

# OMERTÀ EN ZANZÍBAR. UN COMERCIANTE DE ESCLAVOS CATALÁN EN EL ÍNDICO, ENTRE EL TRÁFICO DE ESCLAVOS Y LAS DINÁMICAS IMPERIALES<sup>1</sup>

Omertà in Zanzibar. A Catalan slave trader in the Indian  
Ocean, between slave trade and imperial dynamics

GUSTAU NERÍN

Universitat de Barcelona  
gnerin@ub.edu

## **Cómo citar/Citation**

Nerín, G. (2023).

Omertà en Zanzíbar. Un comerciante de esclavos catalán en el Índico,  
entre el tráfico de esclavos y las dinámicas imperiales.

*Historia y Política*, 49, 153-183.

doi: <https://doi.org/10.18042/hp.49.06>

(Recepción: 10/12/2021; evaluación: 17/01/2022; aceptación: 19/10/2022; publicación en línea: 15/06/2023)

## **Resumen**

Entre 1856 y 1860 Bonaventura Mas i Calzada, capitán de Sant Feliu de Guíxols, estuvo traficando con esclavos en Zanzíbar por cuenta de la empresa marselesesa Vidal Frères, de su primo Antoni Vidal. Mas, gracias a sus conexiones con Francia y con España, consiguió consolidar su posición en un Zanzíbar conectado con el mundo esclavista de La Reunión, pero también con el de Cuba, en los últimos estertores de la trata atlántica. A través de la compleja relación entre Mas y el traficante de esclavos árabe Salim Jubran, el gobernador de Lamu y los cónsules británico y francés, este artículo pretende mostrar cómo los hombres de negocios españoles, en

---

<sup>1</sup> Este artículo ha sido realizado en el marco del proyecto «Memoria y lugares de memoria de la esclavitud y el comercio de esclavos en la España contemporánea» (PID2019-105204GB-I00).

la segunda mitad del siglo XIX, lograron implantarse en zonas que todavía no habían sido colonizadas, pero que experimentaban dinámicas imperiales muy intensas. Vidal Frères consiguió una importante presencia en un Zanzíbar en plena expansión, en un período en que el África Oriental aún estaba dominada por la aristocracia omaní, pero se articulaba cada vez más con el comercio mundial.

### *Palabras clave*

Bonaventura Mas i Calzada; Zanzíbar; tráfico de esclavos; Vidal Frères; imperialismo.

### *Abstract*

Between 1856 and 1860, Bonaventura Mas i Calzada, captain of Sant Feliu de Guíxols, had been trafficking slaves in Zanzibar on behalf of Vidal Frères, the Marseille company of his cousin Antoni Vidal. Yet, thanks to his connections with France and Spain, he managed to consolidate his position in a Zanzibar that was connected with the slave world of La Réunion but also with that of Cuba, in the last throes of the Atlantic trade. Through the complex relationship between Mas and the Arab slave trader Salim Jubran, the governor of Lamu, and the British and French consuls, this article aims to show how Spanish businessmen, in the second half of the 19th century, managed to establish themselves in areas that were still not colonized, but that were experiencing very intense imperial dynamics. Vidal Frères got a significant presence in a rapidly expanding Zanzibar, at a time when East Africa was still dominated by the Omani aristocracy, but was increasingly linked to global trade.

### *Keywords*

Bonaventura Mas i Calzada; Zanzibar; slave trade; Vidal Frères; imperialism.

---

**SUMARIO**


---

I. INTRODUCCIÓN. II. MICROHISTORIA GLOBAL PARA DILUCIDAR EL PAPEL DE ESPAÑA EN LA ENCRUCIJADA ÍNDICA. III. ZANZÍBAR, EL GRAN MERCADO MUNDIAL DE MARFIL, COPAL Y CLAVO: 1. Los años dorados de Zanzíbar. 2. Zanzíbar, la codiciada. 3. Abolicionistas en el paraíso de la esclavitud. IV. BONAVENTURA MAS: UN CATALÁN PASÁNDOSE POR FRANCÉS EN ZANZÍBAR: 1. Esclavos en Zanzíbar. V. BONAVENTURA MAS EN ZANZÍBAR. VI. CRIMEN Y ¿CASTIGO? VII. CONCLUSIONES. *BIBLIOGRAFÍA. ARCHIVOS. WEBGRAFÍA.*

