofertes pels esclavitzats i la tripulació i com s'havien de tractar; o el tracte dels esclaus (certament idealitzat per l'autor).

Com tota expedició comercial, la del *Panda* va requerir preparació prèvia. La compra o l'adequació de la nau amb les mercaderies necessàries, l'elecció del destí i objectiu de l'expedició, el finançament, la contractació del capità i la seva tripulació i aconseguir la Matrícula de Mar a les autoritats de l'Havana. Però les expedicions esclavistes no es poden classificar com meres empreses comercials. La mercaderia no era una manufactura o una matèria primera sinó persones que menjaven, dormien, morien o es revelaven davant la seva esclavització. Cal recordar que tampoc es tractava d'una empresa legal i això comportava tot un seguit d'estratègies per tal d'amagar el veritable objectiu. Un objectiu que devia començar a perfilar-se en una reunió entre els armadors de l'expedició que amb un conjunt de firmes i acords definirien el destí de centenars de persones. La majoria d'elles comprades, esclavitzades i emmagatzemades en pèssimes condicions sota les bodegues del vaixell. Una ínfima minoria com a responsables que totes elles arribessin a "bon port".

Com tota expedició esclavista, els armadors del *Panda* van preparar l'expedició de manera minuciosa i detallada. Noliejar l'expedició els va suposar un cost total aproximat de 23.000 dòlars. Per una banda, 11.000 dòlars van anar a parar en els costos per la compra de l'embarcació, les provisions del viatge, els utensilis necessaris i un mes de salari avançat per a la tripulació. La *Panda* era una goleta d'unes 150 tones i l'arqueig net pretenia ser omplert per unes quatre-cents cinquanta persones esclavitzades.<sup>41</sup> No era una embarcació petita, tampoc gran, el seu tonatge era mitjà si la comparem amb altres naus negreres del mateix període. A tall d'exemple, la goleta *Planeta* capitanejada per Salvador Felicé portava 239 *bozales* a bord quan va ser capturada pels britànics tot just arribant a Cuba l'abril de 1832. En canvi, el bergantí

---

<sup>41</sup> Testimoni de José Pérez, marí del *Panda*. A REPORT (1934), p. 23.

*Alerta* capitanejat per Antonio Ferreira va embarcar 845 persones esclavitzades a Luanda i va aconseguir desembarcar-ne 760 a l'Havana l'octubre de 1833, van morir un 10 per 100 de les esclavitzades.<sup>42</sup>

D'altra banda, els altres 12.000 dòlars foren invertits en la compra de les mercaderies que serien intercanviades pels centenars de persones que pretenien comprar.<sup>43</sup> En la carta que iniciava aquest capítol, set comerciants de l'Havana acreditaven que la *Panda* portava “aguardiente y cueros y otros efectos”. Els “otros efectos” eren vitals per entendre que la goleta es dirigia únicament a les costes occidentals de l'Àfrica central per comprar esclaus. Segons José Pérez, un dels marins del *Panda*, entre aquestes mercaderies hi havia barrils de rom i 30 feixos de tela, així com 250 cinquanta mosquets, 250 barrils de pólvora, 1 barril d'espases, 2 caixes amb destrals, 1 caixa de collarets, una caixa de matxets i una caixa de pedres de sílex.<sup>44</sup> Eren bona part dels productes que exigien les elits africanes dedicades al tràfic d'esclaus. Productes de luxe, com les joies i l'alcohol, servien com a regals per les autoritats, així com les armes servien per seguir amb la captura de més esclaus o defensar-se d'enemics veïns que també es dediquessin al tràfic (Vegeu capítol 3).

Martín Rodrigo y Alharilla en un estudi recent sobre la rendibilitat de les expedicions negreres en temps del tràfic il·legal fet al voltant de cinc expedicions noliejades per Jaume Tintó entre 1828 i 1831 va calcular (a la baixa) els guanys en una mitjana del 123,7 per 100 del capital invertit.<sup>45</sup> És a dir, si l'expedició del *Panda* hagués aconseguit el seu objectiu els seus armadors haurien pogut obtenir un benefici net de 28,451 dòlars de mitjana. Certament, no podem saber d'un fet que no es va acabar produint, però podem afirmar que els beneficis dels armadors durant l'etapa il·legal van augmentar considerablement. No s'entendria per què davant el perill de perdre bon a part de la inversió davant la captura de l'expedició per la flota britànica o qualsevol altra inclemència del temps els traficants d'esclaus seguien invertint ingents quantitats de capital en tals empreses. Sovint els armadors d'una expedició esclavista en temps del tràfic il·legal amagaven o destruïen la seva documentació. En efecte, no hem estat capaços de desxifrar bona part dels propietaris del *Panda*.

L'expedició del *Panda* havia estat encomanada pels seus armadors al capità Pere Gibert. Un català natural d'Altafulla, casat i de trenta-sis o trenta-set anys amb

---

<sup>42</sup> Per la goleta *Planeta* i el bergantí *Alerta*, veure *TASTD*, Núm. 1245 i Núm. 1289, respectivament.

<sup>43</sup> *The Protest. A REPORT* (1934). Apèndix.

<sup>44</sup> Testimoni de José Pérez, marí del *Panda*. *A REPORT* (1934), p. 19.

<sup>45</sup> RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (2022a), p. 108-117.

experiència prèvia bord d'embarcacions esclavistes. De fet, Gibert havia participat en l'expedició del *Planeta* del capità Salvador Feliu, referida més a dalt, exercint de sobrecàrrec i que havia acabat amb la captura pels britànics l'agost del 1832. En els papers del *Planeta* també hi constava que el destí era l'illa de São Tomé i que es tractava d'una expedició comercial que pretenia intercanviar manufactures per ivori i oli de palma.<sup>46</sup> Degut el coneixement i experiència que oferien capitans com Gibert, aquest rebien plena confiança del grup de comerciants que els contractaven. És ben probable que fos Pere Gibert qui va indicar als armadors quina nau era la més idònia per l'expedició. Ell es va decidir per una goleta, la *Planeta* també ho era, ja hi tenia experiència en aquests tipus d'embarcacions. Eren naus de dos o més pals i de menor mida que els bergantins i que havien guanyat molta popularitat al llarg del s. XVIII a causa de la seva gran versatilitat i l'alta velocitat que podien assolir. En el s. XIX, en un moment en què el tràfic era perseguit per l'Armada britànica, les característiques que oferia una goleta la convertiren en una de les embarcacions més emprades pels capitans del tràfic il·legal.

El capità participava activament de l'expedició organitzada pels armadors, ja que quan el vaixell salpava es convertia en el màxim responsable del capital aportat. En paraules de Martín Rodrigo:

Tan central era la figura del capitán en aquella peculiar rama del comercio marítimo que, con relativa frecuencia, el armador de la una expedición negrera debía ceder en sus pretensiones frente a las exigencias del capitán elegido, especialmente si aquel acreditaba sobrada experiencia en la trata.<sup>47</sup>

El *Panda* reunia un valor aproximat de 772.000 \$ en l'actualitat i els armadors havien de confiar en el fet que el capità faria tot el que estigués en la seva mà perquè triomfés l'expedició.<sup>48</sup> Planejaven les rutes i donaven indicacions clares i concises de com havia de procedir aquella pertorbada empresa comercial. Les indicacions dels armadors a Gibert incloïen les rutes “segures” i els llocs de desembarcament tan bon punt l'expedició arribés a la costa cubana. La primera opció era descarregar els esclaus a

---

<sup>46</sup> NERÍN, Gustau (2015), p. 240; BPP. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, The Havana, Rio de Janeiro and Surinam*. 1832. Class A. Núm. 58; TASTD, Núm. 1245.

<sup>47</sup> RODRIGO Y ALHARILLA, Martín. (2017a), p. 102.

<sup>48</sup> El càlcul aproximat del valor de l'expedició s'ha fet convertint el valor dels 23.000 \$ que van invertir els armadors en el valor que podria tenir aquesta quantitat el 2023. El càlcul s'ha fet amb els valors que ofereix la web [measuringworth.com](https://www.measuringworth.com), la qual, entenent la dificultat que suposa fer aquesta mena de càlculs, ofereix diferents possibilitats per entendre el valor de la inversió. La web ofereix un valor per a les mercaderies, patrimonis i, pel qual ens hem decidit, projectes d'inversió. A causa de les xifres exagerades que s'oferien en les altres opcions, ens hem decidit pel *real cost* d'un *project*. Vegeu: <https://www.measuringworth.com/calculators/uscompare/>

l'oest de l'Havana on Gibert podia escollir entre Bahía Honda, Cabanas o Guajaibón. La segona opció era entrar a la nit pel port de Matanzas o, si intuïa perill, entrar per la Boca de Camarioca a poc més de vint kilòmetres de la ciutat. En tots els possibles destins al *Panda* l'esperaven persones entre les quals hi havia autoritats com un capità de regiment.<sup>49</sup> Les xarxes negreres creades a Cuba durant l'etapa il·legal organitzaven la recollida i distribució clandestina dels esclaus *bozales*, però per més que els armadors intentessin controlar i dissenyar estratègicament l'expedició, era el judici i manament del capità el que garantia l'èxit.

En les instruccions dels armadors donades a Gibert s'hi identifica clarament el poder i rol social que la firma de plenipotenciaris li atorgaven. Marcus Rediker va remarcar l'autoritat il·limitada que van arribar a adquirir els capitans anglesos i nord-americans durant el tràfic esclavista del s. XVIII: eren l'agent comercial dels armadors que havien noliejat l'expedició, negociaven els preus dels esclaus amb els factors o caps locals africans i actuaven com a capatassos dels vaixells exercint la violència extrema.<sup>50</sup> De la mateixa manera Baltassar Vallarino afirmava pel s. XIX que “el Capitán es rey absoluto a su bordo, pudiendo hacer y deshacer a medida de su albedrío cuanto le parezca conveniente en beneficio de la expedición, dando la marcha administrativa que más le acomode.”<sup>51</sup> Els armadors li concedien la corona a Gibert d'un món de fusta on l'extrema violència podia ser emprada per tal de mantenir a ratlla la possibilitat d'un motí dels tripulants o una revolta dels esclavitzats. Havia de cuidar-se essencialment “entre els oficials i els homes, la major subordinació i el millor ordre, adoptant les mesures necessàries per mantenir la bona harmonia entre tots”. L'historiador Hugh Thomas, en el seu clàssic i ampli estudi, assenyalava a les revoltes dels esclavitzats com a causa important de violència en els vaixells negrers i estimà que es va produir una rebel·lió cada vuit o deu viatges.<sup>52</sup>

Endemés, com indica Rediker, el capità no tan sols era la màxima autoritat d'una estricta jerarquia de poder que anava de dalt a baix sinó que també es comportava com a accionista de l'expedició i, com a tal, rebia recompenses per cada esclau desembarcat. Per tant, se'l feia partícip dels futurs beneficis de l'empresa. De fet, Vallarino especificava que el capità “gana cien pesos mensuales y el diez por ciento de comisión

<sup>49</sup> *Instructions for Peter Gibert, captain and master of the spanish schooner panda. A REPORT.* (1934), Apèndix; per a visualitzar els punts d'entrada vegeu: Annex II. Mapa I.

<sup>50</sup> REDIKER, Marcus (2021).

<sup>51</sup> B.V. [1844 (1990)], p. 90.

<sup>52</sup> THOMAS, Hugh (1997), p. 419.

del número o valor de los negros desembarcados”,<sup>53</sup> informació que Gibert confirma en la seva protesta de reparació dels danys als britànics. Per aquest motiu, els armadors i els capitans es preocupaven tant per la “pulcritud i la neteja” de l’embarcació. Els nivells de mortalitat dels esclavitzats durant la travessa atlàntica es calculen en un 15 per 100 de mitjana.<sup>54</sup> Percentatge que en el període il·legal devia augmentar. Les pèssimes condicions en les quals viatjaven i l’aparició de malalties com la disenteria, la verola, la malària, l’escorbut, entre altres, devastaven la població esclavitzada i la tripulació. Per tal d’evitar-ho, tota la tripulació havia de garantir que no s’expandissin, però n’hi havien uns que hi estaven més interessats que els altres i aquests eren la resta d’oficials.

Encara que les expedicions esclavistes seguien rutes semblants i formaven part d’un sistema estructurat al voltant d’un tràfic il·legal que nodria de mà d’obra esclava la producció de les *commodities* del mercat global, els viatges no eren tots exactament iguals. Pere Gibert no gaudia d’un poder de decisió tan absolut com hem indicat fins ara. Els armadors li havien deixat clar que: “You are authorized, from the time of your sailing, to pursue such a course as may appear to you to be best, first consulting the first mate.” El primer oficial era Bernardo de Soto, un gallec de vint-i-sis o vint-i-set anys nascut a la Corunya que també tenia experiència en navegació d’altura. Tal com Gustau Nerín va percebre, nosaltres creiem que de Soto no era un simple primer oficial.<sup>55</sup> És ben probable que per les indicacions dels armadors i la quota de poder que li concedien, de Soto fos un dels propietaris de l’embarcació. De Soto s’hauria embarcat amb la tripulació del *Panda* per tal de vetllar pels interessos econòmics de l’expedició: els seus i els de la resta de socis capitalistes. Per tant, tota futura decisió seria pressa entre el capità i un primer oficial que tenia un poder igual o pròxim al del capità. Teòricament, a l’home natural de la Corunya li corresponia un sou de 80 pesos al mes més la retribució per cada esclavitzat desembarcat.

Pere Gibert i Bernardo de Soto van decidir contractar una tripulació de 28 homes (sense comptar amb ells) per la seva goleta. Com la majoria de vaixells esclavistes, la tripulació constava d’un cos d’oficials, entre els quals estava el capità Gibert, el primer oficial de Soto i un segon oficial que es deia Agustín Ambron. La resta de la tripulació es dividia en tripulants qualificats que exercien una funció determinada com el

---

<sup>53</sup> B.V. [1844 (1990)], p. 90.

<sup>54</sup> MORENO RICO, Javier (2017), p. 70; Vegeu: *TASTD*.

<sup>55</sup> NERÍN, Gustau (2015), p. 240.



nostramo, l'armer, el fuster, el cuiner, el boter, el grumet i unes desenes de mariners. El *Panda* comptava amb 10 mariners que ja tenien experiència en el tràfic i uns altres 10 *ordinary seamen*. Altres vaixells esclavistes, sobretot durant l'etapa legal, fins i tot, comptaven amb un metge que havia de mantenir viva a la tripulació i els esclaus durant la travessa. Així com, en la seva figura de "sanitari" es dipositava un gran poder implícit, puix que ajudava el capità a comprar aquells esclaus que es consideraven més sans i forts. Tanmateix, durat l'etapa il·legal no era gaire habitual trobar-se amb embarcacions que portessin algun metge a bord. Es disposaven dels coneixements dels mariners més experimentats o, directament, s'obligava als esclavitzats a curar amb remeis casolans aquells que estiguessin malalts.<sup>56</sup>

Entre la tripulació qualificada la figura i autoritat del nostramo destacava per sobre la resta de la tripulació. En el *Panda*, Juan López cobrava el mateix que el segon oficial, 70 pesos al mes. A diferència de la resta d'oficials, el nostramo provenia de les classes populars. Temps enrere hauria començat com simple mariner escalant en les posicions de l'estricta jerarquia de la marineria negrera. Segons Vallarino això el feia ser "más terrible y menos indulgente" amb la tripulació "que los oficiales cuya más elevada jerarquía les aleja más de su directo trato".<sup>57</sup> Actuava com a capatàs del vaixell i exercia, sota les ordres del capità, una violència sistemàtica contra els esclavitzats, així com amb la resta de la tripulació. Probablement, per tal d'arribar a ser nostramo s'havia de tenir un perfil psicològic concret. No tothom estava preparat per convertir-se en el "gos guardià" del capità i assumir la infinitat de tasques, puix que "su principal obligación es estar al cuidado de la arboladura, aparejo, velamen, arrimazón del buque, distribución de la marinería en las diferentes faenas que pertenecen a su dirección, y en particular a mantener el orden y subordinación de la gente."<sup>58</sup> A les tasques esmentades se li afegien totes aquelles que apareixien tan bon punt els esclavitzats eren comprats i embarcats. Entre tenir cura de l'expansió de les malalties, la neteja i alimentació dels esclavitzats que ordenava als tripulants, s'hi sumava mantenir una estricta vigilància per tal d'evitar revoltes, motins o suïcidis. El nostramo també rebia una retribució per cada *bozal* desembarcat.

Deixant de banda el cos d'oficials, entre la tripulació del *Panda* hi constaven els mariners amb un ofici concret. La professionalització del fuster, de l'armer, el boter o

---

<sup>56</sup> BARCIA ZEQUEIRA, María del C. (2022), p. 84.

<sup>57</sup> B.V. [1844 (1990)], p. 18.

<sup>58</sup> *Ibidem*, p. 91.

del cuiner feia que cobressin un 50 per 100 més que els “*ordinary seaman*”, és a dir, 40 pesos al mes. Les seves funcions eren fonamentals per qualsevol vaixell, però en aquest “peculiar negoci” s’hi afegien altres treballs orientats específicament al tracte dels esclavitzats. El fuster, Francisco Ruiz, nascut a Santander, havia de: revisar regularment el casc, reparar els pals o qualsevol punt de l’embarcació que necessites reparació; però, també, era qui s’encarregava de construir les plataformes i compartiments de les bodegues per emmagatzemar la càrrega humana; construir la barricada que era una paret de fusta que s’usava en cas que els esclavitzats es revoltessin i, així, tenir un mur de contenció que separés la tripulació dels revoltats mentre els primers “pacificaven” els segons. Per motiu de la possibilitat de revolta, la funció de l’armer era primordial. S’encarregava de mantenir les armes segures, netes i carregades de pólvora per tal que estiguessin llestes en qualsevol moment. La feina del cuiner en els vaixells esclavistes sovint era ocupada per un home negre que podia ser lliure o un esclau propietat del capità.<sup>59</sup> El cuiner del *Panda*, Antonio Ferrer, era un home que per les cicatrius que mostra en el seu retrat és ben probable que fos ioruba, malgrat que s’identificava com a natural de Cuba. Així com alimentar a tantes persones resultava important, mantenir les provisions en bon estat era la feina del boter, el qual reparava els barrils i els recipients on s’emmagatzemaven les mercaderies.

Per la resta de la tripulació la vida en un vaixell negrer no era gens fàcil. A les complicades feines que requerien totes les embarcacions de navegació d’altura se li sumaven les tasques del pertorbat comerç d’esclaus: netejar les persones esclavitzades i el *soallado* que eren totes les restes d’excrements i vòmits que s’acumulaven a les bodegues amuntonades de persones; alimentar o obligar a menjar amb elements de tortura com el *speculum oris*, “l’obre boques”, aquells que es resistissin; torturar amb el gat de nou cues els que es revelessin; mantenir sempre una estricta vigilància per tal que en una revolta no els hi tallessin el coll i un llarg etcètera d’altres tasques.