---

## I. INTRODUCCIÓN

A partir de 1858, Salim Jubran, un árabe residente en Lamu, en la actual Kenya, en la costa oriental africana, fue uno de los proveedores habituales de esclavos de la empresa marsellesa Vidal Frères; la historiadora Patricia Romero Curtin apunta que Jubran era un indio musulmán, pero hay constancia de que escribía a su familia en árabe, y los indios musulmanes de África Oriental empleaban el gujaratí o, si estaban muy arraigados, el kiswahili y no el árabe<sup>2</sup>. El hermano de Salim, Saad Jubran, residente en Zanzíbar Town, la capital del archipiélago de Zanzíbar y del sultanato de Omán, actuaba como enlace con Bonaventura Mas i Calzada, el catalán representante de esta empresa en la zona. Aunque la actividad era ilegal según la legislación local, el gobernador (*liwani*) de Lamu, Sayyid Saud<sup>3</sup>, aunque subordinado al sultán de Zanzíbar, colaboraba activamente con ella y favorecía a Mas frente a los otros comerciantes europeos residentes en la zona<sup>4</sup>.

En 1860 Salim Jubran, sin dejar de vender esclavos a Mas, empezó a colaborar con el cónsul británico, el abolicionista Christopher Palmer Rigby, quizá a cambio de fondos reservados. Le facilitó la correspondencia comercial que mantenía con su hermano, que ponía en evidencia las actividades ilegales de Mas, y el cónsul se apresuró a mandarlas a sus superiores (incluso se publicaron en los *British Parliamentary Papers*). Esta información contribuyó decisivamente a que el sultán de Zanzíbar decidiera expulsar a Mas de sus territorios. Sayyid Saud no tardó en enterarse de la filtración (quizá porque era

---

<sup>2</sup> BPP, Class B (1860: 69) y Romero Curtin (1986: 151).

<sup>3</sup> BPP, Class B (1862: 78).

<sup>4</sup> *Ibid.*: 87.

pariente del sultán). Arrestó públicamente a Salim Jubran en Zanzíbar: lo hizo encadenar y declaró públicamente que le mataría por haber facilitado información a los abolicionistas. Nunca más se volvió a saber nada del comerciante de esclavos árabe. Se rumoreaba que lo habían llevado a Lamu y que allí lo habían asesinado<sup>5</sup>.

En este artículo, a través del asesinato de Jubran y su relación con Mas, recogidos en los *Parliamentary Papers*, se analizará la situación de Zanzíbar en los últimos momentos del tráfico de esclavos atlántico y en el punto más álgido del tráfico de *engagés* hacia la isla de la Reunión, en un período de imperialismo informal en que el tráfico de esclavos y el abolicionismo fueron utilizados por las potencias europeas como una herramienta de penetración en el Índico. El artículo se iniciará con una descripción del Zanzíbar de los años 1850 en el contexto del Índico y sus relaciones con las grandes potencias occidentales. A continuación, se explicará el papel de Vidal Frères y de su gerente Mas en Zanzíbar en este contexto de luchas imperiales. Se dedicará especial atención a explicar las dinámicas cambiantes del tráfico de esclavos en la zona y su relación con la trata índica y atlántica, para relatar cual fue el papel de Bonaventura Mas, Salim Jubran, el gobernador de Lamu y el sultán de Zanzíbar en él. Finalmente, se analizará la evolución de las dinámicas imperiales en África Oriental y el papel que jugaron los agentes españoles en este contexto.