Bona part de la literatura anglosaxona que ha estudiat la vida dels mariners durant el tràfic del s. XVIII coincideix a afirmar que els mariners d’un vaixell esclavista treballaven en condicions deplorables i, sovint, rosaven la servitud. Com ha assenyalat Marcus Rediker, aquest fou un dels principals arguments de les campanyes abolicionistes britàniques de la dècada de 1790 contra el tràfic. A més dels horrors que s’aplicaven sobre els esclavitzats, el tràfic del XVIII s’emportava milers de vides de

---

<sup>59</sup> MORENO RICO, Javier (2017), p. 79.

marins anglesos per culpa de la duresa i violència que implicava el seu treball, així com els abusos dels oficials i nostramos. Així mateix, Rediker hàbilment apunta que existia “una cruel ironía en la adopción del marinero como objeto de compasión en las filas del creciente movimiento abolicionista. Los marineros perpetraban muchos de los horrores de la trata.”<sup>60</sup> Emma Christopher va concloure que els mariners d’una nau esclavista no només treballaven per l’economia global sinó que produïen per ella una mercaderia anomenada esclau. A la persona capturada i venuda a les costes africanes se li aplicava un procés d’aprenentatge, un procés d’esclavització. Havia d’aprendre que ara era un esclau. En aquesta pertorbada lliçó les tripulacions hi tenien un rol cabdal.<sup>61</sup> Durant el *middle passage*, la llarga travessa fins a arribar al continent americà, els mariners torturaven i actuaven com guàrdies del vaixell esclavista que Rediker va identificar com una presó-fàbrica flotant en la qual es desenvolupava “una guerra interna, dado que los miembros de la tripulación (convertidos en guardianes de prisión) combatían contra los esclavos (los prisioneros) apuntándoles con sus armas cuando planeaban fugas e insurrecciones.”<sup>62</sup>

Per bé que la majoria d’estudis sobre tripulacions provenen de la historiografia social anglosaxona, no hem d’oblidar que el tràfic del s. XVIII manté clares diferències amb el del s. XIX. Javier Moreno Rico, en un dels únics treballs que ha intentat analitzar des d’una visió sintètica i global les tripulacions esclavistes espanyoles en l’etapa que ens ocupa, ressalta la necessitat d’entendre les diferències que podien existir entre el tràfic legal del set-cents respecta l’il·legal del vuit-cents. Malgrat que Moreno se subscriu en bona part de les interpretacions d’historiadors socials com Marcus Rediker o Emma Christopher a fi d’entendre un dels episodis menys coneguts del tràfic espanyol, assenyala el fet que, per una banda, “en el periodo ilegal las tripulaciones de los buques españoles mejoraron sus salarios, por razones obvias” i, per l’altra, “a los tripulantes del periodo ilegal no se les exigía ningún tipo de papeles y las tripulaciones solían ser plurinacionales”,<sup>63</sup> i així fou per al cas del *Panda*. Entre els 20 mariners detectats, amb experiència o sense, la majoria eren de diferents parts d’Espanya: Nicolas Costa, el grumet, era de Cadaqués; Ángel García, mariner format, i Juan Antonio Portana, mariner comú, eren de Cartagena; Juan Montenegro, mariner comú, nascut al Ferrol; Manuel Boyga, mariner format, nascut a St. Lucar de Barrameda; i José

<sup>60</sup> REDIKER, Marcus (2021), p. 431.

<sup>61</sup> CHRISTOPHER, Emma (2006).

<sup>62</sup> REDIKER, Marcus (2021), p. 20.

<sup>63</sup> MORENO RICO, Javier (2017), p. 80.

Velázquez era de Màlaga. Així mateix, entre la tripulació que no vingués de la península Ibèrica hi havia: el cuiner ioruba, Antonio Ferrer; José Varela, mulato nascut a Cuba; Manuel Castillo, mariner comú nascut a Lima; José Pérez nascut a l'illa de Margarita (actual Veneçuela); Domingo Guzman, nascut a Manila; i ben segur, altres marins d'indrets diversos de l'Atlàntic que no hem pogut detectar del tot.

Les paraules de Baltassar Vallarino que iniciaven aquest capítol oferien una descripció generalitzada i estereotipada dels capitans negrers. Per Vallarino els capitans com Pere Gibert eren “fanfarrones, vanos y orgullosos”. Però assumint que no disposen de cap descripció psicològica de Pere Gibert, a banda dels comentaris a la seva persona que apareixen en les fonts, no podem corroborar aquests adjectius. Així mateix, el que si podem afirmar és que capitans com Gibert, en el moment que salpaven a la recerca d'esclaus, ostentaven un poder il·limitat, un poder del qual, segurament, no disposaven a Cuba o al seu lloc d'origen. En el mar era sobirà absolut, a terra ferma un capità més del comerç odiós. El *Panda* i la seva tripulació s'havien preparat per complir amb els dissenys d'una empresa comercial que tenia per objectiu satisfer la insaciable demanda de l'economia cubana: carn humana. Feia tan sols quatre mesos Pere Gibert havia estat detingut i empresonat per la seva participació com a sobrecàrrec en la goleta esclavista *Planeta*. Ara es decidia, segurament contractat pels mateixos armadors o, almenys, coneguts d'aquests, a emprendre una expedició semblant. Pere Gibert, juntament amb el seu braç dret, Bernardo de Soto, ja havien aconseguit la seva nau: una goleta veloç i versàtil de dos pals. Havien carregat el vaixell de totes aquelles mercaderies orientades a la compra dels esclaus. Havien contractat i organitzat el seu cos d'oficials i unes desenes de mariners. El català i el gallec es convertien en els amos i senyors d'aquella nau formada per un total de 30 homes regits per una estricta jerarquia social i que prenia complir amb les ànsies de rèdit comercial dels armadors. El 21 d'agost del 1832, el *Panda* sortia pel canal estret de la badia de l'Havana saludant les autoritats del castell del Morro i posava rumb a l'est direcció a les costes de l'Àfrica occidental. Oficialment, per comprar ivori i altres matèries primeres. Veritablement, per omplir les bodegues de la seva nau amb quatre-centes cinquanta persones esclavitzades.

### 3. L'ASSALT AL MEXICAN

*El negrero no es barco de guerra, ni corsario, ni mercante. Es exclusivamente negrero, empero tiene algún tanto de cada una de estas diferentes especies, formando de esta mezcla un conjunto, que nos haría llamarle Termafrodita, si nos considerásemos con bastante autoridad para inventar y aplicar nombres a las cosas.* El interior de un negrero. B. V.<sup>64</sup>

El *Mexican* va salpar del port de Salem el 29 d'agost del 1832 rumb a l'hemisferi sud. La nau estatunidenca tenia com a objectiu arribar a Rio de Janeiro per comerciar. El vaixell mercant era propietat de Joseph Peabody, un ric comerciant de la dinàmica ciutat de Salem del comtat d'Essex a l'estat de Massachusetts dels Estats Units d'Amèrica. Peabody havia noliejat l'expedició i dos dies abans havia carregat la nau amb 10 caixes de 2.000 \$ cadascuna per tal que el capità John Groves Butman ho intercanviés per les mercaderies que podia oferir la capital del jove imperi del Brasil.<sup>65</sup>

El *Mexican* era un bergantí, una “embarcació de vela molt lleugera de dos pals, major i trinquet, a més del bauprès”.<sup>66</sup> Com les goletes, les fragates o els falutxos era una de les múltiples embarcacions de vela que s'empraven en els circuits del comerç marítim del vuit-cents. Encara que el segle XIX és recordat avui dia per l'aparició del vapor, fins al 1860 encara era més ràpid, fiable i econòmic travessar els oceans amb el poder del vent i seguir els corrents planetaris.<sup>67</sup> Els corrents de l'Atlàntic Nord són circulars. De les costes americanes surt el fort corrent del Golf de Mèxic que s'enfila per les costes nord-americanes fins a Terra Nova. Continua per dividir-se en dos, un corrent en direcció al nord i l'altre en direcció sud, vorejant les illes Açores rumb Canàries. Al voltant de les illes de Cap Verd, el corrent de les illes Canàries enllaça amb el Corrent Nord-equatorial, que retorna el cicle al Carib per ajuntar-se novament amb el Corrent del Golf. El capità Butman havia de seguir els corrents circulars de l'Atlàntic Nord fins a arribar a l'equador, on passarien a l'Atlàntic Sud per buscar el corrent del Brasil que el conduiria a Rio de Janeiro. El fet de seguir aquesta ruta, va comportar que després de

<sup>64</sup> B.V. [1844 (1990)], p. 85

<sup>65</sup> National Archives in Washington DC (a continuació NA-WashingtonDc). National Archives Identifier (NAID) 833652. Entry 949. Folder 1. Records Regarding Privateers and Piracy, 1813 – 1835. Carta de Joseph Peabody a Edward Livingston del 15 d'octubre de 1832; A REPORT (1834), p. 8.

<sup>66</sup> ACADÈMIA VALENCIANA DE LA LLENGUA (2007), p. 31.

<sup>67</sup> CRAZE, Sarah (2022), p. 23. A aquestes últimes dècades del domini de la vela són conegudes per la història marítima com l'Era d'Aurada de la Navegació. Quan els vaixells europeus i americans van arribar al seu pic de dimensió i complexitat. Deixant de banda el fort component eurocèntric del concepte, durant l'Era de la Navegació, iniciada amb la colonització de les monarquies ibèriques dels territoris americans, eren els vents i els corrents els veritables motors del comerç marítim.

tres setmanes de navegació, sobre la Latitud 33 Nord i la Longitud 34.30 Oest, el *Mexican* es topés amb la goleta *Panda*.<sup>68</sup>

El 20 de setembre de 1832 va començar “amb brises moderades i temps agradable”. Era un dijous i el temps prometia una jornada planera i tranquil·la, però ben aviat es va convertir en un dia que tota la tripulació del *Mexican* recordaria. Vora les 4:00 en Benjamin Brown, el primer oficial, va ser advertit que s’havia albirat des de l’alcasser del pal major una goleta “amb un trinquet i una vela amb gallardet” direcció sud-oest. Al llarg de la nit, aquella goleta que seguia la mateixa ruta va anar retallant la distància que la separava del *Mexican*. Brown va escriure en el llibre de bitàcola que a les 8:00 la goleta “estava a unes 2 milles” i “va veure un gran nombre d’homes a la seva coberta i un home a la proa” i afegia, segurament amb un to de preocupació, “sospitem molt d’ells”.

A les 9:00 la goleta sospitosa es trobava a unes 3 milles i el capità Butman va decidir allunyar-se d’aquella nau virant cap a l’oest. Tan bon punt el *Mexican* va canviar de rumb la goleta va replicar la maniobra i va navegar a tot drap per abalancar-se sobre el bergantí estatunidenc. El vaixell mercant tenia poques probabilitats d’escapar-se d’una embarcació més ràpida i àgil. En poc més de 10 minuts la goleta es va aproximar per estribord fins a tenir-lo en la seva línia de foc. Aleshores va disparar un tir a l’aire i va arborar la bandera colombiana. En adonar-se que no tenia cap possibilitat d’escapar d’aquella goleta armada, la tripulació del *Mexican* va decidir hissar la bandera nord-americana i esperar indicacions dels desconeguts. En aquell moment, van poder comprovar que la goleta estava armada amb dos bateries de bronze de dotze lliures i un gran canó sobre un pivot en el centre de la nau. Malgrat que Brown va jutjar que hi havia entre “70 o 80 homes de totes les descripcions”, en aquella goleta hi anaven 30 homes: era el *Panda*. Feia exactament un mes que la goleta esclavista amb bandera espanyola havia sortit de l’Havana direcció São Tomé. Pel que sembla, el seu capità, Pere Gibert, amb el beneplàcit de Bernardo de Soto havien decidit que a poc més de 500 milles nàutiques al sud-est de les illes Açores i sota la jurisdicció de cap estat assaltarien el *Mexican*.<sup>69</sup>

<sup>68</sup> Vegeu: Annex II. Mapa II.

<sup>69</sup> NA-WashingtonDc. NAID 833652. Entry 949. Folder 1. Records Regarding Privateers and Piracy, 1813 – 1835. List of papers transmitted on the 3 of June 1835 tot the Secretary of State by D. L. Child. N° 4. Extract from logbook of Brig *Mexican*; Frases traduïdes del text original en anglès: moderate breezes and pleasant weather; with a foretopsail and topgallant sail; was about 2 miles upon our weather beam saw a large number of men on his deck and one man on his tip; we are very suspicious of hum; this near as we

Els del *Panda* van saludar a la tripulació del *Mexican* i van preguntar a quina longitud estaven, d'on venien i quin era el càrrec de la nau. Després van ordenar al capità del *Mexican* que s'acostés sol amb el seu bot per ensenyar els papers de l'embarcació. John Groves Butman va relatar que quan ja es trobava al costat de la goleta "*five ruffians*" van saltar sobre el bot i armats amb matxets van ordenar-li que tornés al bergantí. Dels "cinc rufians" que van emprendre l'assalt hem pogut esbrinar la identitat de tres. A l'avançada dels pirates hi havia el nostramo, Juan López, el fuster Francisco Ruiz i tres mariners, entre els quals sabem que dos eren mariners experimentats: Manuel Boyga i Manuel Delgado. Un cop van arribar a la coberta del *Mexican* els cinc homes van començar a amenaçar amb un anglès trencat a Butman de què li tallarien el coll si no els hi donava tots els diners que hi havia a bord. Ell va entregar les 10 caixes que contenien 20.000 \$ en total. Representava una xifra aproximada de tot el que havien invertit els armadors per organitzar l'expedició esclavista del *Panda*. Quan els cinc assaltants van veure tal suma de diners van donar indicacions a la resta de la tripulació del *Panda* per tal que portessin el seu bot. Mentre uns transportaven els diners cap a la goleta els altres, amb cops i continues amenaces, van tancar a la tripulació del *Mexican* sota coberta.

Els pirates van decidir quedar-se amb el capità Butman i el primer oficial Brown per robar-los tot allò que portessin de valor. Com els seus rellotges i alguns diners en efectiu. Els assaltants van portar a Butman a la seva cabina per seguir interrogant-lo sobre l'existència de més diners. Davant les respostes negatives, "em van colpejar fortament a l'esquena, digueren que hi havia més, que havien de buscar-los, i que si els trobaven ens tallarien el coll a tots" va relatar Butman. Després de buscar per tot el vaixell, els pirates no varen trobar més que algunes provisions que es van emportar cap a la goleta i així considerar que havien de fer amb Butman i els seus homes. 8 o 10 minuts més tard, els pirates tornaven, "aparentment amb molta pressa, ens van tancar a sota i van tancar l'escotilla de popa i l'escotilla de proa" va explicar el capità. Els assaltants van destrossar les veles i tallar alguns dels caps. Van amuntar diversos materials inflamables en una cabina on van calar foc. Les instruccions dels pirates eren clares: cremar i enfonsar la tripulació per no deixar cap prova del crim. Per acabar, es

---

could judge about 70 or 80 men of all descriptions being that he was too powerful for us to resist against our boat was lowered and the Capt.

van emportar la bandera estatunidenca del *Mexican* i el bot per enfonsar-lo. Ràpidament, la goleta pirata va desaparèixer direcció a l'est.<sup>70</sup>

Quan la tripulació del *Mexican* va intuir que els assaltants ja estaven prou lluny van afanyar-se a apagar el foc que s'estava estenent pel pal major. El capità Butman va explicar que un cop a coberta van albirar un altre vaixell en direcció est. És ben probable que, de no haver aparegut aquell vaixell a la vista i haver disposat de més temps, els pirates del *Panda* s'haurien pres amb més calma la destrossa del *Mexican* i l'assassinat de la tripulació. Amb evidents dificultats, la tripulació del *Mexican* va aconseguir redreçar el bergantí i arribar a les costes nord-americanes el 12 d'octubre. Tan bon punt va trepitjar Salem, Butman va denunciar l'assalt sofert per aquella goleta amb bandera colombiana. En el text titulat *Piracy and Robbery* va explicar amb tota mena de detalls aquell episodi de violència i, a més, va facilitar una descripció molt acurada de la goleta per tal que els pirates fossin capturats. Butman va descriure el *Panda* de la següent manera:

She was a low straight schooner of about one hundred and fifty tons, painted black with a narrow white streak, a large head with a horn of plenty painted white, large [...] but no yards or sail on it; masts raked very much, mainsail very and guard at the head, sails made with split cloth and all new; had two long brass twelve pounders, and a large gun on a pivot amidship and about seventy men who appeared to be Spaniards and mulattoes.<sup>71</sup>

Més endavant, John Groves Butman diria que el *Panda* no era una goleta "clàssica". Ell creia que es tractava d'un Clíper de Baltimore.<sup>72</sup> En certa manera, podem donar per vàlida aquesta afirmació, puix que el capità coneixia bé aquests tipus d'embarcacions. Entre 1790 i 1820, el clíper fou la nau insígnia de les drassanes de la Badia de Chesapeake a l'estat de Maryland. Era una "embarcació de vela estreta, i lleugera, ràpida i molt resistent, que solia arborar aparell redó o veles de ganivet estretes i lleugeres".<sup>73</sup> Els clípers tenien dos o tres pals i sovint usaven l'aparell d'una goleta. En un moment en què la velocitat determinava la supervivència en el mar, el clíper va adquirir gran fama com a mercant i vaixell de guerra durant el conflicte de 1812 entre

<sup>70</sup> NA-WashingtonDCc. NAID 833652. Entry 949. Folder 1. Records Regarding Privateers and Piracy, 1813 – 1835. List of papers transmitted on the 3<sup>a</sup> of June 1835 tot the Secretary of State by D. L. Child. N<sup>o</sup> 2. Captain Butman's publication on arriving at Salem. Copy; Frases traduïdes del text original en anglès: they beat me severely over the back, said that they know there was more, that they should search for it, and if they found any they would cut all our throats; apparently un a great hurry, shut us all below, and fastened down the companion way and after hatch and forecatle hatch.

<sup>71</sup> *Ibidem*.

<sup>72</sup> Testimoni de John Groves Butman, capità del *Mexican*. A REPORT (1934), p. 9

<sup>73</sup> ACADEMIA VALENCIANA DE LA LLENGUA (2007), p. 43.



els Estats Units i la Gran Bretanya. Però la velocitat que ofería també va atraure l'interès d'altres tipus d'activitats com la pirateria i el tràfic d'esclaus. Durant el s. XIX, sobretot la dècada de 1830, el clíper fou una de les embarcacions preferides per als traficants d'esclaus espanyols per què la seva velocitat permetia escapar de la persecució britànica i el seu arquetip acceptable ofería la possibilitat de carregar un bon nombre d'esclaus.<sup>74</sup> En una carta enviada per la Comissió Mixta de l'Havana a l'almirall britànic Halkett el 1836, es deia el següent

[...] the Slave Traders in Havana are now adopting a new system for carrying on their nefarious traffic, by employing Baltimore schooners of from 50 to 120 tons. These vessels are of the lightest possible description of build, and are provided with 30 sweeps; their rig is that of the New York pilot-boat, that is to say, flying gaff-topsails upon both masts, and they are for the most part unarmed, their intention being now to trust entirely to speed.<sup>75</sup>

Encara que el *Panda* no anava gens desarmat, no seria cap sorpresa que hagués estat construït a unes drassanes de Baltimore. Les firmes nord-americanes jugaven un paper important en la introducció de noves tecnologies navals i noliejaven expedicions negreres amb firmes espanyoles. A tall d'exemple, la casa comercial *Blanco&Carballo* del malagueny Pedro Blanco, un dels factors més importats de la Costa de Gallines, estava associada amb *Peter Harmony&Company* de Nova York i amb Robert Barry de Baltimore, entre altres.<sup>76</sup>

Respecte a les paraules que iniciaven aquest capítol, Baltassar Vallarino afirma que els vaixells negrers eren embarcacions “termafroditas”. El *Panda* no era un vaixell de guerra, tampoc un corsari, ni un mercant, era un vaixell negrer. La seva peculiaritat residia en el fet que en tot moment podia exercir de les tres tipologies i, com hem pogut comprovar, va haver-hi una que li va arrabassar el protagonisme a les altres dues. L'assalt del *Panda* al *Mexican* aquell 20 de setembre de 1832 ens fa haver de preguntar-nos diverses qüestions al respecte: era comú que les expedicions esclavistes de l'etapa il·legal cometessin actes de pirateria? Quan la tripulació del *Panda* va sortir de l'Havana tenia previst convertir-se en pirates? Qui estava darrere d'aquella decisió: la tripulació, Gibert, de Soto o els armadors? Realment, com podia esperar el ric comerciant Joseph Peabody i la tripulació del *Mexican* que el seu bergantí fos assaltat per uns pirates en la seva ruta cap a Rio de Janeiro?

<sup>74</sup> BARCIA, Manuel i KESIDOU, Effie (2017), p. 12.

<sup>75</sup> BPP. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, The Havana, Rio de Janeiro and Surinam*. 1836. Class A. Núm. 151.

<sup>76</sup> BPP. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, The Havana, Rio de Janeiro and Surinam*. 1836. Class A. Núm. 45.

Feia més d'un segle que l'Edat d'Or de la pirateria s'havia acabat. Els pirates formaven part de l'imaginari col·lectiu dels mariners que solcaven els oceans. La memòria de pirates amb pegats a l'ull, potes de pal, lloros a les espatlles, tresors amagats i societats utòpiques formava part de la infinitat amalgama de llegendes i contes del mar. Però bona part de les llegendes van sorgir d'una època en què els pirates infestaven l'Atlàntic i el mar del Carib i arborant la Jolly Roger, la bandera pirata, assaltaven els bucs comercials de les potències colonials europees. El que la historiografia ha anomenat l'Edat d'Or no va durar més d'un segle ocupant un període aproximat de 1650 a 1730. Una edat daurada que ha estat dividida entre tres generacions de pirates diferents: la generació dels bucaners de 1650 a 1680 i els Germans de la Costa a illa Tortuga, molts d'ells soldats radicals anglesos o llops de mar protestants provinents de les illes britàniques, Països Baixos i el nord de França;<sup>77</sup> la generació de Henry Avery de la dècada de 1690 i amb fites com la creació de societats complexes i mestisses a l'illa de Madagascar;<sup>78</sup> i la generació de pirates de 1716 a 1726 sortits de la Guerra de Successió Espanyola.<sup>79</sup>

Les explicacions tradicionals de per què la gent s'acabava fent pirata han destacat la cobdícia: les ànsies d'enriquiment personal.<sup>80</sup> Encara que hi hagi part de veritat en aquesta afirmació, les interpretacions més recents s'han centrat a estudiar les causes socials de la pirateria: la necessitat de molts mariners d'escapar de l'estrict control jeràrquic dels vaixells mercants i militars; fugir de les deplorables condicions laborals on la fam, la set, les mutilacions, les pallisses i les malalties formaven part del dia a dia; i la voluntat de guanyar-se bé la vida o, almenys, viure en les millors condicions possibles. Bona part d'aquesta línia d'interpretació defensa que els pirates de l'Edat d'Or van estructurar formes alternatives d'organització social i política respecte a les societats de l'Europa de l'Antic Règim i l'Amèrica colonial.<sup>81</sup> Peter Linebaugh i Marcus Rediker en una obra ja clàssica, *The Many-Headed Hydra*, van demostrar com el vaixell pirata de principis del s. XVIII va ser un "món del revés". En el seu món de fusta, aquella generació de pirates administrava justícia, escollien els oficials, repartien el botí de forma equitativa i creaven caixes de resistència pels companys malferits. Tot se sostenia per formes assembleàries on tots els membres de la tripulació tenien vot i

---

<sup>77</sup> EXQUEMELIN, Alexander O. [1678 (1988)].

<sup>78</sup> GRAEBER, David (2024).

<sup>79</sup> REDIKER, Marcus (2023), p. 23 – 24.

<sup>80</sup> MANCHA MARTÍNEZ, Erick (2022).

<sup>81</sup> WOODARD, Colin (2008); KUHN, Gabriel. (2021); REDIKER, Marcus (2023); GREABER, David (2024).

dret. El vaixell pirata era igualitari i establia una jerarquia totalment diferent de la que es podia trobar a les naus de les monarquies europees.<sup>82</sup> L'antropòleg David Graeber va defensar en la seva obra pòstuma que les narracions dels pirates van encarnar formes de llibertat ben definides que, indiferentment que fossin certes o romantitzades, proposaven conceptes de llibertat alternatius als que més tard adoptarien els salons de la il·lustració del s. XVIII.<sup>83</sup>

Però lluny de les interpretacions que veuen en els pirates la creació de modernes formes de democràcia radical, la pirateria va suposar un greu problema pels capitals mercantils de les potències colonials europees. No només per què proposaven (conscients o no) formes alternatives d'organització social, sinó que l'assalt violent debilitava les rutes i els establiments comercials europeus a l'Atlàntic. La violència pirata va ser castigada amb severitat per la violència de l'Estat. La primera com a reacció de la segona o la segona com a reacció de la primera. L'última generació de l'Edat d'Or de la pirateria va ser exterminada per les potències colonials europees. Els pirates foren declarats *hostes humani generis*, enemics de la humanitat, perquè “el problema era tan grave que obligó a cooperar a imperis rivals.”<sup>84</sup>

Durant la dècada de 1720, la Gran Bretanya i França van liderar una campanya “internacional de terror” amb l'ús combinat de fortes lleis, tribunals penals, repressió i l'exhibició pública d'execucions massives a la forca per tal d'exterminar la pirateria a tot l'Atlàntic. Les campanyes d'extermini en el Carib van donar el seu fruit. El 1718 el govern britànic va arrasar amb la zona de Bahames que havia estat un important punt de reunió de pirates durant tota l'Edat d'Or. La forta repressió sobre el Carib va causar que molts pirates es trasllessin a les costes de l'Àfrica occidental on atacaven els vaixells, les factories i els forts de les diferents companyies europees que es dedicaven al tràfic d'esclaus. Els atacs més importants sobre el que es convertiria durant el s. XVIII en un dels comerços més lucratiu, van ser protagonitzats per Bartholomew Roberts. A principi de la dècada de 1720, Roberts va liderar una flota de vaixells pirates que va arrasar amb la infraestructura esclavista de la Costa de l'Or. Les pèrdues que va ocasionar al capital mercantil esclavista va provocar la reacció del govern britànic. Les companyies esclavistes britàniques van exigir l'extermini de Roberts i els seus per tal de garantir el subministrament d'esclaus al continent americà, sobretot, després d'haver

---

<sup>82</sup> LINEBAUGH, Peter i REDIKER, Marcus (2022), p. 203 – 244.

<sup>83</sup> GRAEBER, David (2024), p. 17 – 18.

<sup>84</sup> REDIKER, Marcus (2023), p. 51.

aconseguit en el Tractat d'Utrecht de 1713 el monopoli de l'exportació d'esclaus a tots els dominis d'Espanya a Amèrica amb el Asiento de Negros. El 1722 a les costes de Cap López, un esquadró naval britànic va derrotar la flota pirata de Roberts. Els pirates capturats van ser penjats en el Castell del Cap, el principal centre negrer britànic d'aleshores. Els seus cossos foren repartits al llarg de la costa africana i penjats com advertència en els murs dels forts esclavistes. Amb la derrota de la flota de Roberts la pirateria va decaure en picat. Al voltant del 1726, malgrat alguns episodis aïllats, els Estats europeus havien exterminat la pirateria a tot l'Atlàntic. S'havia eliminat un dels grans obstacles perquè el comerç triangular prosperés i es produís el gran salt quantitatiu en el tràfic d'esclaus.<sup>85</sup>

Si la pirateria ja feia temps que no era un problema pels navegants de l'Atlàntic, com és que es va produir el fet que aquí ens ocupa? Malgrat que l'Edat d'Or va arribar a la fi, els actes de pirateria van continuar sent una constant a l'Atlàntic. Durant el s. XVIII les múltiples guerres entre les potències colonials europees van comportar noves formes de pirateria. Ja no es tractava de persones fora del control dels imperis europeus que formaven societats i jerarquies alternatives sinó que les mateixes monarquies europees empraven l'ús del corsari per fer la guerra i debilitar els estats enemics. Tal com ho havien fet francesos, neerlandesos, anglesos durant el s. XVI per debilitar l'hegemonia de la Monarquia Hispànica. De fet, durant l'època de les Revolucions atlàntiques l'ús de *privateers* fou una constant. Un bon exemple d'això, el veiem en l'ús per les 13 colònies nord-americanes de *privateers* per contrarestar la superioritat de la Royal Navy en les diferents guerres contra l'antiga metròpoli (1775 – 1783 i 1812).<sup>86</sup>

Recentment, la historiadora Sarah Craze ha demostrat per la primera meitat del s. XIX que els atacs de pirateria foren una greu amenaça per als mercants i passatgers que travessaven l'Atlàntic. Durant les Guerres Revolucionàries (1801 – 1815), tant britànics com francesos havien mantingut els actes de pirateria sota el control de les seves armades centralitzades. Altrament, el cas d'Espanya es força il·lustratiu per entendre el nou auge de la pirateria a l'Atlàntic. La corona espanyola va quedar molt debilitada per la invasió de Napoleó. El buit de poder i l'inici dels processos d'independència de bona part de les seves colònies a l'Amèrica continental va provocar la proliferació de nous pirates. Durant la dècada de 1810, la Gran Colòmbia, Nova Granada, Veneçuela, Mèxic, Uruguai i Buenos Aires utilitzaven els corsaris per debilitar

---

<sup>85</sup> SUTTON, Angela C. (2023); REDIKER, Marcus (2023).

<sup>86</sup> TABARROK, Alexander (2007).

la posició espanyola.<sup>87</sup> Per al 1824 a Espanya només li quedaven les lleials illes de Cuba i Puerto Rico. *La Ordenanza General de Corso de 1801* havia institucionalitzat el corsari i Espanya permetia les actuacions privades d'assalt, saqueig i captura dels vaixells enemics. Al voltant de la dècada de 1820, des de Cuba i Puerto Rico, sorgiren els autodenominats *Vengadores de su Patria* que atacaven els bucs amb banderes de les joves repúbliques emancipades, però, també, vaixells d'altres Estats com els britànics i els nord-americans.<sup>88</sup>

L'historiador Matthew McCarty va demostrar com els pirates formaven part de l'economia i política de Cuba i Puerto Rico durant la dècada de 1820.<sup>89</sup> Com va passar amb la generació de pirates de Bartholomew Roberts sortida de la Guerra de Successió Espanyola, de les Guerres per la Independència de les colònies americanes va sortir una nova generació de pirates corsaris. No sabem si el capità Pere Gibert formava part d'aquesta nova generació. Àngel Joaniquet a *Pirates i Corsaris Catalans* va assenyalar que “la *troupe* de Gibert sempre rondava per les costes dels nous Estats que van formar la Unió en independitzar-se d'Anglaterra”.<sup>90</sup> Així i tot, no tenim notícies ni fonts que ho confirmin, encara que l'ús de la bandera colombiana en l'assalt al *Mexican* apunta al fet que Gibert podria haver estat un corsari en les guerres entre l'imperi espanyol i l'Amèrica emancipada o, si més no, coneixia bé les formes de pirateria d'aquesta generació.

No obstant això, que els corsaris actuessin en nom d'una bandera determinada no vol dir que els seus actes estiguessin vinculats als postulats d'emancipació contra el domini colonial espanyol. La majoria de les tripulacions pirates eren plurinacionals: la majoria francesos. Segons la historiadora Johanna Von Grafenstein, pocs defensaven els ideals republicans de les colònies emancipades. La majoria aprofitava una conjuntura internacional favorable pel saqueig i el contraban, i sí així es debilitava a l'enemic de la bandera que el corsari arborava millor. Per aquest motiu, els atacs de pirateria també es van produir contra vaixells d'Estats que no participaven del conflicte entre la corona espanyola i l'Amèrica continental.<sup>91</sup> En conseqüència, tant els corsaris vinculats a la insurgència dels nous estats llatinoamericans com les respostes de l'imperi espanyol va provocar un nou auge de la pirateria a l'Atlàntic i, particularment, al mar del Carib.

---

<sup>87</sup> CRAZE, Sarah (2022), p. 7 – 8.

<sup>88</sup> *Ibidem*, p. 58 – 62.

<sup>89</sup> McCARTHY, Matthew (2013).

<sup>90</sup> JOANIQUE, Àngel (1995), p. 88.

<sup>91</sup> GRAFENSTEIN, Johanna Von (2004).

Encara que en els pirates del s. XIX la historiografia no ha detectat la construcció de formes d'organització social alternativa com si s'ha vist pel període de 1650 a 1726, l'auge dels pirates del vuit-cents podria ser interpretat com una segona Edat d'Or de la Pirateria.

L'atac del *Panda* al *Mexican* no va ser un fet aïllat. El que pretenia ser la típica expedició esclavista també es va convertir en una empresa pirata. És ben probable que Pere Gibert tingués al cap assaltar alguns dels bucs mercants que es trobés en la seva ruta a São Tomé. Per una banda, Gibert portava la bandera colombiana i no era gaire usual l'ús d'aquest pavelló pels traficants espanyols. L'ús de colors d'altres pavellons fou una de les formes que tenien els traficants d'esclaus per evitar o confondre la persecució britànica. Però entre els pavellons més emprats pels espanyols hi destacaven el portuguès, el brasiler, el francès o el nord-americà. De fet, no fou una casualitat que els mariners que van protagonitzar l'abordatge al *Mexican* s'emportessin la bandera estatunidenca. Així mateix, canviar de pavelló no era tan simple com portar un tros de tela que representés la bandera en qüestió. Sovint, els vaixells negrers portaven els documents de l'Estat representat, perquè els tractats per la repressió del tràfic d'esclaus eren bilaterals entre la Gran Bretanya i l'altre estat en qüestió. El procediment de captura o la condemna del vaixell era determinada pels acords de cada tractat que podia ser completament diferent entre països. A tall d'exemple, des del tractat de 1817 Espanya va autoritzar el dret de visita a la Gran Bretanya. En canvi, els Estats Units mai van permetre el dret de visita dels vaixells que portessin el seu pavelló. Per aquest motiu, molts negrers espanyols arboraven la bandera i portaven papers nord-americans.

D'altra banda, Gibert havia decidit armar la seva goleta. Segons els registres de les autoritats de l'Havana el *Panda* disposava d'un canyó de pivot de metall de 16 lliures, 2 canoneres de 12 a la bateria, 24 mosquets, 32 espases, 4 parells de pistoles i la municció corresponent.<sup>92</sup> Difícilment, els vaixells mercants podien fer-li afronta. De fet, resulta que l'assalt al *Mexican* no era el primer acte de pirateria de la goleta esclavista. En el judici que es produiria més endavant, en José Pérez, mariner del *Panda*, va testificar que vuit dies després de la sortida de l'Havana havien assaltat una corbeta anglesa. El procediment va ser semblant al del *Mexican*. El *Panda* va atrapar la corbeta, Pere Gibert va saludar al capità anglès i va ordenar-li que vingués amb el seu bot. Quan ja es trobava a prop, Gibert, el nostramo i dos mariners saltaren al bot i li ordenaren que

---

<sup>92</sup> Passaport del Castillo del Moro, l'Havana, del 18 d'agost, vegeu: CIRCUIT COURT (2022)..., p. 37.

tornés a la corbeta. Un cop a bord de la corbeta anglesa van robar cinc cabres, formatges i altres provisions.<sup>93</sup> L'assalt no es pot comparar amb els guanys que va reportar el saqueig del *Mexican*. Però, potser, aquest primer acte va animar a Gibert i la tripulació del *Panda* a continuar amb l'assalt d'altres embarcacions.

Com hem vist en el capítol anterior, l'expedició del *Panda* havia estat organitzada de manera minuciosa pels seus armadors amb un sol objectiu: carregar d'esclaus les bodegues de la goleta. En les instruccions no hi constava cap que autoritzés Gibert a destinar la goleta a actes de pirateria. Però sabem que a Gibert, com a qualsevol altre capità d'un vaixell negrer, se li conferia una autoritat absoluta durant tota la travessa. Això sí, les decisions de Gibert havien de ser compartides i deliberades amb el seu primer oficial, Bernardo de Soto. De fet, José Pérez va precisar que "most implicit obedience was paid to Capt. Gibert by the crew of the *Panda*. Don't think the crew feared him, but obeyed all his orders".<sup>94</sup> Per tant, en el vaixell de Gibert no hi havia un govern horitzontal on tota la tripulació tenia dret i vot com passava amb certs vaixells de l'Edat d'Or de la Pirateria. No, en el *Panda*, eren Gibert i de Soto qui decidien que fer en tot moment. El català i el gallec van decidir que l'expedició es convertiria per uns moments en pirata i així treure encara més rèdit de la travessa. Els guanys obtinguts amb l'assalt al *Mexican* eren d'uns 20.000 \$ que, suposaven molt més del que qualsevol de la tripulació del *Panda*, inclòs Gibert i de Soto, anaven a guanyar.

Que una expedició negrera practiqués la pirateria no era un cas excepcional. L'armament, la quantitat de tripulació i les característiques dels vaixells negrers tenien en compte les múltiples situacions que podien afrontar durant la travessa transatlàntica: persecució britànica, sufocar revoltes esclaves o accions pirates. Javier Moreno Rico afirma que els negrers sovint compaginaven l'activitat negrera amb el corsarisme o la pirateria. A tall d'exemple, ens exposa el cas de la fragata *Cristina* amb matrícula de Tarragona amb una dotació de 27 homes que exercia de corsari-negrer en el 1819.<sup>95</sup> D'altra banda, armar els negrers també es devia a la necessitat de defensar-se d'altres pirates. Moreno Rico ens ofereix l'exemple de la goleta *Restauradora* que, el novembre de 1818, va ser atacada per un corsari a prop de Matanzas quan es disposava a

---

<sup>93</sup> Testimoni José Pérez, mariner del *Panda*, A REPORT (1934), p. 26

<sup>94</sup> *Ibidem*.

<sup>95</sup> MORENO RICO, Javier (2017), p. 76.

desembarcar un carregament de *bozales*. Els corsaris van segrestar al capità i cinc mariners i no foren alliberats fins que es va pagar un rescat.<sup>96</sup>

Així mateix, els casos exposats són de la dècada quan el tràfic d'esclaus encara era legal i els corsaris infestaven les aigües del Carib amb motiu dels conflictes entre Espanya i els moviments d'independència de l'Amèrica continental. Però la pirateria i el tràfic d'esclaus van continuar tenint una relació molt estreta durant els anys en els quals succeeix la història del *Panda*. A *Deu històries negreres*, Xavier Sust ens ofereix un cas exemplar.<sup>97</sup> El març de 1830, el falutx *Despejado* amb matrícula de Barcelona capitanejat per Antonio Constantí es trobava ancorat al port de San Juan de Ajudá a l'espera de comprar esclaus. Prèviament, el falutx català havia intentat comprar esclaus a altres factories, com la de Pedro Blanco de Gallinas, però com que no disposaven d'esclaus va acabar a Ajudá a la factoria de Felix de Sousa, un dels majors traficants d'esclaus del període. Però el 24 de març, el falutx va marxar sense el seu capità i el segon a bord. La nau havia estat segrestada per la tripulació i Pere Sust i Cisa, el nostramo i representant dels armadors. En paraules de Sust: “tot fa pensar les diferències en la valoració del fracàs de no haver aconseguit fins aquell moment esclaus, en l'aparença de poder-ne obtenir en un termini raonable i en la possibilitat de superar la vigilància cada vegada més estreta de l'esquadra anglesa sobre els vaixells negrers, van trencar la bona relació del representant de la propietat del vaixell amb el seu capità i el segon pilot.”<sup>98</sup> Deu dies després de la seva sortida el *Despejado* capitanejat per Pere Sust va albirar el *St. Helena* i el van abordar. L'assalt de la tripulació amotinada fou extremadament violent, causant la mort de tretze homes dels vint que hi anaven en el *St. Helena*. Malgrat que els supervivents van donar denunciar l'atac a Freetown, els pirates mai van ser capturats.

Així doncs, no tots els pirates eren capturats. N'és un bon exemple l'episodi que va narrar Jem Marny el 3 de juny de 1831 sobre l'assalt i l'assassinat de la tripulació del bergantí *Maria*. Indirectament, podria ser que la història d'en Marny connectés amb un dels protagonistes del *Panda*. Marny era un kru de Sierra Leone que havia estat treballant en diferents vaixells anglesos. En una data sense especificar a principis de l'any 1831 va embarcar-se en el *Maria* des de l'illa de Príncipe. El bergantí, carregat d'ivori i or, després de set dies de navegació, va ser assaltat per un vaixell amb bandera

---

<sup>96</sup> *Ibidem*, p. 84.

<sup>97</sup> SUST, Xavier (2022), p. 33 – 49.