## II. MICROHISTORIA GLOBAL PARA DILUCIDAR EL PAPEL DE ESPAÑA EN LA ENCRUCIJADA ÍNDICA

Por sus actividades negreras y por sus conexiones con España y con Francia, Mas se movió en un universo que implicaba a actores muy diversos, con lógicas dispares: las diplomacias francesa y británica, la monarquía omanita de Zanzíbar, la sociedad swahili, las comunidades indias de la costa africana, los comerciantes de esclavos de Cuba, los hombres de negocios marseleses... La microhistoria global puede resultar una aproximación muy pertinente en este caso, pues permite aproximarnos a actores que tiene lógicas políticas, económicas y sociales muy diversas. Ya indicó Francesca Trivellato (2011) que la microhistoria puede permitir una mejor interpretación de las actuaciones de los grupos subordinados. Y esto es especialmente necesario cuando trabajamos con realidades culturales diferentes de la occidental. John

<sup>5</sup> BPP, Class B (1860: 69; 1862: 78, 87); Russell (1935: 192), y Romero Curtin (1986: 154).

Paul A. Ghobrial (2014) alertaba sobre el peligro de que la historia global acabara por invisibilizar la diversidad cultural a partir de marginar el conocimiento de base local, y por ello apostaba por la microhistoria. A su vez, Christian de Vito (2015) apuntaba que la microhistoria translocal facilita combinar la aproximación a actores concretos y la atención a los excluidos con la aproximación económica global. La pertinencia de los estudios de microhistoria global sobre actores económicos occidentales en realidades culturales alejadas ya se ha mostrado en diversos estudios, como el realizado por Thomas M. Larkin sobre los mercaderes americanos en el Hong Kong del siglo XIX (2021).

Analizar desde la microhistoria global la actuación de Bonaventura Vidal y la empresa Vidal Frères en Zanzíbar puede ayudar a entender el papel de los agentes españoles en los espacios que, sin llegar a ser colonizados, experimentaban un proceso de expansión imperialista en la segunda mitad del siglo XIX. Tradicionalmente se había tendido a presentar a España, tras la pérdida de sus colonias continentales americanas, como un país aislado a nivel internacional. En los últimos tiempos, por el contrario, se tiende a destacar la riqueza de las conexiones transnacionales de España, como lo ha puesto de manifiesto recientemente un artículo de Luengo y Dalmau (2018). Estas conexiones fueron esenciales para la gestión de los restos del imperio ultramarino, como lo ha mostrado un artículo de Mònica Ginés-Blasi (2021) sobre el papel que jugó la diplomacia española en China en el reclutamiento de culés para Cuba.

En los últimos años, diversos estudios han dejado claro que las redes transnacionales fueron esenciales para el tráfico ilegal de esclavos español<sup>6</sup>. El caso de Vidal Frères ayuda a entender la articulación entre los capitales españoles y los franceses, y permite vislumbrar las relaciones entre el tráfico índico y el tráfico atlántico (generalmente subvaloradas por los historiadores)<sup>7</sup>.

A través de este episodio también se puede estudiar el reclutamiento de *engagés* para las plantaciones de la isla de la Reunión, en la línea de estudios más globales como los de Françoise Vergès (1999) o Virginie Chaillou-Atrous (2010). Diversos artículos, como los de Campbell (1988) y Alpers (2018), han facilitado información relevante sobre este *reclutamiento* en Mozambique; pero las incidencias de Vidal Frères en Zanzíbar pueden ayudarnos a entender la política francesa respecto a la isla y la monarquía omaní. Y ayuda a visibilizar hasta qué punto el imperialismo francés, para conseguir contratados, recurrió no solo a las presiones diplomáticas, sino también a la coacción militar.

<sup>6</sup> Rodrigo Alharilla (2021: 299); Nerín (2015: 12-18); Piqueras (2021), y Barcia y Kesidou (2018).

<sup>7</sup> Allen (2015: 181, 217).