<sup>98</sup> *Ibidem*, p. 44.



espanyola. L'abordatge fou tremendament violent i els pirates van matar a tota la tripulació del *Maria* per després enfonsar-lo. En Jem Marny es va salvar per què el capità pirata volia emportar-se'l a Cuba per vendre'l com esclau, així com al seu company kru i a altres quatre africans de Costa del Cap. Hàbilment, en Marny i el seu company en una nit de tempesta van escapar amb un bot i van aconseguir arribar a la costa d'Ajudá on van agafar passatge per tornar a Sierra Leone. Allà van denunciar a les autoritats britàniques l'assalt sofert.<sup>99</sup> Els britànics van traslladar la informació als agents de l'Havana perquè estiguessin pendents de les arribades de vaixells amb característiques semblants a la descripció feta pel Marny. Mai van poder determinar qui havia estat el protagonista de l'atac. Però un agent britànic destinat a l'Havana, en Macleay, sempre va sospitar del *Lyon*, un vaixell amb bandera nord-americana capitanejat per l'americà J. Mackenzie que havia tornat d'Ajudá en dates que coincidien amb els fets. Tot i no encaixar gaire amb la descripció feta pel Marny, en Macleay sospitava del propietari del vaixell, en Zangroniz, del qual creia que estava connectat amb pràctiques pirates. El vaixell *Lyon* va ser venut de seguida i amb el nom de *Leon* va salpar cap a la Corunya el 23 d'abril comandat per un tal “\_\_\_ Soto.”<sup>100</sup>

Amb tot, el que demostra el cas del *Maria* és l'estricta relació que hi havia entre el món del tràfic il·legal i la pirateria. No només per què alguns negrers, a vegades, cometessin actes de pirateria, sinó que les dues activitats eren il·legals, penades i, per certs estats, assimilades amb el mateix càstig. A tall d'exemple, a partir del 1831, el Brasil va associar el crim de traficant amb esclaus al de la pirateria, a semblança de les lleis britàniques.<sup>101</sup> La Gran Bretanya estipulava en el 5è Acte de George IV, cap. 113, que “the offence of carrying away persons on the high sea, to-be dealt with as slaves, is declared to be piracy, and punishable with death”.<sup>102</sup> Així mateix, no sabem si les sospites de Macleay apuntaven a la veritat. Però podem assegurar que aquest tal Soto era el mateix Bernardo de Soto, el primer oficial del *Panda*. Ho hem pogut esbrinar per què de Soto, poc més tard d'adquirir el *Lyon* i canviar-li el nom per *Leon*, protagonitzaria una gesta que li salvaria la vida en el judici on el govern dels Estats Units l'acusaria de pirata per l'assalt al *Mexican*.

<sup>99</sup> BPP. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, The Havana, Rio de Janeiro and Surinam*. 1831. Class A. Núm. 90. Third Enclousure.

<sup>100</sup> BPP. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, The Havana, Rio de Janeiro and Surinam*. 1831. Class A. Núm. 90.

<sup>101</sup> RAMOS DE SANTANA, Aderivaldo (2022), p. 161

<sup>102</sup> BPP. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, The Havana, Rio de Janeiro and Surinam*. 1831. Class A. Núm. 9.

#### 4. NEGOCIS AMB ELS ORUNGU DE CAP LÓPEZ

*“Apelamos a los señores Africanos.”*  
El interior de un negrero. B. V.<sup>103</sup>

Durant tots els anys que durà el tràfic d'esclaus els europeus mai pogueren penetrar ni establir-se a l'interior del continent africà. Els primers intents dels portuguesos xocaren amb estats africans organitzats que tenien forces militars suficients per retenir-los.<sup>104</sup> D'altra banda, “la enfermedad era la primera línea de defensa de África, con dolencias como la enfermedad del sueño o tripanosomiasis, la biliarzia o esquistosomosis, la malaria y la fiebre amarilla, para las cuales los europeos tenían pocas defensas.”<sup>105</sup> A causa de la impossibilitat d'efectuar l'ocupació del territori, els europeus optaren per la diplomàcia, la colonització d'illes costaneres, la construcció de forts i l'establiment de factories. La llarga durada del tràfic transatlàntic d'esclavitzats i la gran diversitat dels espais i actors implicats comporta rebutjar la idea d'entendre-ho com un bloc monolític. Al llarg del tràfic el grau de participació de les diferents regions del continent africà implicades fou dispar i amb intensitats diverses. Com a mostra, la regió que va des de Cap López fins a Benguela va arribar a subministrar gairebé la meitat dels 12,5 milions d'esclavitzats que es comptabilitzen per al tràfic transatlàntic.<sup>106</sup>

Com hem esmentat anteriorment, a mitjans del s. XVIII es va produir el gran salt quantitatiu del comerç esclavista a causa de l'increment de la demanda de mà d'obra esclava a les plantacions de les colònies europees al continent americà. Però l'augment exponencial i la impossibilitat que els europeus s'establissin a l'interior del continent va accentuar en les societats africanes la implementació de nous models socioeconòmics que ja havien anat apareixent des del s. XVII. Des de Senegàmbia fins a Benguela, aparegueren els coneguts com a “depredadors”: estats o societats relativament petites especialitzades en la captura de persones per a l'abastiment de les xarxes negreres com Benín, Oyo, Dahomey o els Ashanti.<sup>107</sup> Aquestes, a canvi d'esclaus, rebien per part dels europeus: alcohol, manufactures i armes de foc. Les armes servien per perfeccionar les seves capacitats militars i com a conseqüència nombroses societats africanes adoptaren el sistema cíclic descrit per Warrent C. Whatley, on la captura d'esclaus suposava

<sup>103</sup> B.V. [1844 (1990)], p. 112.

<sup>104</sup> MORAL, Eric (2017), p. 111.

<sup>105</sup> RINGROSE, David (2019), p. 117.

<sup>106</sup> Per a una major comprensió del tràfic d'esclaus en aquesta extensa regió, en particular la d'Angola, vegeu: MILLER, Joseph (1988).

<sup>107</sup> GENTILI, Anna M. (2012); SOUMONNI, Elisée (2001).

adquirir materials i recursos per continuar amb la captura de més esclaus. Naturalment, això atorgava la superioritat militar a la societat esclavista en qüestió respecte a les societats veïnes, obligades a entrar en el circuit o a emigrar per evitar l'esclavització.<sup>108</sup> La militarització i el col·lapse de les economies productives comportà l'adopció de models socials de jerarquies militaritzades i la proliferació de monarquies autocràtiques que es disputaven el control de les seves regions.

Retornant a la història del *Panda*, després del seu exitós saqueig del *Mexican*, la goleta esclavista espanyola va continuar la travessa atlàntica i a finals del mes de setembre de 1832, després de cinc setmanes de navegació, va albirar les costes de Cap Mont (actual Gran Cap Mont, nord de Libèria).<sup>109</sup> La travessa atlàntica entre l'Havana i les costes africanes més pròximes, que eren les de Senegàmbia, durava entre tres i cinc setmanes. Malgrat que Senegàmbia havia estat de les primeres costes de venda d'esclavitzats, en el s. XIX ja feia temps que s'havia convertit en un espai marginal. Els circuits esclavistes s'havien anat traslladant cap al sud al llarg de la costa africana occidental, des de Cap Mont fins al Golf de Biafra i la zona d'Angola i el Congo. Durant el s. XIX, una de les zones més pròximes a Cuba i, certament, una de les més visitades pels negrers espanyols era la costa de Gallinas: 12 km de costa amb infinitat d'illes i vies fluvials que feren d'aquesta regió un dels grans centres d'exportació d'esclavitzats a l'illa de Cuba durant l'etapa il·legal. Tot i la seva proximitat a la colònia britànica de Sierra Leone on a la seva capital, Freetown, hi havia la base de la Royal Navy i el Tribunal Mixt anglo-espanyol per a la persecució i repressió del tràfic, nombrosos espanyols aprofitaren la complicada orografia de Gallinas per instal·lar-s'hi com a factors.<sup>110</sup> Tanmateix, Pere Gibert i Bernardo de Soto no tenien pensat anar a Gallinas.

El *Panda* va anar resseguint la costa direcció sud-est. La seva primera parada va ser a Grand Bassam (actual Costa d'Ivori).<sup>111</sup> El port de Bassam era un important punt de recalada dels vaixells que es dirigien més al sud així com un important punt de venda d'esclaus. Des de Bassam fins a la desembocadura del riu Volta s'estén una costa de

<sup>108</sup> WHATLEY, Warren C. (2018).

<sup>109</sup> La goleta *Nuestra Señora de Montserrat* capitanejada per Idriso de Pasqual va sortir de l'Havana el novembre de 1819 i va arribar a Cap Monte (Cape Grand Mount) el gener de 1820. El seu viatge no va durar més de dos mesos. La goleta fou capturada pels britànics amb 84 esclavitzats a bord, dels quals un 80 per 100 eren nens i nenes. Va ser conduïda i jutjada a Freetown, vegeu *TASTD*, Núm. 2322.

<sup>110</sup> NERÍN, Gustau (2015), p. 103 – 172; BARCIA ZEQUEIRA, Maria del C. (2018); ENRÍQUEZ ÀLVARO, Adrià. (2020).

<sup>111</sup> Carta jurada de José Velázquez, mariner del *Panda*, firmada el 28 de novembre de 1834. A *SUPPLEMENT* (1835), p. 4.

més de 800 km amb el nom de la Costa d'Or. Com altres topònims de la geografia costanera de l'Àfrica occidental, té el seu origen en l'arribada dels primers europeus durant el s. XV i fa referència al producte predominant de la zona (altre exemple seria la Costa d'Ivori). Al llarg de la Costa d'Or, els portuguesos articularen una xarxa comercial al voltant dels circuits comercials africans preexistents per tal d'accedir al preuat metall preciós. Els portuguesos trobaren una petita illa costanera al que anomenaren *a mina d'ouoro* on el 1481 i amb el beneplàcit i autorització dels sobirans locals construïren el fort de São Jorge da Mina.<sup>112</sup> Del s. XVI cap endavant, a mesura que el tràfic d'esclaus va anar eclipsant el desig d'obtenir matèries primeres, altres països europeus es van anar instal·lant al llarg de la costa. D'aquesta forma, portuguesos primer i francesos, anglesos, neerlandesos, danesos, suecs i prussians, més tard, van anar instal·lant-se en petits territoris costaners que eren cedits pels caps locals. Des del s. XVI fins al s. XVIII, la Costa d'Or fou un dels principals escenaris del tràfic d'esclaus i, conseqüentment, espai de conflicte entre els Estats africans i europeus.<sup>113</sup>

En el període en què el *Panda* estava ancorat al port de Bassam els britànics havien enfortit la seva presència. El Castell de la Costa del Cap construït per una companyia sueca el 1653, ja feia temps que estava en mans britàniques. En el passat havia estat un dels principals punts de la xarxa negrera anglesa i on, precisament, s'havia executat el 1722 a bona part de la tripulació pirata de Bartolomew Roberts. Ara, els britànics l'usaven com a base per a la persecució del tràfic d'esclaus i punt de contacte per al comerç amb les societats de la zona. La Confederació Ashanti formada per diversos pobles àkan de l'interior imposava la seva hegemonia al llarg de la Costa d'Or, un domini sustentat pel tràfic d'esclaus i les incursions als territoris veïns. El 1832, feia vuit anys que Osei Bonsu, líder de la confederació i dipositari de la Ashantihene, havia inferit una aclaparant victòria militar a Sir Charles McCarty, governador britànic de Sierra Leone, a la batalla de Bonsaso (1824). Les tensions entre britànics i els ashanti eren la conseqüència de la voluntat dels primers d'intentar exterminar la principal font de riquesa dels segons: el tràfic d'esclaus. Així com els britànics intentaven augmentar la seva influència enfortint els enemics dels ashanti.<sup>114</sup>

Analitzant la situació, no és estrany que només dos dies després de l'arribada del *Panda* a Bassam, que quedava entre Freetown i el castell de Costa del Cap, aparegués

---

<sup>112</sup> CALDEIRA, Arlindo M. (2013), p. 26.

<sup>113</sup> MORAL, Garcia (2017), p. 109 – 113.

<sup>114</sup> KI-ZERBO, Joseph (2011), p. 400 – 404.

un vaixell de guerra britànic del qual la tripulació del *Panda* va decidir fugir. La decisió que va prendre Pere Gibert és més probable que fos per témer ser capturat pels britànics amb motiu de ser acusat d'esclavista que per pirata. És difícil que les notícies de l'assalt al *Mexican* ja haguessin arribat a les autoritats britàniques. És més, el vaixell nord-americà malferit encara no havia arribat a Salem. A part, Gibert i la tripulació devien creure que el *Mexican* s'havia incendiat i enfonsat. Altrament, convé recordar que el tractat de 1835 que permetia capturar a la Royal Navy els vaixells negrers espanyols sense necessitat de tenir esclaus a bord encara no s'havia firmat. Però els britànics sovint capturaven vaixells negrers sense complir estrictament amb la legalitat establerta pel tractat anglo-espanyol de 1817, el qual només permetia capturar les naus negreres que portessin esclavitzats a bord. Arturo Arnalte va demostrar com els britànics, de vegades, empraven tota mena de tripijocs per capturar i condemnar els negrers espanyols. Per exemple, quan no trobaven esclaus a bord, ells mateixos els introduïen sense que els capitans negrers se n'adonessin i així poder condemnar la nau.<sup>115</sup> De fet, la persecució britànica sobre el tràfic esclavista espanyol havia començat abans de la firma del tractat de 1817. En són un bon exemple els casos d'apressament de les goletes *Nuestra Señora* i *Carmen* el 1815 a Duke's Town, Old Calabar.<sup>116</sup>

El *Panda* va continuar el seu recorregut resseguint la costa. A principis de novembre de 1832, després de gairebé tres mesos de navegació, el *Panda* i la seva tripulació van arribar al seu destí: Cap López.<sup>117</sup> Com bé sabem, l'expedició capitanejada per Pere Gibert havia anunciat a l'Havana que es dirigia a São Tomé i, certament, no estava gaire lluny de l'illa portuguesa, a unes 130 milles nàutiques. Gibert i de Soto arribaven a la zona on pretenien comprar les quatre-centes-cinquanta persones esclavitzades que havien d'omplir les bodegues de la seva goleta de 150 tones. La regió de Cap López (actual Gabon) no era gens desconeguda pels traficants d'esclaus espanyols. Cap López o cap Lopo Gonçalves (com apareixia a les primeres cartes navals europees)<sup>118</sup> es troba a la regió de l'Àfrica centre-occidental, compresa entre el riu Camerun i el Congo. A diferència de la Costa de Gallines o la Costa d'Or, en aquesta zona no existien societats amb Estats centralitzats o grans proveïdors d'esclaus. A més, era una zona amb una baixa densitat de població. Per aquests motius, havia estat una

---

<sup>115</sup> ARNALTE, Arturo (1992).

<sup>116</sup> SUST, Xavier (2022), p. 23 – 32.

<sup>117</sup> Carta jurada d'Antonio Ferrer, cuiner del *Panda*, vegeu: A SUPPLEMENT (1835), p. 5 -7.

<sup>118</sup> La primera menció detectada data de 1485, en les cartes portolanes de Cristoforo Soligio. Soligio fou un cartògraf que treballava pels portuguesos, el qual se li atribueix haver fet les primeres cartes portolanes de les costes de l'Àfrica occidental. MERLET, Annie (1990), p. 18.

terra poc implicada durant els tres primers segles del tràfic d'esclaus.<sup>119</sup> Tot havia canviat al s. XIX.

Gràcies a les abundants precipitacions equatorials, el Gabon està drenat per una àmplia xarxa hidrogràfica. Entre els seus majors rius hi destaquen de nord a sud: el riu Muni (frontera amb Guinea Equatorial), el riu Komo (que desemboca a l'estuari de Gabon) i el gran riu Ogooué. El darrer banya bona part dels boscos equatorials i és nodrit per infinitat d'afluents (l'Ngounié, l'Abanga, l'Okano, l'Offoué, l'Ivindo, el Lolo, el Passa, el Lebombi, el Leconi, etc.) que creen una extensa xarxa de 1200 km de longitud convertint l'Ogooué una de les majors vies fluvials de l'Àfrica subsahariana. D'aquesta extensió, quasi 250 km són navegables, des de Ndjolé fins a l'oceà Atlàntic. L'Ogooué desemboca a l'Atlàntic amb infinitats d'afluents que convergeixen a la zona de Cap López, d'entre els que cal destacar: el Mexias al sud del cap, el Fernand Vaz encara més al sud i el Nazaret (o Olibatta) al nord. La important via fluvial que representa l'Ogooué comportà que es convertís en la principal ruta comercial de la zona, així com Cap López la porta d'entrada i sortida.<sup>120</sup>

A finals del s. XVI, Cap López ja era emprat per vaixells europeus, sobretot portuguesos, com a punt de recalada i aprovisionament en la ruta als regnes més al sud de Luango i el Kongo. Endemés, els portuguesos, que des de finals del s. XV havien colonitzat les illes deshabitades de São Tomé i Príncipe, compraven a les societats de la zona ivori, cera, mel, oli de palma i alguns esclaus.<sup>121</sup> La historiadora Annie Merlet, una de les màximes especialistes en la història del Gabon, afirmà que els primers esclavitzats sortits d'aquestes costes foren en el 1769 a bord del *Shark*. El bergantí de Liverpool va desembarcar 60 esclavitzats a Carolina del Sud i durant la travessa en van a morir 12.<sup>122</sup> Així mateix, gràcies als avenços en disponibilitat de dades que ofereix la *Trans-Atlantic Slave Trade Database* sabem que, almenys, la primera expedició negrera de Cap López data de 1649, protagonitzada per una nau neerlandesa.<sup>123</sup> Però malgrat aquesta primerenca data, bona part dels especialistes com K. David Patterson i la mateixa Annie Merlet apunten que, realment, fou a partir de la dècada de 1770 quan des de les costes de Cap López i l'estuari del Gabon es va produir un salt quantitatiu en

<sup>119</sup> NERÍN, Gustau (2015), p. 219.

<sup>120</sup> PATTERSON, K. David (1972); vegeu: Annex II. Mapa III.

<sup>121</sup> MERLET, Annie (1990), p. 21.

<sup>122</sup> *Ibidem*, p. 37; *TASTD*, Núm. 91276.

<sup>123</sup> *TASTD*, Núm. 11239.

l'exportació d'humans esclavitzats.<sup>124</sup> De les 44.386 persones esclavitzades que van sortir de Cap López i el Gabon entre la primera expedició i l'última de 1850 que comptabilitza la *TASTD*, 35.884 ho feren entre 1770 i 1850.<sup>125</sup> No obstant això, els anys quan es detecta més activitat esclavista a la zona fou durant l'etapa del comerç il·legal. Gustau Nerín va advertir que la prohibició i persecució del tràfic va comportar que nombrosos negrers, sobretot, espanyols i portuguesos, busquessin noves zones de compra d'esclaus fora dels circuits de vigilància britànica. L'Àfrica central fou una d'aquestes regions, així com “el gran nucli negrer de l'Àfrica central al segle XIX sense cap mena de dubte va ser el cap López”.<sup>126</sup>

Altrament, a banda d'entendre les causes d'aquest canvi en la necessitat dels esclavistes d'escapar de la vigilància britànica, la nova reestructuració de les zones de compra d'esclavitzats respon a altres causes. En primer lloc, convé recordar que en l'àmbit global el context de la segona esclavitud i la contínua demanda de *commodities* com el sucre i el cafè per la societat de consum va suposar un repunt en la importació d'esclavitzats a tota l'Àfrica. El cas de Cap López il·lustra com els principals protagonistes del tràfic il·legal van anar a la recerca de zones antigament marginades dels circuits esclavistes per continuar amb el tràfic. Aprofitaven circuits i contactes preestablerts durant el s. XVIII amb les societats de la zona i així fer-les partícips del nou context esclavista. És a dir, zones i societats que, a diferència dels grans regnes esclavistes de la Costa d'Or com els ashanti, no havien participat activament en l'economia del comerç triangular i ara eren protagonistes de la segona esclavitud.

En segon lloc, en l'àmbit regional, a finals del s. XVIII, els portuguesos augmentaren la demanda d'esclaus per la introducció del cafè i el cacau a São Tomé i Príncipe.<sup>127</sup> Malgrat el compromís de Portugal amb Anglaterra d'abolir el tràfic des de 1810, el tràfic va continuar sent legal al sud de l'equador fins al decret del 10 de desembre de 1836.<sup>128</sup> Les colònies illenques portugueses continuaven exercint de gran mercat esclavista. Les naus negreres no tenien la necessitat d'anar a comprar esclaus a les costes continentals de l'Àfrica, puix que les colònies lusòfones exercien d'intermediaris. Als negrers que sortien de les illes portugueses no els hi calia l'ús de grans naus i organitzar complicades expedicions. Amb vaixells petits o, fins i tot, grans

---

<sup>124</sup> PATTERSON, K. David (1972), p. 75; MERLET, Annie (1990), p. 37.

<sup>125</sup> Vegeu: Annex 1.

<sup>126</sup> NERÍN, Gustau (2015), p. 235.

<sup>127</sup> SEIBERT, Gerhard (2015).

<sup>128</sup> DELFIM, Maria Da Graça (2013), p. 209 – 212.

canoes podien anar des de les illes fins a la costa i comprar els esclaus a les societats costaneres. Per aquest motiu, determinar les xifres exactes dels esclavitzats sortits de Cap López és força complicat. Per una banda, no s'ha realitzat cap estudi extens sobre la quantitat d'esclavitzats sobre aquesta regió. D'altra banda, creiem que les dades que ofereix la *TASTD* per la zona de Cap López durant el s. XIX no són representatives, tampoc pel s. XVIII. De fet, creiem que la *TASTD* inclou sortides de Cap López i altres regions de l'Àfrica central occidental en els esclavitzats sortits de Sao Tomé i Príncipe.<sup>129</sup>

Cal remarcar que la *TASTD* és una eina fonamental per a qualsevol estudi del tràfic. Però no s'ha de perdre de vista que les dades que ofereix es basen en les fonts que detectaven les expedicions esclavistes. Per tant, per l'etapa il·legal, on nombroses expedicions escaparen del registre i no deixaren un rastre documental evident, s'han de tenir les xifres exposades com a valors mínims, encara més, per les xifres de la regió que aquí ens ocupa. Així mateix, entre 1811 i 1850 la *TASTD* exposa la sortida de Cap López de 6517 esclavitzats a bord de naus amb pavellons espanyols i portuguesos, principalment. Davant les 25 expedicions es pot comprovar una falta de continuïtat entre els diferents anys. Segons les dades, entre l'arribada d'expedicions esclavistes a la zona podien passar fins a vuit anys, com entre l'expedició del negrer espanyol *Lobo* de 1829 i l'*Enriqueta* de 1837.<sup>130</sup> El que ens fa pensar en la falta d'extenses xarxes esclavistes o, per contra, a un buit en les fonts disponibles. De cada any, destaca el de 1820, quan van sortir de Cap López uns 2439 esclavitzats i la majoria foren desembarcats a Cuba, tots a bord d'embarcacions amb bandera espanyola. La data de 1820 és significativa, puix que fou l'últim any que el tractat anglo-espanyol de 1817 permetia a les expedicions esclavistes espanyoles comerciar al sud de l'equador i Cap López quedava just al límit de la línia equatorial.

En tercer lloc, els pobles de la costa que ja comerciaven tímidament amb els europeus des del s. XVI foren adoptant les dinàmiques econòmiques del tràfic davant la demanda europea, adoptant el cicle "esclaus per pólvora" teoritzat per Warren C. Whatley.<sup>131</sup> És més, degut a una sèrie de moviments migratoris s'assentaren nous grups

<sup>129</sup> Per aquest motiu creiem que, de la mateixa manera que s'ha creat una base de dades sobre el comerç intra-americà, seria força suggerent crear una altra base per al comerç intra-africà. Encara que som conscients de les complicacions documentals (com la falta de fonts i registres que comptabilitzin els esclavitzats) que existeixen per la part africana.

<sup>130</sup> Vegeu: Annex 1; per l'expedició del *Lobo* i l'*Enriqueta*, vegeu: *TASTD*, Núm. 1114 i Núm. 1660, respectivament.

<sup>131</sup> WHATLEY, Warren C. (2018).



en el litoral Atlàntic que es foren especialitzant en els afers de l'economia d'exportació de persones esclavitzades. Entre els segles XV i XVII, pobles de llengua myènè com els mpongwè i els orungu s'havien anat instal·lant a les costes de l'Atlàntic. Els mpongwé, coneguts pels europeus amb el nom de gabon, poblaren l'estuari del Gabon i els orungu, coneguts com a ombeké-mombé, anomenats pels europeus com lopez, en el s. XVII ja havien colonitzat tot el delta de l'Ogooué.<sup>132</sup> A partir del s. XIX, els mpongwè i els orungu es van aferrar a la seva posició privilegiada com a intermediaris entre els europeus i les societats de l'interior. Com ha demostrat la historiadora Laure C. Mboyi Moukanda, al voltant del riu Ogooué ja existien extenses xarxes d'intercanvi comercial entre els diferents pobles de la zona, però amb la intensificació del tràfic d'esclaus els intercanvis de productes i matèries primeres van ser suplantats pels esclaus. Al llarg de tot el riu, cada grup tenia drets locals exclusius sobre el comerç d'esclaus i defensava la seva posició d'intermediari amb les armes si era necessari.<sup>133</sup>

La regió de Cap López no només s'estava convertint en un important punt de sortida d'esclaus sinó que vaixells britànics i francesos s'acostaven a la zona per comerciar amb matèries primeres. Moment en què els protagonistes del tràfic del s. XVIII començaven a transformar les seves xarxes negreres pel que anomenaven el "comerç lícit". Quan el *Panda* va arribar a Cap López el novembre de 1832, Pere Gibert va decidir endinsar-se en el Nazaret, al nord del cap, un dels rius que conformen l'extensa desembocadura de l'Ogooué. Alexander Thomas, nascut a Lisboa i mariner del bergantí *Mariner* de Liverpool, va explicar que "the *Panda* came to anchor between us and the beach, and our Captain, Faber, went on board of her, and got a box of cigars, a box of soap, some garlic, a barrel of vinegar, and a box of macaroni; and he gave the *Panda* four bags of salt in return."<sup>134</sup>

Després dels intercanvis amb el *Mariner*, el *Panda* va continuar el seu recorregut per trobar-se amb els orungu. És ben segur que en Pere Gibert i Bernardo de Soto ja haguessin planejat prèviament anar a aquesta zona o, si més no, sabien de l'especialització d'aquest poble en el tràfic d'esclaus. Els orungu estaven liderats pel seu monarca Régombé-Mpolo, conegut com a Passol que, aproximadament, governava des de l'any 1810.<sup>135</sup> J. Leighton Wilson, un missioner nord-americà que va estar voltant pel continent africà durant divuit anys, deia del rei Passol o Pass-all, com

<sup>132</sup> MBOYI MOUKANDA, Laure C. (2013), p. 56 – 57.

<sup>133</sup> *Ibidem*, p. 255

<sup>134</sup> Carta d'Alexander Thomas, mariner del *Mariner*. A SUPPLEMENT (1835), p. 16.

<sup>135</sup> MERLET, Annie (1990), p. 51.

l'anomenava ell, que “his deeds of cruelty, if he has not been grossly misrepresented, are too atrocious to be narrated.”<sup>136</sup> Per Leighton no existia cap altre rei de la zona que pogués igualar-li en poder. Tot sustentat pel tràfic d'esclaus amb els portuguesos i els espanyols.<sup>137</sup> Així mateix, Annie Merlet assenyalà que les xarxes del rei Passol no només nodrien d'esclaus les bodegues dels vaixells europeus, sinó que, a través de la vall del riu Remboué, també subministraven als regnes esclavistes mpongwé de l'estuari del Gabon.<sup>138</sup> De fet, la ciutat George Est, capital del regne del rei Rapontchombo, conegut pels anglesos com William o pels francesos pel nom de Denis, estava ubicada en un punt estratègic de la ruta comercial amb els orungu: just a la desembocadura del Remboué a l'estuari del Gabon.

Pere Gibert va establir contacte directe amb el poderós rei Passol amb el qual va començar a negociar la compra dels esclavitzats. En algun punt que no hem pogut identificar del riu Nazaret van instal·lar uns barracons provisionals per anar emmagatzemant els esclavitzats que els hi portaven els orungu. Tan bon punt Gibert va arribar, va comprar seixanta persones esclavitzades i les va dipositar en els barracons a l'espera de més esclaus.<sup>139</sup> Per raons òbvies, no hem pogut identificar la identitat o origen dels esclavitzats, però com ha demostrat Mboyi Moukanda, la majoria dels esclaus que els orungu venien als europeus o als mpongwé provenien de les zones muntanyoses de l'Alt Ogooué, eren mitsogo, massango, badjabi, simba, apindji, etc. Els orungu eren els últims d'una llarga cadena de pobles intermediaris, “les esclaves achetés aux Aduma et aux Okandé étaient destinés à approvisionner les “Barracôes” du Cap Lopez.”<sup>140</sup> Però hi havia una gran diferència entre els orungu i els pobles de l'interior: els primers monopolitzaven el comerç amb els europeus i no permetien que pobles com els aduma o els okandé arribessin a la costa.

Les fonts disponibles sobre els intercanvis entre els traficants espanyols i rei dels orungu, Régombé-Mpolo o Passol són escasses. Tanmateix, bona part dels especialistes que han abordat la història del període i alguns dels missioners que van anar a parar a la regió sobre la dècada de 1850 parlen d'una estreta relació entre el rei Passol i els traficants espanyols i portuguesos.<sup>141</sup> Encara més, gràcies a la investigació de l'historiador Agustí Guimerà, comptem amb fonts excepcionals sobre una sèrie

<sup>136</sup> LEIGHTON WILSON, J. (1856), p. 298

<sup>137</sup> *Ibidem*, p. 299.

<sup>138</sup> MERLET, Annie (1990), p. 51.

<sup>139</sup> Testimoni de José Pérez, marí del *Panda*. A REPORT (1934), p. 23.

<sup>140</sup> MBOYI MOUKANDA, Laure C. (2013), p. 257.

<sup>141</sup> DU CHALLIU, Paul (1996); LEIGHTON WILSON, J. (1856), 283 – 305.

d'informes que va elaborar el capità Francesc Llopis i Llopis entre 1818 i 1819 sobre com comerciar i tractar amb els orungu i el rei Passol. Llopis era un capità negrer originari de Sitges que el setembre de 1819, quan capitanejava la goleta *La Voladora* i portava 122 esclavitzats, fou apressat en algun punt del Golf de Guinea per les autoritats britàniques. No era la primera expedició negrera que capitanejava Francesc Llopis. Un any abans, a bord de la goleta *Josefa Joaquina* amb bandera espanyola, havia comprat 231 esclavitzats, segons Guimerà, o 171, segons la *TASTD*, esclavitzats a Cap López aconseguint desembarcar 151 a Santiago de Cuba.<sup>142</sup> La rellevància d'aquesta expedició resideix en els apunts personals que Francesc Llopis portava quan va ser capturat pels britànics el 1819.

És poc probable que Pere Gibert hagués tingut accés als apunts personals que Francesc Llopis va escriure catorze anys abans de l'expedició del *Panda*. Però els capitans negrers no viatjaven “a cegues” a les costes africanes. Entre els capitans es compartien informacions i a més, existien blancs i criolls que exercien d'intermediaris entre els esclavistes europeus i les elits africanes venedores d'esclaus. L'entrada a gran escala dels espanyols en el tràfic d'esclaus durant el s. XIX provocà que molts foren a les costes africanes a establir-se com a factors: els directors de les factories.<sup>143</sup> Gustau Nerin va constatar com el fenomen de les factories va ser fonamental per al subministrament de les xarxes negreres espanyoles durant l'època il·legal:

El principal motiu per a la proliferació d'aquests establiments era la recerca de més velocitat en l'embarcament d'esclaus. Fins al 1835, els vaixells negrers podien passar-se setmanes fondejats a la costa africana tot esperant que els duguessin captius i negociant-ne la compra: només es començaven a preocupar per la persecució britànica quan tenien algun esclau a bord, ja que des d'aquest moment podien ser capturats. A partir de la ratificació del tractat, les factories

---

<sup>142</sup> La diferència de nombres exposats es duen a les diferents fonts emprades. Agustí Guimerà basà el seu estudi en les fonts britàniques del Public Record Office, la *TASTD* en les fonts del Archivo Nacional de Cuba. Endemés, la *TASTD* no exposa l'origen de desembarcament dels esclavitzats i ho indica com a “Àfrica, port sense especificar”. És molt probable que altres expedicions a Cap López estiguin registrades en la base de dades com a tals. Cal assenyalar que, avui dia, dels 36.149 viatges que ha aconseguit registrar la *TASTD*, uns 7.215 no se sap d'on provenen els esclavitzats. Això representa gairebé un 20 per 100 del total. Vegeu: GUIMERA, Agustí (1986); *TASTD*, Núm. 42223.

<sup>143</sup> Les factories eren instal·lacions de mides variables, construïdes amb materials peribles, on hi havia els barracons on s'emmagatzemaven els esclaus que eren comprats a les societats esclavistes africanes. El factor mantenia la residència i es dedicava a agilitzar el subministrament d'esclaus amb els vaixells negrers que arribaven. El factor havia de mantenir bones relacions amb les societats locals per garantir l'arribada d'esclaus. Va haver-hi factories que només duraren uns mesos, però d'altres que foren operatives durant anys, com és el famós cas de la factoria de Pedro Blanco a la Costa de Gallinas. Vegeu: BARCIA ZEQUEIRA, Maria del C. (2018).

evitaven molts problemes: els vaixells negrers hi podien recollir carregaments pagats amb anticipació, i així evitaven la pèrdua de temps en regatejos.<sup>144</sup>

Així mateix, quan el *Panda* va arribar a Cap López no existia encara cap factoria en el territori orungu, excepte d'un indret conegut com Oseng Atanga (on es troben els blancs) més al nord del cap, a punta Fetiche. Si l'expedició del *Panda* s'hagués organitzat sis anys més tard, s'hauria trobat amb la factoria del negrer nord-americà T. Stocker i pocs anys més tard, el 1844 hauria entrat en contacte amb l'imperi de factories dels germans vilanovins Roviroso.<sup>145</sup> Cap López i els orungu en un futur guanyarien una notòria importància entre les expedicions vingudes de Cuba i el Brasil. Tanmateix, les negociacions entre Gibert i Passol van ser directes, sense intermediaris. Hem trobat curiós com, encara que Pere Gibert no hagués accedit a les informacions de Llopis, bona part de les decisions que va prendre seguien els comentaris personals del capità de Sitges. El *Panda* havia arribat en el millor moment per comprar esclaus, “los meses de las aguas (Enero a Mayo y Octubre a Diciembre) se hace en dicho Izambre mas breve la esclavitud, pues entonces no se ocupan los negros en otra cosa mas que hacer negocio de esclavos y en hacer la guerra a otras naciones”. Llopis situava la residència del rei Passol en un poble anomenat Izambre i tot que, opinava que “este pueblo es bueno para hacer la trata, pues son los negros muy nacionales y gobernados por un rey, a quien obedecen puntualmente, sin réplica alguna”, afegia que eren “muy holgazanes, pedilones y amigos de quien les da, y son muy bebedores de aguardiente; y al maestre que no tenga bastante de esta no podrá hacer bien la trata”.<sup>146</sup> Entre les mercaderies del *Panda* hi constava el rom.

Malgrat les observacions del capità Llopis que mostren al poble orungu sotmès als designis de l'alcohol dels europeus, monarquies com les del rei Passol formaven part de l'entramat esclavista i sabien perfectament com funcionava l'economia global. Karl Polanyi i Abraham Rotstein demostraren que l'establiment a la costa africana es produïa amb el beneplàcit de les autoritats locals i la compravenda d'esclaus sota les normes de comerç africanes.<sup>147</sup> Reis com Passol no només imposaven els preus dels esclavitzats i buscaven aconseguir el benefici més alt, sinó que alguns s'havien format en vaixell negrers europeus. Annie Merlet, va apuntar que el rei mpongwé Rapontchombo, soci

<sup>144</sup> NERÍN, Gustau (2015), p. 39.

<sup>145</sup> *Ibidem*, p. 247 – 256.

<sup>146</sup> Apèndix 1. *Apunts del capità Francesc Llopis i Llopis sobre la manera de comerciar a la costa d'Àfrica en el Tràfic d'Esclaus (1817-18)*. Vegeu: GUIMERÀ RAVINA, Agustín. (1986), p. 304.

<sup>147</sup> POLANYI i ROTSTEIN (1969), p. 96 – 98.

del rei Passol, havia après part del funcionament del tràfic a bord d'un negrer espanyol.<sup>148</sup> Martín Rodrigo mostrà el cas de Mangobo Fernando, un rei de la zona del Congo, que el 1857 va enviar al seu fill Singa a aprendre amb el capità negrer espanyol Manuel Martínez.<sup>149</sup>

El rei Passol estipulava el preu dels esclaus en funció de la demanda i l'oferta. De fet, Francesc Llopis advertia que si hi havia dos vaixells negrers a l'espera de negociar, “deben estar siempre los dos maestros de acuerdo, tanto en no aumentar el precio de los esclavos como tampoco el de los víveres, pues en no haciéndolo así se perjudican ambos y causa discordia, y sólo de ésto se aprovecha el rey”. Els apunts de Llopis corroboren que els orungu no disposaven d'extenses xarxes esclavistes com els ashanti de la Costa d'Or, “no tienen esclavos ni tampoco los tiene el rey, y en caso que tengan son muy pocos, pues en el mismo pueblo en término de un mes no traerán de venta en número de 50 esclavos buenos”. Per aquest motiu, Llopis recomanava “dar paquetes fiados al rey y a los individuos que el nombrare”.<sup>150</sup>

No sabem exactament quant va demanar Passol a Gibert pels seixanta esclaus inicials. Però sabem que només arribar a Nazaret, Pere Gibert i Bernardo de Soto van trobar-se amb falta de provisions. Endemés, les malalties tropicals assetjaven alguns membres de la tripulació. El capità i el primer oficial van decidir anar a l'illa de Príncipe per curar els mariners que estaven més greus i comprar la resta de provisions i mercaderies per acabar de comprar la resta dels esclaus, deixant el nostramo Juan López i alguns mariners a càrrec dels barracons. Durant l'estança a la colònia portuguesa, van tenir molt bones relacions amb el governador, el coronel José Ferreira que, fins i tot, va deixar les seves finques per tal de sanar els malalts i va ajudar a Gibert i de Soto a organitzar la compra dels esclaus. Malgrat aquella estança fructífera, on també van reclutar nous tripulants, bona part brasilers i portuguesos, fou allà on van rebre notícies de què la tripulació del *Mexican* havia sobreviscut i que les notícies de l'assalt havien creuat l'Atlàntic. Davant la situació, el 9 de febrer del 1832 van decidir tornar a Cap López per acabar ràpidament amb les negociacions i retornar a Cuba.

---

<sup>148</sup> MERLET, Annie (1990), p. 49.

<sup>149</sup> RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (2017b), p. 119.

<sup>150</sup> Apèndix 1. *Apunts del capità Francesc Llopis i Llopis sobre la manera de comerciar a la costa d'Àfrica en el Tràfic d'Esclaus (1817-18)*. Vegeu: GUIMERÀ RAVINA, Agustín. (1986), p. 305.