Por otra parte, el *caso Mas* contribuye a clarificar la utilización por parte de Gran Bretaña del abolicionismo para consolidar su hegemonía en esta parte de África. Como dejaron claro el análisis de Richard Huzzey (2012) y los estudios compilados por Derek R. Peterson (2010), el abolicionismo y el imperialismo inglés estaban estrechamente relacionados y no se podía entender el uno sin el otro. En un estudio clave, John Mathew (2016: 20) apuntó que Gran Bretaña empleó la represión del comercio de armas, esclavos y oro para implantar el capitalismo en el Índico. En el caso de la imposición de políticas abolicionistas en el territorio de Zanzíbar, este texto puede reforzar las teorías de Raphaël Cheriau (2020: 11-15), quien apuntaba que la confrontación entre Francia y Gran Bretaña sobre la abolición se imbricaba con su lucha por la hegemonía en África Oriental.

El análisis del negocio esclavista de Vidal Frères en Zanzíbar también sirve para no dejar duda del papel determinante que jugó Gran Bretaña en el fin de la trata. Bonaventura Vidal fue el último gran traficante de esclavos que envió cautivos hacia Cuba. Y su actuación en África Oriental fue torpedeada sin cesar por la diplomacia y la marina británica, que conjuntamente consiguieron expulsar al traficante catalán de la zona, en un momento en que había una demanda altísima de esclavos africanos en Cuba. En este caso, frente a los que relativizan el protagonismo de Gran Bretaña en el fin de la trata atlántica, sería más bien obligado inclinarse por las tesis de Van der Linden (2011), quien no dudaba en calificar la empresa abolicionista británica de «ampliamente exitosa».

### III. ZANZÍBAR, EL GRAN MERCADO MUNDIAL DE MARFIL, COPAL Y CLAVO

La ciudad de Zanzíbar en que se instaló Bonaventura Mas en los años 1850 no era el paraíso turístico que es hoy, pero tampoco un rincón olvidado de África. Se trataba de una dinámica ciudad swahili, de unos 60 000 habitantes, en plena expansión, con un barrio central en el que vivía la élite árabe omaní y una docena de europeos, con elegantes casas de dos a cuatro plantas y surtidos comercios. La influyente y dinámica comunidad india vivía en otro barrio, reservado para ella; pero en la ciudad también había muchos otros extranjeros<sup>8</sup>.

La presencia omaní no era nueva: en 1698 los swahilis, los habitantes de la costa oriental africana, se sublevaron en contra del dominio portugués y

---

<sup>8</sup> Russell (1935: 328, 337); Goswami (2008: 19); Stanziani (2018: 139), y Hueber (1995: 106).

pidieron ayuda al sultanato de Omán, que les ayudó a liberarse. De esta forma, el archipiélago de Zanzíbar pasó al control de la aristocracia omaní, que dominaba también una extensa zona de costa a través de unos pocos enclaves costeros y de algunas largas rutas comerciales hacia el interior<sup>9</sup>.

## 1. LOS AÑOS DORADOS DE ZANZÍBAR

En la primera mitad del siglo XIX la economía de Zanzíbar no paró de crecer. Se incrementó el tráfico de esclavos porque la demanda creció con el establecimiento de plantaciones de caña en las islas Mascareñas<sup>10</sup>. Por otra parte, en 1818 se introdujo en Zanzíbar el cultivo del clavo, que era trabajado por esclavos en grandes *chambas* (plantaciones). En otras grandes explotaciones se cultivaban otros productos de exportación, como cocos o caña de azúcar<sup>11</sup>. Pero, además, a partir del establecimiento en 1828 de comerciantes de Boston y Salem en Zanzíbar, el comercio de productos procedentes del continente, como marfil o goma copal, aumentó espectacularmente<sup>12</sup>. La firma de un tratado comercial con los Estados Unidos y la apertura de un consulado norteamericano en 1840 disparó las relaciones bilaterales, en un momento en que los productos industriales como las telas bajaban de precio y las materias primas ascendían. Según Rigby, Zanzíbar se convertiría en «el principal mercado mundial de marfil, goma copal y clavo de olor» y sin duda se consolidó como el principal mercado del África Oriental<sup>13</sup>. La élite zanzibarita, en esos años, pudo disfrutar de todo tipo de productos de lujo<sup>14</sup>.