## 5. LA CAPTURA I EL JUDICI A BOSTON

*Ignoramos por qué extraña fatalidad la generalidad de los mejores y más veleros buques negreros han sido apresados por los cruceros ingleses. El negrero cazado. B. V.*<sup>151</sup>

El capità anglès Henry Dundas Trotter al comandament del HMS *Curlew*, nau de guerra que estava destinada a la base naval del Cap de Bona Esperança,<sup>152</sup> arribà a l'illa de Príncipe el març de 1833. Tan bon punt trepitjà la colònia portuguesa fou informat de les notícies d'un assalt pirata que s'havia comès sis mesos enrere contra un buc mercant nord-americà i que una goleta amb les característiques descrites pel capità del *Mexican* havia salpat feia escasses setmanes de Príncipe rumb a Cap López.<sup>153</sup> Sabem que el capità Trotter decidí no anar directament a la cerca dels suposats pirates. El *Curlew* va continuar amb la seva missió de perseguir i capturar les naus dedicades al tràfic il·legal d'esclaus. Ho sabem perquè el 23 d'abril, el buc britànic va capturar a Calabar al *Veloz Mariana*, goleta espanyola capitanejada per Fortunato Redondo que, en el moment de la captura, portava dos-cents noranta esclaus a les seves bodegues. Tal com dictava el tractat de 1817, el *Curlew* va haver de conduir la goleta negrera fins al Tribunal Mixt anglo-espanyol de Freetown per jutjar la nau i la seva càrrega il·legal. En el viatge fins a Sierra Leone van morir vint-i-tres de les persones esclavitzades.<sup>154</sup>

Immediatament després d'haver assegurat l'arribada de la goleta negrera de Redondo, sembla que Trotter va decidir anar a la cerca d'aquella suposada nau pirata. El matí del 4 de juny de 1833, el *Curlew* arribà a la platja de Cap López on va albirar una goleta ancorada que encaixava amb la descripció feta per Butman: era el *Panda*. Quan es trobaven a mitja milla, els britànics hissaren els colors i sortiren a la captura de la nau amb tres bots replets d'homes armats. Bona part de la tripulació del *Panda* com Pere Gibert i Bernardo de Soto estaven a terra ferma, en algun punt del riu Nazaret, a prop de la ciutat del rei Passol i dels barracons que havien construït. La resta dels mariners que es trobaven en el *Panda*, en veure la nau britànica, fugiren de seguida enduent-se bona part de la documentació.

Els britànics van capturar a un mariner portuguès, en Simon Domingo, que s'havia presentat voluntàriament degut al seu greu estat de salut. El capità Trotter decidí

<sup>151</sup> B.V. [1844 (1990)], p. 67.

<sup>152</sup> BPP. *Correspondence with Foreign Powers relating to the slave trade*. 1832. Class B. Núm. 66.

<sup>153</sup> Testimoni de George H. Quentin, oficial del HMS *Curlew*. A REPORT (1834), p. 27.

<sup>154</sup> BPP. *Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, The Havana, Rio de Janeiro and Surinam*. 1833. Class A. Núm. 14.

emportar-se la goleta i així preparar l'estratègia per la captura de la resta dels pirates. El 13 de juny, el *Panda* va aparèixer en el port de la ciutat del rei Passol. El capità H. D. Trotter, acompanyat amb els seus oficials, reclamà als orungu l'entrega de Pere Gibert i els seus homes. Però Passol, que havia amagat els seus socis espanyols en algun punt llunyà de la ciutat, s'hi va negar. Quan els britànics van amenaçar en destruir tota la ciutat si no es feia el que exigien, el rei Passol els va apressar per tal d'executar-los. Pere Gibert va haver d'intervenir-hi per evitar la massacre i que els britànics fossin alliberats. Tanmateix, els britànics tornaren a aparèixer dos dies més tard i, emprant els canyons del *Panda* van començar a atacar la ciutat. En ple atac, la santabàrbara de la goleta espanyola va esclatar, matant a quatre homes de Trotter.<sup>155</sup> En cap font queda clar per quin motiu es produí l'explosió.

Després d'aquest episodi, Trotter se'n tornà a l'illa de Príncipe. Veient la situació i atemorits per la seva captura, la majoria de la tripulació del *Panda* aprofità per marxar a altres punts de la costa africana, i així buscar un passatge de retorn a Cuba. Bona part dels 20.000 \$ del *Mexican* ja s'havien gastat, repartir i una part enterrada a la platja de Cap López.<sup>156</sup> Però els britànics, gràcies als informants i les seves xarxes d'espionatge i vigilància, foren capturant a bona part de la tripulació del *Panda* en diversos punts de la costa occidental de l'Àfrica central. El nostramo Juan López i els mariners, Ángel García, Manuel Delgado, José Barela, José Pérez i Juan Montenegro, quan es trobaven a Bímbia buscant passatge de retorn, van ser detinguts per un vaixell britànic i conduïts a Clarence City, a l'illa de Fernando Poo (actual Bioko), on els britànics tenien una base des del 1827.<sup>157</sup> D'altra banda, Bernardo de Soto va arribar a São Tomé "en un estat d'extrema indignència i miseria" amb els mariners Manuel Boyga, Juan Antonio Portana, Domingo Guzman i el fuster Francisco Ruiz a bord de la goleta *Esperanza*, un negrer portuguès que feia la ruta entre São Tomé i Cap López. Tanmateix, les autoritats portugueses van entregar a Soto i companyia a les autoritats britàniques.<sup>158</sup>

El capità Trotter ja havia apressat a onze membres de la tripulació del *Panda*, entre els quals es trobava el primer oficial i el nostramo. Però la persecució dels pirates encara no havia acabat. Trotter volia apressar al capità. Pere Gibert s'havia quedat a Nazaret

---

<sup>155</sup> Carta jurada de Pere Gibert, A SUPPLEMENT (1835), p. 45; Testimoni de George H. Quentin, oficial del HMS *Curlew*. A REPORT (1934), p. 27.

<sup>156</sup> Testimoni de José Pérez, marí del *Panda*. A REPORT (1934), p. 18.

<sup>157</sup> NERÍN, Gustau (2015), p. 220.

<sup>158</sup> NA-WashingtonDc. NAID 833652. Entry 949. Folder 1. Records Regarding Privateers and Piracy, 1813 – 1835. List of papers transmitted on the 3 of June 1835 to the Secretary of State by D. L. Child. United States at Pedro Gibert and others; Carta jurada de Pere Gibert, A SUPPLEMENT (1835), p. 50.

amb José Velázquez, Manuel Castillo, Antonio Ferrer, el cuiner, i amb Nicolas Costa, el grumet. Com que ja no disposava de la seva goleta negrera, Gibert es va quedar amb els orungu a l'espera d'un vaixell que el pogués retornar a l'Havana. El 25 de setembre, el *Princess Elisabeth*, que teòricament provenia de Liverpool, va aparèixer per Nazaret reclamant al rei Passol un pilot per a iniciar les maniobres per atracar la nau. El rei va enviar el seu fill Narskim. Però el fill del rei fou capturat per aquells anglesos. El vaixell no venia a comerciar sinó que estava capitanejat per Henry Matson, el tinent del *Curlew*, i havia estat enviat per Trotter per tal de capturar a Gibert. En Matson va amenaçar al rei en matar el seu fill si no entregava a Gibert i els altres. Aleshores, el rei Passol va decidir entregar a Gibert i la resta.<sup>159</sup> No sabem què se'n va fer dels esclaus comprats i emmagatzemats en els barracons de Gibert.

La tripulació capturada del *Panda* a Bimbia, São Tomé i Cap López fou reunida en el *Curlew* i enviats cap a Plymouth i més tard a Portsmouth, Anglaterra. Des d'aquell port es va decidir efectuar l'extradició i ser enviats als Estats Units d'Amèrica.<sup>160</sup> L'extradició es va justificar sota l'acusació pel crim de pirateria i en cap cas pel crim de traficar amb esclaus. El primer era considerat crim contra la humanitat, els pirates eren *hostes humanis generis*, i la pirateria es pagava amb la mort. El segon, com hem pogut comprovar, requeria un judici en els Tribunals Mixtes anglo-espanyols, en aquest cas de Freetown, amb condemes molt menys severes. Així mateix, Alfred P. Rubin, historiador en dret internacional, en el seu estudi sobre les lleis de la pirateria en la jurisprudència dels Estats Units, abordà els motius de l'extradició de la tripulació del *Panda*: “the decision not to try the accused in England was based not on any lack of a legal interest in their activities against a foreign vessel, but only on the practicalities of the particular case”. És més, “the legal interest seems to have been felt to derive from a universal duty to the ‘commercial world’ to safeguard property rights based on natural law, and not the particular law of any country.”<sup>161</sup> En aquest sentit, Anglaterra efectuà l'extradició per la particularitat del cas, així com per la concepció dels assalts pirates com una afronta al dret natural de la propietat privada. Com que la propietat pertanyia a ciutadans dels Estats Units, era en aquell Estat on devien ser jutjats Gibert i companyia.

La tripulació apressada del *Panda* arribà a Salem el 26 d'agost del 1834 a bord del HMS *Savage*. Dels trenta tripulants que havien començat l'expedició esclavista del

---

<sup>159</sup> Carta jurada de Pere Gibert, A SUPPLEMENT (1835), p. 51.

<sup>160</sup> Testimoni de George H. Quentin, oficial del HMS *Curlew*. A REPORT (1934), p. 27.

<sup>161</sup> RUBIN, Alfred P. (1988), p. 139.



*Panda* el 21 d'agost de 1832, només foren capturats setze. Però a causa de la mort del nostramo a Fernando Poo i del mariner Barela durant la travessa, a Salem van arribar catorze: Pere Gibert, Bernardo de Soto, Francisco Ruiz, Nicola Costa, Antonio Ferrer, Manuel Boyga, Domingo de Guzman, Juan Antonio Portana, Manuel Castillo, Ángel García, José Velázquez, Juan Montenegro, Manuel Delgado i José Pérez. Ara bé, a canvi d'una reducció de condemna, les autoritats britàniques havien convençut Delgado i Pérez perquè testifiquessin en contra dels seus companys.

A Salem, el port originari del *Mexican*, les autoritats britàniques entregaren part de la documentació recavada. Les autoritats judicials nord-americanes començaren a preparar l'acusació portant a alguns membres de la tripulació del *Mexican* per reconèixer els seus agressors. El jutge Davis va decidir que serien traslladats a Boston per ser jutjats pel First Circuit Court dels Estats Units d'Amèrica, en el districte de Massachusetts. El 23 d'octubre foren traslladats a Boston per escoltar l'acusació del govern dels Estats Units i la tripulació acusada del *Panda* es declarà innocent. Durant l'espera del judici, Manuel Delgado es va suïcidar, deixant a José Pérez com a únic testimoni del *Panda*. La data del començament del judici (U. S. vs. Pedro Gibert & Others) fou acordada per l'11 de novembre del 1834. El judici va generar una gran expectació i les actes van ser publicades i reeditades: *A Report of the Trial of the Spanish Pirates* (1834). Els autors del Report van assenyalar que: "It was the intention of the reporter of this trial to have given the testimony of the witnesses and the arguments of counsel as nearly verbatim as possible."<sup>162</sup> Malauradament, no disposem de les actes originals del judici. Bona part de la documentació trobada en el National Archive de Whashington i de Boston fa referència a les proves aportades pels britànics. Tanmateix, pretenem esbossar les dinàmiques d'un judici que va acabar amb la condemna per pirates d'alguns dels acusats.

Per la part acusatòria del govern dels Estats Units es va encarregar el Fiscal del Districte de Massachusetts, el Sr. Andrew Dunlap. L'acusació sobre els dotze membres de la tripulació del *Panda* era clara: "They are accused of piracy, which is an offence punishable by all nations, as well as by the particular government against which it has been committed."<sup>163</sup> El fiscal apel·lava al càstig corresponent amb el crim comès: l'execució. Dunlap estava convençut de les proves aportades pels britànics. Però, sobretot, dels testimonis inèdits. Entre ells hi era el propietari del *Mexican*, en Joseph

---

<sup>162</sup> A REPPORT (1834), p. 2.

<sup>163</sup> *Ibidem*, p. 7.

Peabody i alguns dels oficials i mariners del vaixell mercant, com el capità John Groves Butman o en Benjamin Brown, segon oficial. A banda d'alguns mariners portuguesos que havien embarcat en el *Panda* el 9 de febrer de 1833 a Príncipe, el testimoni estrella de l'acusació era un dels mariners del *Panda*: José Pérez. A Pérez, el govern dels Estats Units, a condició que digués “the truth, the whole truth, and nothing but the truth”, li garantia que cap de les seves afirmacions serien utilitzades en la seva contra.<sup>164</sup>

Pere Gibert i la resta dels acusats tenien com a advocats defensors al Sr. Child i el Sr. Hillard. En Sr. Child des de l'inici del judici va al·legar que: “I never witnessed such an exercise of the power of the powerful against the weak”.<sup>165</sup> El judici no va estar exempt de polèmiques i incongruències en els relats dels testimonis. A més, cap dels acusats fou acceptat com a testimoni vàlid i això provocà una forta crítica dels advocats defensors. Bona part de la defensa de Child es basà en un atac continuat sobre el testimoni de José Pérez i el capità Trotter que no estava present. Child va argumentar que tot es devia a la corrupció de l'oficial britànic, el qual havia capturat i destruït el vaixell de Pere Gibert i Bernardo de Soto de manera fraudulenta i ara temia haver de pagar els danys. A Nazaret, Gibert havia reclamat 42.719 dòlars d'indemnització. Segons Child, Trotter havia capturat el *Panda* per a traficar amb esclaus, però com que no hi havia cap esclau a bord i la llei no permetia aquest tipus de captura culpà el *Panda* de ser el responsable de l'atac al *Mexican*. Per tant, pel Sr. Child, els acusats en tot cas devien ser jutjats per ser traficants d'esclaus i no com a pirates.

En aquest sentit, Child va acusar Trotter de coaccionar i subornar a Delgado i Pérez perquè testifiquessin falsament. Child assenyala les incongruències del relat de Pérez, el qual va poder descriure amb tota mena de detalls l'assalt al *Mexican*, però quan se li va preguntar si reconeixia algun membre de la tripulació va al·legar que en el moment de l'assalt ell estava a la coberta del *Panda* cosa que no li va permetre veure-ho bé. A banda d'intentar desacreditar el testimoni de Pérez, la defensa de Pere Gibert i companyia també al·legà insuficiència en les proves. Els relats de Butman i Brown no coincidien amb les característiques del *Panda*. Com a mostra, Brown havia apuntat en el llibre de bitàcola que en la nau pirata hi havia uns 60 o 70 homes, però en el *Panda* només hi havia una trentena. És més, Brown només va reconèixer a un dels acusats: el fuster Francisco Ruiz.<sup>166</sup> Recordem que, segons el relat de José Pérez, els cinc assaltants

---

<sup>164</sup> *Ibidem*, p. 16.

<sup>165</sup> *Ibidem*, p. 20.

<sup>166</sup> Testimoni de Benjamin Brown, segon oficial del *Mexican*, A REPORT (1834), p. 10 – 12.

del *Mexican* eren Ruiz, el nostramo que havia mort a Fernando Poo i Manuel Delgado, que s'havia suïcidat abans de començar el judici. No hem pogut identificar els altres dos.

D'altra banda, un dels punts més importants del judici fou determinar si era probable que el *Panda* i el *Mexican* s'haguessin trobat a l'Atlàntic Nord a la Latitud 33 Nord i Longitud 34.30 Oest el 20 de setembre del 1832 tenint en compte les dates de sortida. L'acusació del fiscal Dunlap aportà el testimoni de diversos mariners que confirmaren l'alta probabilitat de la trobada. En canvi, els testimonis de la defensa, Babtista Aranda i Santiago Elonza, confirmaren el contrari. Dunlap atacà l'autenticitat de les afirmacions d'Aranda i Elonza demostrant que eren traficants d'esclaus espanyols que coneixen bé a Gibert i de Soto.<sup>167</sup>

A banda de la defensa orquestrada per Child, l'altre advocat, en G. S. Hillard va afegir en els al·legats finals de la defensa que, indiferentment del veredict final, el jurat havia de tenir en compte que durant el suposat assalt pirata no s'havia comès cap assassinat. Era important, doncs “these men, gentlemen, are accused of the crime of Piracy, and are consequently viewed with horror as rubors and murderers”. Hillard, no només instava al jurat a desfer-se d'una visió estereotipada de la figura del pirata sinó que també havia de deixar de banda la visió romantitzada dels espanyols: “our imagination usually paints a Spanish sailor with the bloody knife in his hand.”<sup>168</sup> Endemés, va al·legar que als acusats se'ls havia de tractar com a individus i no com a un grup. Si veritablement s'havia comès el crim, el grau de responsabilitat de cada un diferia en essència. Per aquest motiu, en els últims dies del judici, la defensa havia portat diferents testimonis que varen explicar la gesta que havia protagonitzat Bernardo de Soto tres anys enrere.

Daniel F. Halle havia estat passatger del *Minerva*, una nau nord-americana que el 1831 mentre feia la ruta entre Nova York i Nova Orleans encallà en el Canal de Bahames. De Soto que feia la ruta entre Pennsilvania i Nova Orleans capitanejant el *Leon*, albirà el *Minerva* quan estava a punt d'enfonsar-se. De Soto s'aproximà amb la seva nau que, com hem esmentat anteriorment, havia comprat a uns suposats pirates l'estiu de 1831, i salvà la vida de setanta-dues persones. El capità galleg fou recompensat i alabat pels comerciants de Nova Orleans per la seva gesta.<sup>169</sup>

---

<sup>167</sup> *Ibidem*, p. 46 – 49.

<sup>168</sup> *Ibidem*, p. 55.

<sup>169</sup> *Ibidem*, p. 53.

Per Andrew Dunlap, el fiscal del districte, les bones accions passades eren indiferents a l'hora de jutjar el cas. El Sr. Dunlap es va desfer de les acusacions del Sr. Child, afirmant que el judici havia estat just i noble: els presoners havien tingut privilegis que, probablement, a altres indrets no haguessin gaudit; se'ls hi havia entregat fotocòpies dels càrrecs contra ells; en tot moment havien disposat de traductors per instruir-los en qüestions del dret; havien tingut advocats de la seva pròpia elecció; així com, el privilegi d'escollir el seu propi jurat entre un gran nombre de ciutadans de Boston.<sup>170</sup> El fiscal afirmà que totes les proves aportades indicaven que els acusats eren culpables: el testimoni de Pérez encaixava amb els relats dels mariners del *Mexican* i els experts havien demostrat la gran probabilitat de què el *Panda* es trobés on estava quan assaltà al *Mexican*. Per Dunlap, el grau de responsabilitat era indiferent, havien de ser condemnats a parts iguals. És més, ell creia que “the whole affair was a regular piratical and slaving speculation, on the part of certain individuals in the Havana.”<sup>171</sup>

Després d'un judici de dues setmanes, el 26 de novembre de 1834 el jurat va emetre el veredict. Les al·legacions de la defensa de Hilard de jutjar el crim comès, si és que s'havia comès, tenint en compte el grau de responsabilitat de cada individu donaren el seu fruit. En Nicolas Costa, Domingo de Guzmán, Antonio Portana, José Velázquez i Antoni Ferrer van ser absolts, en part degut a la seva joventut i els graus de responsabilitat. Com a mostra, per a Nicolas Costa es considerà que la responsabilitat d'un grumet de quinze anys en l'assalt del *Mexican* era mínima. Pel jurat, Costa hauria seguit els designis d'uns oficials i una tripulació que havia decidit cometre un crim de pirateria. La seva joventut com a Guzmán, Portana i Velazquez, li salvà la vida. D'altra banda, el cas d'Antoni Ferrer fou ben diferent. El jurat va considerar que Ferrer era un esclau. Cal recordar que bona part dels cuiners dels vaixells negrers eren esclaus i, sovint, de la propietat del mateix capità.<sup>172</sup> Encara que Ferrer en tot el procés judicial es declarà com a un home lliure, ni el fiscal, ni el jutge i ni el jurat el van creure. El jutge Story argumentà que Ferrer era un esclau nascut a l'Àfrica i així ho demostraven les seves marques de la cara. És més, Story coneixia bé la situació del tràfic d'esclaus il·legal i el tractat abolicionista entre Anglaterra i Espanya. Ell afirmà que amb la legalitat vigent, cap capità negrer espanyol anava a córrer cap risc portant un esclau a

---

<sup>170</sup> *Ibidem*, p. 66.

<sup>171</sup> *Ibidem*, p. 69.

<sup>172</sup> BARCIA ZEQUEIRA, María del C. (2022), p. 84.

bord, perquè permetia als anglesos capturar l'embarcació. Per aquest motiu, Antoni Ferrer constava com un home lliure.

El veredict del jurat no fou gens favorable per la resta de la tripulació del *Panda*. El jurat declarà culpables a Pere Gibert, Bernardo de Soto, Francisco Ruiz, Manuel Boyga, Manuel Castillo i Juan Montenegro. Tot i la condemna, la gesta protagonitzada per Bernardo de Soto amb el *Minerva* commocionà al jurat que després del seu veredict declarà que:

The sympathies of the Jury have been strongly moved on behalf of Bernardo de Soto, on account of his generous, noble and self-sacrificing conduct in saving the lives of more than 70 human beings ... and they desire that his case should be presented to the merciful consideration of the Government.<sup>173</sup>

Després del veredict, el jutge Story va preveure un termini llarg per l'execució perquè així els condemnats poguessin apel·lar. Els condemnats van emetre una sèrie de comunicats explicant la seva versió dels fets, bona part recollits en el *A Supplement to the Report of the Trial of the Spanish Pirates* (1835). El judici estava generant una gran expectació en la societat nord-americana. Els editors del recull dels comunicats de la tripulació del *Panda* assenyalaven que “the universal degree of interest which has been manifested by the public, from the commencement of the trial to the present time, has induced the publisher to present the following pages.”<sup>174</sup> En els comunicats, els tripulants del *Panda* es declaraven innocents i cap d'ells, fins i tot, els exculpats, reconeixien el crim. Antonio Ferrer, en una carta firmada el 28 de novembre de 1834, acusava el capità Trotter d'haver-lo incitat a afirmar que era un esclau “and that if i would answer such questions as he put to me, in the affirmative, he could send me to my friends at Havana, or get me a place in a good house in England.”<sup>175</sup> En els seus comunicats, Pere Gibert i Bernardo de Soto continuaren amb la línia d'acusar a Trotter d'orquestrar tota aquella situació, coaccionant a Manuel Delgado i José Ferrer per testificar en contra seva. Fins i tot, Gibert acusava les autoritats britàniques d'haver enverinat a Juan López, el nostramo del *Panda*, per negar-se a testificar sobre l'assalt del *Mexican*.<sup>176</sup>

<sup>173</sup> NA-WashingtonDc. NAID 833652. Entry 949. Folder 1. Records Regarding Privateers and Piracy, 1813 – 1835. List of papers transmitted on the 3 of June 1835 to the Secretary of State by D. L. Child. N° 9. Recommendation by Jurors who tried the cause.

<sup>174</sup> A SUPPLEMENT (1935).

<sup>175</sup> *Ibidem*, p. 7.

<sup>176</sup> *Ibidem*, p. 49.

L'apel·lació va sentenciar en contra dels condemnats. Segons Rubin, el jutge Story va denegar la petició d'un nou judici per complexes raons constitucionals relacionades amb la doble incriminació dels condemnats.<sup>177</sup> Els presoners havien estat declarats culpables per robar a alta mar, crim declarat com una ofensa capital contemplat per l'estatut de 1790 capítol 9. El jutge Story es preguntava que si tenia en compte que la jurisdicció era clara, l'anterior judici s'havia produït de forma regular i el veredict del jurat era competent: "Under such circumstances, has this court authority by the constitution and laws of the United States to grant a new trial after a verdict regularly rendered of guilty against the prisoners?", però la pregunta principal aquí residia en el fet que "shall any person be subject for the same offence to be twice put in jeopardy of life or limb?" La resposta clara i la interpretació natural i constitucional per Story fou que: "no person should be twice put upon trial for any offence, for which he would be liable, upon conviction, to be punished with the loss of life or limb."<sup>178</sup>

Els set condemnats a mort varen restar a la presó de Boston fins a la seva execució. Les publicacions i reedicions del cas judicial, fons principals amb les quals hem pogut basar les afirmacions d'aquest estudi de cas, commocionaren a l'opinió pública nord-americana. Malgrat el veredict del jurat i el rebuig d'una apel·lació, part de la societat va emetre el seu propi judici. El 6 de maig de 1835 centenars de ciutadans de Boston varen firmar una petició conjunta dirigida al president dels Estats Units, Andrew Jackson on indicaven que "we cannot think without horror of inflicting the punishment of death upon them while we do feel such doubts; while we question seriously whether their vessel was the real robber of the *Mexican*" i sol·licitaven "most respectfully and earnestly request that the President would grant them a further respite for the reception of the remaining evidence, for which they have sent with all possible diligence."<sup>179</sup>

Tanmateix, davant la publicació de les versions dels fets de Gibert, de Soto i la resta, el 28 d'abril de 1835 el Henry Dundas Trotter va enviar una carta a Andrew Dunlap per defensar-se de les acusacions. El capità del *Curlew* afirmà que ell no havia fet cap captura il·legal i tampoc havia culpats el *Panda* injustament. Ell havia procedit tal com dictava la llei i, que encara que la goleta espanyola no hagués estat la protagonista del *Panda*, el *Curlew* tenia tot el dret d'apressar-la pel simple fet de portar un "black

<sup>177</sup> RUBIN, Alfred P. (1988), p. 190.

<sup>178</sup> A SUPPLEMENT (1835), p. 17 – 18.

<sup>179</sup> NA-WashingtonDc. NAID 833652. Entry 949. Folder 1. Records Regarding Privateers and Piracy, 1813 – 1835. List of papers transmitted on the 3 of June 1835 to the Secretary of State by D. L. Child. N° 7 and N° 8, 1140 other signatures of Boston for reprove of the Spanish Prisoners.

cook” a bord. És a dir, per a Trotter, Antoni Ferrer era un esclau i això l’autoritzava a detenir l’embarcació espanyola.<sup>180</sup>

Malgrat les peticions dels veïns de Boston a Andrew Jackson, mai varen arribar proves suficients per demostrar la innocència dels acusats. El 13 de juny de 1835, el capità Pere Gibert i els mariners Manuel Boyga, Manuel Castillo, Ángel García i Juan Montenegro, foren executats davant de quasi 30.000 persones. La nit abans de morir, els condemnats havien acordat suïcidar-se, però foren descoberts. Només Boyga aconseguí fer-se un tall gran i fou executat en una cadira en estat d’inconsciència. Segons la premsa, Gibert proclamà: “moro sent innocent, però moro com un noble espanyol. Adèu, germans, moro amb l’esperança de trobar-vos al cel”.<sup>181</sup> Francisco Ruiz al qual se li havia ajornat l’execució pel seu estat d’embogiment, finalment fou executat sense expectació un mes més tard.

El cas de Bernardo de Soto fou ben diferent. La seva gesta amb el *Minerva* havia posat a bona part de l’opinió pública a favor seu. Es va desencadenar tota una campanya per tal de buscar el perdó del condemnat i es va decidir ajornar la seva execució 60 dies més. El perdó només li podia conferir el president Andrew Jackson. Per aquest motiu, la seva dona va enviar a una carta al president per sol·licitar el seu perdó. Petra Pereira de Soto, que pertanyia a una rica família de Galícia, no havia estat informada de la situació del seu marit. Ni de la captura, ni del judici, ni de la condemna. Tan bon punt fou informada el març del 1835, va decidir viatjar als Estats Units i escriure una carta a Jackson, on afirmava que “Soto es incapaz del infame crimen por el que se le condena”, remarcant el seu “buen carácter, su noble acción, su educación, su familia” i exigia al president que tingués pietat i alliberés al seu marit.<sup>182</sup> Segons sembla, Jackson va escoltar les clemències de Petra Pereira. El 12 d’agost de 1835, Andrew Jackson va concedir a Bernardo de Soto un indult i l’alliberament total.<sup>183</sup>

<sup>180</sup> NA-WashingtonDc. NAID 833652. Entry 949. Folder 1. Records Regarding Privateers and Piracy, 1813 – 1835. Letter from Captain Henry Dundas Trotter of HSM Curlew to Andrew Dunlap, Esq. District Attorney, for the Government. 28 of April 1835.

<sup>181</sup> Maryland Gazzete (1835). *Execution of the Spanish Pirates*, 18 June 1835; NERÍN, Gustau (2015), p. 247.

<sup>182</sup> NA-WashingtonDc. NAID 833652. Entry 949. Folder 1. Records Regarding Privateers and Piracy, 1813 – 1835. Copy. Letter from Petra Pereira de Soto To the President of U S. 4 of June 1835.

<sup>183</sup> CRAZE, Sarah (2022), p. 163.

## 6. CONCLUSIONS

El tràfic transatlàntic d'africans esclavitzats fou la migració forçada més gran de la història de la humanitat. Durant més de tres-cents cinquanta anys més de 12,5 milions de persones foren esclavitzades i obligades a travessar l'Atlàntic per ser explotades en el continent americà. Entre les més de trenta-sis mil expedicions que, arborant les banderes d'estats europeus i americans, feren possible el trasllat de tantes persones esclavitzades milers de capitans, oficials i mariners participaren del *odious commerce*. El present treball s'ha centrat a analitzar i descriure una d'aquestes expedicions protagonitzada per una nau espanyola en el període il·legal (1820-1867): l'expedició esclavista de la goleta *Panda* capitanejada pel català Pere Gibert entre el 1832 i 1834. Una expedició que va estar marcada per l'assalt a un buc mercant dels Estats Units, el *Mexican*, en mig de l'Atlàntic Nord. L'acte de pirateria va resultar-ne la persecució de la goleta per les costes de l'Àfrica occidental per part de la flota britànica. El *Panda* fou capturat a Cap López mentre Gibert i la resta de la tripulació negociaven amb el rei Passol dels orungu la compra d'esclaus. Finalment, els britànics extradiren a dotze membres de la tripulació als Estats Units on foren acusats pel crim de pirateria i sis d'ells ajusticiats sota la forca l'estiu de 1835.

La travessa iniciada a l'Havana l'agost del 1832 per la goleta *Panda* amb l'objectiu de comprar quatre-cents-cinquanta persones esclavitzades a l'Àfrica centre-occidental mostra una expedició en el context de la segona esclavitud. El concepte de Dale Tomich il·lustra un període marcat pel repunt del tràfic d'esclaus malgrat la seva abolició formal. Pel cas d'Espanya, teòricament, abolit el 1817 amb el tractat bilateral amb la Gran Bretanya. Com demostra el cas del *Panda*, el repunt d'aquell comerç decidit a continuar subministrant de mà d'obra esclava les plantacions del Brasil i les Antilles espanyoles va provocar la seva reestructuració. La il·legalitat va causar la desaparició dels negrers britànics i francesos. En canvi, va instigar la proliferació de nous agents, la creació de múltiples factories a la costa africana i l'aparició de noves zones de compravenda d'esclavitzats. A les Antilles espanyoles, sobretot a Cuba, criolls i peninsulars van anar ocupant de manera progressiva les posicions d'aquells qui anteriorment havien monopolitzat el tràfic començant a organitzar les seves pròpies expedicions cap a l'Àfrica. Amb l'abolició del tràfic i la necessitat d'abastir de manera reiterada l'economia esclavista de plantació cubana es va constatar l'oportunitat de



negoci. El tràfic es va convertir en una activitat d'alt risc compensada per una alta rendibilitat arran de l'acreixement del preu dels esclaus.

El primer que hauríem de plantejar-nos és si el cas que hem presentat és un exemple paradigmàtic de la participació espanyola en el tràfic d'esclaus en el període il·legal. Com comentàvem a la introducció, Michael Zeuske assenyala que no podem pensar que totes les expedicions esclavistes eren iguals pel simple fet de seguir les mateixes rutes o formessin part d'un negoci ben estructurat. Certament, el cas del *Panda* presenta particularitats evidents que ens fan dubtar a l'hora de considerar-lo com un cas paradigmàtic. La història de la tripulació de la goleta espanyola està marcada per un fet que a primera vista pot semblar inusual: l'assalt al *Mexican* que es va produir el 20 de setembre del 1832 en mig de l'Atlàntic Nord. Hem pogut comprovar com la pirateria i el tràfic d'esclaus compartien certes similituds i espais en un context marcat per l'increment dels assalts pirates amb els conflictes de l'emancipació de les colònies americanes continentals respecte l'imperi espanyol. Similituds com: l'ús de les mateixes naus com els *clippers* i les goletes; equiparació legal dels dos crims per part de la Gran Bretanya; o zones d'acció compartides com el Carib, l'Atlàntic i la costa d'Àfrica occidental.

No obstant això, no podem saber fins a quin punt els traficants d'esclaus del període van participar de la pirateria sense fer un estudi més profund comparant amb altres casos. A primera vista, podem afirmar que les naus negreres no acostumaven a convertir-se en pirates per la simple raó que la seva empresa, per molt pertorbada que fos, tenia un sol objectiu: desembarcar amb èxit els màxims d'esclaus en el lloc que els armadors havien indicat. Encara que Andrew Dunlap acusava la tripulació del *Panda* de formar part d'una extensa xarxa de traficants d'esclaus i pirates residents a l'Havana, no hem tingut les suficients evidències per confirmar el que creia el fiscal del districte de Massachusetts. Així mateix, seria necessari estendre els estudis de la pirateria a l'Atlàntic durant el s. XIX, sobretot després de la dècada de 1820, per comprovar fins a quin punt s'establia una relació entre el món de la pirateria i el del tràfic d'esclaus, ambdós penats i perseguits. Estudis que han estat iniciats per Sarah Craze, però que encara poden donar molt de si per comprovar si veritablement estem parlant d'una segona edat d'or de la pirateria en el context de la segona esclavitud.

Indiferentment de l'episodi de pirateria que envolta tota l'expedició del *Panda* i la seva tripulació, creiem que el present Treball de Final de Màster ha complert amb el seu objectiu. Emprar un estudi de cas per explicar un procés global i transnacional com

fou el tràfic transatlàntic d'africans esclavitzats durant el s. XIX. En primer lloc, el cas del *Panda* permet entendre la reestructuració en clau transnacional que es va viure en el període il·legal. Com s'ha demostrat, una expedició negrera sortida de Cuba podia ser protagonitzada per un vaixell construït en unes drassanes dels Estats Units. Malgrat que durant bona part de l'escrit ens hem referit al *Panda* com a una goleta, tal com va assenyalar la tripulació del *Mexican* era ben probable que es tractés d'un *clipper* construït a les drassanes de Baltimore. Així doncs, la tripulació del *Panda*, malgrat que el capità Pere Gibert i el primer oficial Bernardo de Soto fossin naturals de la península Ibèrica, la tripulació que contractaren estava composta per catalans, gallecs, andalusos, així com per mariners d'Àsia, com Domingo Guzman nascut a Manila, d'Àfrica, com el cuiner Antonio Ferrer, o d'Amèrica, com José Pérez, Manuel Castillo, José Varela i d'altres que no hem pogut detectar-ne. Endemés, l'expedició del *Panda* va contractar nous mariners, portuguesos i brasileres, a l'illa de Príncipe. És a dir, a l'Àfrica existia un mercat laboral de mariners especialitzats en el tràfic els quals s'enrolaven en expedicions amb banderes de tota mena de països.

En segon lloc, l'expedició del *Panda* ha permès aprofundir en les dinàmiques de compravenda d'una regió concreta de l'Àfrica centre-occidental com era Cap López. Sembla lògic afirmar que el tràfic d'esclaus no hagués estat possible sense la implicació de les elits esclavistes africanes, però el grau de participació i les formes d'especialització variaren en el temps i els espais. Hem pogut percebre com pobles com els orungu de Cap López o els mpongwé de l'estuari del Gabon sabien perfectament com funcionava l'estructura del tràfic. No només a escala regional, on imposaven els seus preus i negaven l'accés a l'Atlàntic als pobles de l'interior per seguir monopolitzant el seu rol d'intermediaris entre europeus i africans, sinó que monarques com Rapontchombo s'havien educat en vaixells negrers espanyols. Els apunts del capità Francesc Llopis indiquen la circulació de coneixements entre els esclavistes europeus i africans. Seria pertinent en un futur seguir estudiant, puix que no ens consta cap estudi, la formació d'unes elits africanes en els vaixells esclavistes. Això permetria entendre la dimensió global i la col·laboració d'un negoci que no deixava de respondre a les ànsies de rèdit econòmic d'uns pocs.

En tercer lloc, i darrer, la història del *Panda* ens ha permès aprofundir en la vida dels mariners i tot l'entramat de corrupció que existia a l'illa de Cuba perquè la maquinària del tràfic d'esclaus continués funcionant. Hem pogut comprovar el nivell de poder que exercien els capitans d'un negrer sobre la tripulació i els esclavitzats. Com un

capità com Pere Gibert, contínuament assessorat pel seu primer oficial i probable propietari de l'embarcació, Bernardo de Soto, tenien el poder suficient per a obligar a tota una tripulació a cometre actes de pirateria. Però, certament, no podem considerar l'assalt al *Mexican* com una decisió única del capità i el primer oficial sense tenir en compte que el seu poder i l'ordre social jeràrquic que imposaven se sustentava en un cos d'oficials i mariners que exercien de guardians del vaixell. La figura del nostramo és més que rellevant. En un futur ens agradaria fer un estudi extens i profund sobre l'organització, participació i performativitat de les tripulacions esclavistes del període il·legal. Molts mariners s'embarcaren en aquest comerç odiós, però no sabem si tot repercutia en la necessitat de guanyar-se la vida, la voluntat d'exercir un rol de poder tan gran sobre els esclavitzats o, simplement, les inèrcies del mercat laboral marítim del vuit-cents suposava que qualsevol *marinero africano*, com els anomenava Baltassar Vallarino, havia de ser partícip tard o d'hora d'aquesta peculiar branca del comerç.

L'expedició esclavista de la goleta espanyola *Panda* fou una empresa atípica, puix que mai va arribar a embarcar a persones esclavitzades en les seves bodegues. No obstant això, creiem que hem demostrat com un estudi de cas pot servir per explicar fenomen més complex. El que hem volgut fer no deixa de ser un exercici de microhistoria per explicar un procés global.

## ARXIUS

Archivo Histórico Nacional de Madrid  
National Archives House of Commons  
National Archives in Washington DC  
National Archives in Boston  
New York Historical Society

## FONTS

APÈNDIX 1. *Apunts del capità Francesc Llopis i Llopis sobre la manera de comerciar a la costa d'Àfrica en el Tràfic d'Esclaus (1817-18)*. Vegeu: GUIMERÀ RAVINA, Agustín. (1986), p. 305.

A REPORT (1934). *A Report of The Trial of Pedro Gibert*. Boston: Russell, Odiorne & Metcalf.

A SUPPLEMENT (1835). *A Supplement to the Report of the Trial of the Spanish Pirates*. Boston: Lemuel Gulliver.

BPP (British Parliamentary Papers). National Archives. House of Commons. Parliamentary Papers. Foreign Office.

*Class A. Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, The Havana, Rio de Janeiro and Surinam*. Anys: 1831, 1832, 1833, 1836.

*Class B. Correspondence with Foreign Powers relating to the slave trade*. Anys: 1833.

CIRCUIT COURT (2022). *Trial Of The Twelve Spanish Pirates Of The Schooner Panda, A Guinea Slaver: Consisting Of Don Pedro Gibert, Captain, Bernardo De Soto, Mate ...: For ... On Board The Brig Mexican, 20th Sept. 1832*. Legare Street Press.

Maryland Gazzete (1835). *Execution of the Spanish Pirates*, 18 June 1835. Recuperat de: <https://www.msa.maryland.gov/megafile/msa/speccol/sc4800/sc4872/001290/html/m1290-1457.html>

National Archive WashigtonDc. NAID 833652. Entry 949. Folder 1. Records Regarding Privateers and Piracy, 1813 – 1835. List of papers transmitted on the 3 of June 1835 to the Secretary of State by D. L. Child.

New York Historical Society (NYHS). Havana (Cuba) Documents, 1835-1864. MS 2958.4401

## BASE DE DADES

*Trans-Atlantic Slave Trade Database* (TASTD). Referencia: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

**BIBLIOGRAFIA**

ACADÈMIA VALENCIANA DE LA LLENGUA (2007). *Vocabulari Nàutic*. Publicacions de l'Acadèmia Valenciana de la Llengua: València.

ARNALTE, Arturo (1992). *El Tribunal Mixto Anglo-Español de Sierra Leona, 1819-1873*. Tesi doctoral. Madrid: Universidad Complutense.

BARCIA, Manuel i KESIDOU, Effie (2017). “Innovation and entrepreneurship as strategies for success among Cuban-based firms in the late years of the transatlantic slave trade”. A: *Business History*, Vol. 60, Núm. 4, p. 542 – 561. DOI: 10.1080/00076791.2017.133204.

BARCIA ZEQUEIRA, Maria del C. (2018). *Pedro Blanco el negrero. Mito, realidad y espacios*. L'Havana: Ediciones Boloña.

(2022). “Caracterizando la trata ilegal en Cuba: espacios, redes y actores”. A: *Ayer*, núm. 128, p. 71 - 102.

BORUCKI, Alex., ELTIS, David., i WHEAT, David (2015). “Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America”. A: *The American Historical Review*, Vol. 120, Núm. 2, p. 433 – 461. <https://www.jstor.org/stable/43696678>

B. V. [1844 (1990)]. *El marinero africano*. Sabadell: Caballo – Dragón.

CALDEIRA, Arlindo M. (2013). “Aprender os trópicos: plantações e trabalho escravo na Ilha de São Tomé”. A: Margarida Vaz do Rego Machado, Rute Dias Gregoriano & Susana Serpa Silva (coords.). *Para a história da escravatura insular nos séculos XV a XIX*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar (CHAM), p. 25-54.

CRAZE, Sarah (2022). *Atlantic Piracy in the Early Nineteenth Century. The Shocking Story of the Pirates and the Survivors of the Morning Star*. Woodbridge: The Boydell Press.

CHRISTOPHER, Emma (2006). *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730 – 1807*. Cambridge: Cambridge University Press.

CURTIN, Philip (1969). *The African Slave Trade: A Census*. Madison – Londres: University of Wisconsin Press.

DELFIN, Maria Da Graça (2013). “A abolição do tráfico de escravos e da escravatura em Portugal em torno da imprensa.” A: Margarida Vaz do Rego Machado, Rute Dias Gregoriano & Susana Serpa Silva (coords.). *Para a história da escravatura insular nos séculos XV a XIX*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar (CHAM), p. 209 – 220.

DELGADO RIBAS, Josep M. (2017). “Los Catalanes, el comercio de esclavos y el comercio libre a fines del siglo XVIII (1789 – 1796)”. A: M. Rodrigo y Alharilla i L. Chaviano Pérez (eds.), *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI – XIX)*, Barcelona: Icaria, p. 47 – 62.

DU CHALLIU, Paul (1996). *Voyages et aventures en Afrique Équatoriale*. París: Sépia.

ENRÍQUEZ ÀLVARO, Adrià. (2020). *Gallinas, terra de negrers. Tràfic d'esclaus, abolicionisme i imperialisme*. Treball de Final de Màster per la Universitat Pompeu Fabra.

EXQUEMELIN, Alexander O. [1678 (1988)]. *Piratas de América*. Madrid: Historia16.

FERRER, Ada (2013). “Cuban Slavery and the Atlantic Antislavery”. A: J. M. Fradera i C. Schmidt-Nowara. (eds.). *Slavery and Antislavery in Spain's Atlantic Empire*. New York – Oxford: Berghahn Books, p. 134 – 157.

FERRER, Ada (2014). *Freedom's Mirror: Cuba and Haiti in the Age of Revolution*. New York: Cambridge University Press.

FRADERA, Joseph M. i SCHMIDT-NOWARA, Christopher (eds.). (2013). *Slavery and Antislavery in Spain's Atlantic Empire*. New York-Oxford: Berghahn.

FRADERA, Josep M. (1984). “La participació catalana en el tràfic d'esclaus (1789-1845)”. A: *Recerques: història, economia, cultura*, [en línia], núm. 16, p. 119-139.

FRANCO FERRÁN, José L. (1980). *Comercio clandestino de esclavos*. Ciudad de La Habana: Ciencias Sociales.

GENTILI, Anna M. (2012). *El león y el cazador: Historia del África subsahariana*. Buenos Aires: Clacso.

GRAEBER, David (2024). *Ilustración pirata. Bucaneros, Alegres Leyendas y Democràcia Radical*. Madrid: Ariel.

GRAFENSTEIN, Johanna Von (2004). “Curso y piratería en el Golfo-Caribe durante las guerras de independencia hispanoamericanas”. A: Mickaël Augeron i Mathias Tranchant, *La violence et la mer dans l'espace atlantique*, Presses universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.19558>.

GUIMERÀ RAVINA, Agustí (1986). “Marins catalans en el tràfic d'esclaus: els viatges del capità Llopis i Llopis (1817-1819)”. A: *Jornades d'Estudis Catalano-American*, núm. 11, p. 291-312.

JOANIQUEU, Àngel (1997). *Pirates i corsaris catalans*. Barcelona: Noray.

KI-ZERBO, Joseph (2011). *Historia del África Negra. De los orígenes a las independencias*. Barcelona: Casa África i Ed. Bellaterra.

KUHN, Gabriel (2021). *La vida bajo la Bandera Pirata: Reflexiones sobre la Edad de Oro de la piratería*. Pamplona: Katakarak Liburuak.

LAVIÑA, Javier i ZEUSKE, Michael (eds.). (2014). *The Second Slavery. Mass Slaveries and Modernity in the Americas and in the Atlantic Basin*. Berlin: LIT.

LEIGHTON WILSON, J. (1856). *Western Africa: Its History, Condition, and Prospects*. New York: Harper & Brothers, Publishers.

LINEBAUGH, Peter i REDIKER, Marcus [2000 (2022)]. *La Hidra de la revolución: marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Madrid: Traficantes de sueños.

MALUQUER DE MOTES, Jordi (1974). “La burguesia catalana i l'esclavitud colonial: modes de producció i pràctica política”. A: *Recerques*, núm. 3, p. 83 – 136.

MANCHA MARTÍNEZ, Erick (2022). “Piratas, filibusteros y corsarios: un análisis historiográfico del saqueo marítimo en el Atlántico y su papel en la llamada temprana globalización en los siglos XVI, XVII y XVIII”. A: *macrohistoria*, Núm. 3, p. 63 – 80.

MBOYI MOUKANDA, Laure C. (2013). *La pratique des échanges commerciaux dans la société précoloniale du Gabon : XVIe-XIXe siècles*. Tesis doctoral. Bordeaux: Université Bordeaux-Montaigne.

McCARTHY, Matthew (2013). *Privateering, Piracy and British Policy in Spanish America 1810–1830*. Woodbridge: Boydell Press.

MERLET, Annie. (1990). *Le pays des trois estuaires (1471 – 1900). Quatre siècles de relations extérieures dans les estuaires du Muni, de la Mondah et du Gabon*. Libreville: Centre Culturel Français Saint-Exupéry.

MILLER, Joseph (1988). *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730 – 1830*. Madison – Londres: University of Wisconsin Press.

MORAL, Eric (2017). *Breve historia del África Subsahariana*. Madrid: Nowtilus.

MORENO FRAGINALS, Manuel [1964 (2001)]. *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*. Barcelona: Crítica.

(1995). *Cuba/España. España/Cuba. Historia Común*. Barcelona: Crítica.

MURRAY, David (1980). *Odious commerce. Britain, Spain and the abolition of the Cuban slave trade*. New York: Cambridge University Press.

MORENO RICO, Javier (2017). “Hombres y barcos del comercio negrero en España (1789-1870)”. A: *Drassana*, núm. 25, p. 66-89.

NERÍN, Gustau (2015). *Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica*. Barcelona: Pòrtic.

(2016). “Falsos brasileños: las trayectorias africanas y americanas de los negreros españoles Derizans y Roviroso (1831 – 1863).” A: *Revista Latino-Americana de Estudios Avanzados*, Vol. 1, Núm. 1, p. 69 – 85.

PATTERSON, K. David (1972). “Early Knowledge of the Ogowe River and the American Exploration of 1854”. *The International Journal of African Historical Studies*, 5(1), 75–90. <https://doi.org/10.2307/216802>

(1975). The Vanishing Mpongwe: European Contact and Demographic Change in the Gabon River. *The Journal of African History*, 16(2), 217–238. <http://www.jstor.org/stable/180813>

PIQUERAS, José A. (2011). *La esclavitud en las Españas. Un lazo trasatlántico*. Madrid: Catarata.

(2021). *Negreros. Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas*. Madrid: Catarata.

POLANYI, Karl i ROTSTEIN, Abraham (1969). “Dahomey and the Slave Trade. An Analysis of an Archaic Economy.” A: *Science and Society*, núm. 33, p. 96-98.

RAMOS DE SANTANA, Aderivaldo (2022). “O processo do Clementina e o combate ao comércio transatlântico de africanos escravizados na província de Pernambuco (1831-1839)”. A: *Afro-Ásia*, Núm. 65, p. 148 – 202.

REDIKER, Marcus [2004 (2023)]. *Villanos de todas las naciones. Los piratas del Atlántico en su edad de oro*. Madrid: Traficantes de sueños.

[2008 (2021)]. *El barco de esclavos: La trata a través del Atlántico*. Madrid: Capitán Swing.

RINGROSE, David (2019). *El poder europeo en el mundo, 1450-1750*. Barcelona: Pasado y Presente.

RODRIGO Y ALHARILLA, Martín i CHAVIANO PÉREZ, Lizbeth (eds.). (2017). *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)*. Barcelona: Icaria Editorial.

RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (2017a). “Cuatro capitanes negreros catalanes en tiempos de la trata ilegal: José Carbó, Pedro Manegat, Gaspar Roig y Esteban Gatell”. A: M. Rodrigo y Alharilla i L. Chaviano Pérez (eds.), *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI – XIX)*, Barcelona: Icaria, p. 101 - 130.

(2017b). “Víctimas y verdugos a la vez. Los marineros españoles y la trata ilegal (1845-1866)”. A: *Drassana*, núm. 25, p. 112-132.

(2022a). “Beneficios y beneficiarios del comercio de esclavos en Cuba (1815 – 1867)”. A: *Ayer*, núm. 128, p. 103 – 129.

(ed.) (2022b). *Del olvido a la memoria. La esclavitud en la España contemporánea*. Barcelona: Icaria Editorial.

RUBIN, Alfred P. (1988). *The Law of Piracy*. Rhode Island: Naval War College Press Newport.

SEIBERT, Gerhard (2015). “Colonialismo em São Tomé e Príncipe: hierarquização, classificação e segregação da vida social”. A: *Anuário Antropológico*. Vol. 40, Núm. II, p. 99 – 120.

SOSA, Enrique (1998). *Negreros Catalanes y Gaditanos en la trata cubana, 1827-1833*. La Habana: Fundación Fernando Ortiz.

SOUMONNI, Elisée (2001). *Daomé e o mundo atlântico*. Rio de Janeiro: Centro de Estudos Afro-Asiáticos (CEAA).

SUST, Xavier (2022). *Deu històries negreres. Expedicions transatlàntiques catalanes al segle XIX*. Barcelona: Icaria Editorial.

SUTTON, Angela C. (2023). *Pirates of the Slave Trade: The Battle of Cape Lopez and the Birth of an American Institution*. Nova York: Prometheus Books.

TABARROK, Alexander (2007). “The Rise, Fall, and Rise Again of Privateers”. A: *The Independent Review*, Vol. 11. Núm. 4, p. 565 – 577.

THOMAS, Hugh (1997). *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Planeta.

TOMICH, Dale (2018). “La segunda esclavitud y el capitalismo mundial: una perspectiva para la investigación histórica”. A: *Historia Social*, núm. 90, 149-164.

WOODARD, Colin (2008). *La República de los piratas: la verdadera historia de los piratas del Caribe*. Barcelona: Ariel.

ZEUSKE, Michael (2017). “Capitanes y comerciantes catalanes de esclavos”. A: M. Rodrigo y Alharilla i L. Chaviano Pérez (eds.), *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI – XIX)*, Barcelona: Icaria, p. 63 -100.



(2018). *Esclavitud. Una historia de la humanidad*. Iruña-Pamplona: Katakarak Liburak.

**ANNEXOS****Annex I. Taules del tràfic d'esclaus a Cap López i Gabon**Dades extretes de la *TransAtlantic Slave Trade Database*.Taula 1. Esclaus sortits de Cap López i l'estuari del Gabon (1649 – 1850)

Any	Cap López	Gabon	Total
1641-1650	494	0	494
1651-1660	450	0	450
1661-1670	328	0	328
1671-1680	0	408	408
1711-1720	0	697	697
1721-1730	0	10	10
1731-1740	579	0	579
1741-1750	276	554	830
1751-1760	83	591	674
1761-1770	0	4029	4029
1771-1780	303	5205	5508
1781-1790	851	2849	3700
1791-1800	632	4792	5424
1801-1810	390	6046	6436
1811-1820	4182	1792	5974
1821-1830	217	2311	2528
1831-1840	349	590	939
1841-1850	1769	3609	5378
	10903	33483	44386

Taula 2. Esclaus sortits de Cap López (1810 – 1866)

Any	Total
1811	254
1814	183
1815	319
1816	967
1817	20
1820	2439
1826	131
1829	86
1837	349
1843	298
1846	742
1847	445
1850	284
	6517

Taula 3. Lloc ampli d'arribada dels esclaus sortits de Cap López (1811 – 1850)

Any	Cuba	Jamaica	Guaiana francesa	Bahia	Pernambuco	Sud-est Brasil	Sierra Leona	Total
1811	0	0	0	254	0	0	0	254
1814	0	0	0	0	0	0	0	0 <sup>184</sup>
1815	0	0	319	0	0	0	0	319
1816	0	0	0	967	0	0	0	967
1817	0	0	0	0	0	0	20	20
1820	2367	0	0	0	0	0	0	2367 <sup>185</sup>
1826	0	0	0	0	107	0	24	131
1829	0	0	0	86	0	0	0	86
1837	0	0	0	0	0	349	0	349
1843	0	0	0	0	0	0	298	298
1846	0	0	0	104	0	638	0	742
1847	0	0	0	445	0	0	0	445
1850	0	284	0	0	0	0	0	284
	2367	284	319	1856	107	987	342	6262

Taula 4. Banderes emprades en les expedicions sortides de Cap López (1811 – 1850)

Any	Espanya	Portugal / Brasil	França	Dinamarca	Totals
1811	0	254	0	0	254
1814	0	183	0	0	183
1815	0	0	319	0	319
1816	0	967	0	0	967
1817	0	20	0	0	20
1820	1651	0	487	182	2320
1826	0	107	24	0	131
1829	0	86	0	0	86
1837	0	349	0	0	349
1843	0	298	0	0	298
1846	0	104	0	0	104
1847	0	445	0	0	445
1850	0	0	0	0	0
	1651	2813	830	182	5476

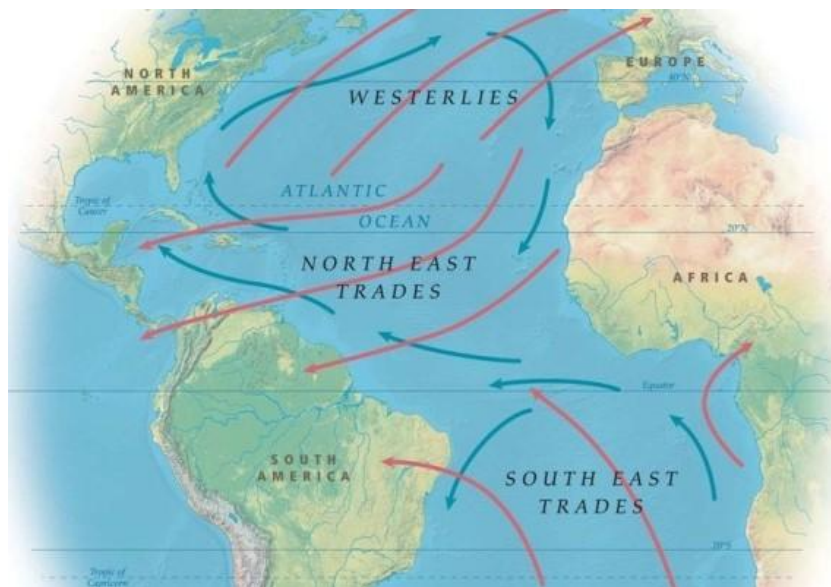
<sup>184</sup> La sortida de 183 persones esclavitzades que es detecta a la Taula 2 en l'expedició de la goleta amb bandera portuguesa *Ave da Etiòpia* no va arribar mai a Amèrica. L'expedició va desembarcar 160 esclavitzats a l'illa de Príncipe, la resta van morir durant la travessa. Vegeu: *TASTD*, Núm. 46408.

<sup>185</sup> Si comparem aquesta xifra amb la Taula 2 veurem que manquen 72 persones esclavitzades. Això es deu a la revolta que es va viure a nau francesa *Céres* a les costes africanes. No és té cap informació del destí dels esclavitzats o de la tripulació i el capità Pierre Jean Lemerle. Vegeu: *TASTD*, Núm. 34146.

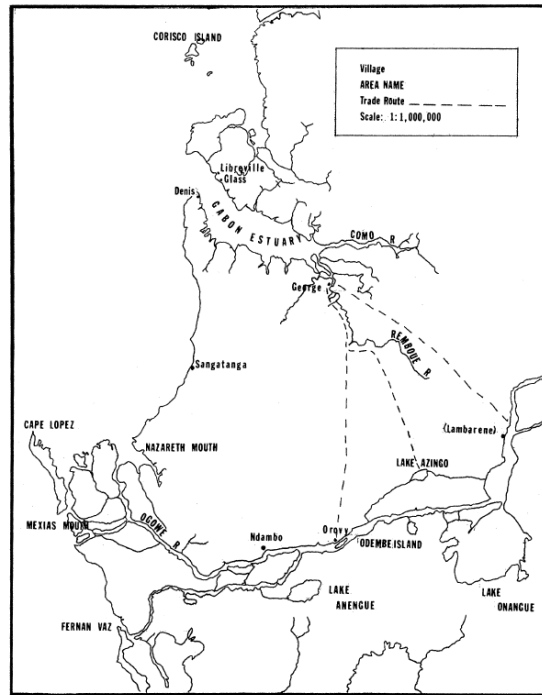
**Annex II. Mapes**



**Mapa 1:** Mapa de 1800 de l'oest de l'illa de Cuba on es mostra amb fletxes taronges els punts clandestins de desembarcament a la tronada de l'expedició del *Panda*. Apareix d'oest a est, la zona de Guajaibón, Bahía Honda, Cabanas, Matanzas i la Boca de Camarioca. Elaboració pròpia a partir de: Autor desconegut. Institut Geogràfic Nacional. Disponible a: <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/001700.html>



**Mapa 2:** Mapa on es mostren el vents (vermell) i les corrents oceàniques (blau) de l'Atlàntic. S'ha il·lustrat el possible punt on el *Panda* assaltà a *Mexican*: ELTIS, David i RICHARDSON, David (2010). *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven: Yale University Press. Disponible a: <https://www.slavevoyages.org/blog/tag/intro-maps>



**Mapa 3:** Mapa creat per K. David Patterson sobre la costa atlàntica de l'actual país del Gabon on es poden observar les principals vies fluvials i comercials. PATTERSON, K. David (1972). "Early Knowledge of the Ogoe River and the American Exploration of 1854". A: *The International Journal of African Historical Studies*, 5(1), p. 76.

**Annex III. Il·lustracions**



**Figura 1:** Retrat de Pere Gibert, capità del *Panda* de trenta-vuit any i condemnat per l'assalt al *Mexican*. El retrat es pot trobar: A REPORT (1834). Artista desconegut.



**Figura 2:** Retrat de Bernardo de Soto, primer oficial del *Panda* de vint-i-vuit anys i condemnat per l'assalt al *Mexican*. Més tard fou exculpat pel president dels Estats Units. El retrat es pot trobar: A REPORT (1834). Artista desconegut.



**Figura 3:** Retrat d'Antonio Ferrer, cuiner del *Panda* de vint-i-set anys i absolt per l'assalt al *Mexican*. El retrat es pot trobar: A REPORT (1834). Artista desconegut.