En las primeras décadas del siglo XIX se multiplicaron en África Oriental los comerciantes procedentes de las regiones indias de Kutch y Surat, fueran hindúes o musulmanes, que se dedicaban inicialmente a importar telas indias. La ciudad de Zanzíbar se convirtió en un gran polo comercial que canalizaba los intercambios de África Oriental con el Índico y el resto del mundo. El establecimiento de un consulado británico en la zona reforzó la emigración procedente de la India, ya que las autoridades consulares defendían a los súbditos británicos ante la justicia local (basada en tribunales islámicos)<sup>15</sup>.

<sup>9</sup> Sheriff (1987: 5).

<sup>10</sup> *Ibid.*: 42 y Stanziani (2018: 139).

<sup>11</sup> Sheriff (1987: 116) y Goswami (2009: 119).

<sup>12</sup> Sheriff (1987: 93) y Sánchez (2008: 51).

<sup>13</sup> Russell (1935: 103).

<sup>14</sup> *Ibid.*: 110, 342-343; Sheriff (1987: 77, 97), y Goswami, (2009: 117).

<sup>15</sup> Goswami (2008: 19).

Llegó a haber unos 5000 indios en el sultanato, con comunidades tanto en la isla como en el continente; controlaban las redes de crédito y, a través de ellas, dominaban el mercado inmobiliario y financiaban las plantaciones de clavo y también las caravanas esclavistas (Curtin los definió como «la fuerza capitalista que estaba detrás del comercio de esclavos»). Eran los propietarios de la mayoría de *dhows*, los barcos con velas triangulares que eran esenciales para el comercio índico. Los comerciantes europeos y americanos dependían de ellos. El sultán hasta les confió el control de las aduanas, el principal recurso para su Estado<sup>16</sup>. Algunos indios incluso poseían plantaciones de clavo en Zanzíbar, cultivadas por esclavos<sup>17</sup>.

De Zanzíbar se exportaban, hacia Hamburgo, Boston, Bombay, Marsella, Dahomey o Mandvi (en Gujarat), productos del archipiélago, como clavo (un 19% del total de las exportaciones legales), cauríes (una concha usada como moneda en África Occidental, que representaba el 14%), cocos, copra (coco seco), aceite de coco, azúcar u orchilla (un líquen utilizado para fabricar tintes de color púrpura), y también mercancías procedentes del continente como marfil (un 41%), copal (un 9%), sésamo, cuero, caucho y esclavos. Para garantizar la circulación de estos productos, las redes comerciales swahilis alcanzaron una gran extensión, llegando al norte de Zambia, al este del Congo y a Uganda. Las caravanas árabes que buscaban esclavos y marfil podían llegar hasta Capribi, al este de Angola, y se imponían a las poblaciones locales mediante las armas de fuego. El 58% del valor de los productos importados correspondía a telas y vestidos de algodón (a principios de siglo XIX, procedentes básicamente de India, y posteriormente, por la desindustrialización de este territorio, de Estados Unidos). También llegaban alambres, rifles y balas, cuchillos, navajas y metales en lingotes. Una parte importante de estos productos era reexportada hacia la zona continental del sultanato, Mrima. Se importaban, asimismo, objetos de lujo como perlas, muebles, fuegos artificiales...<sup>18</sup> Las tasas por importaciones eran bajas: de solo el 5% para los productos procedentes de Estados Unidos, Francia, Alemania, Gran Bretaña y sus colonias. No obstante, representaban el 70% de los ingresos de la hacienda del sultán<sup>19</sup>.

Zanzíbar estaba en plena inmersión en el mercado mundial, pero a diferencia de lo que pasaba en otras partes del continente africano, los mercaderes

<sup>16</sup> BPP, Class B (1861: 70); Sheriff (1987: 108); Romero Curtin (1986: 149, 157); Tominaga (1996: 296); Benjamin (1998: 411-412), y Goswami (2009: 119).

<sup>17</sup> Sheriff (1988: 140) y Coquery-Vidrovitch y Menard (2015: 277).

<sup>18</sup> Romero Curtin (1986: 152); Sheriff (1987: 71, 95, 131, 172, 187); Tominaga (1996: 297-298), y Goswami, (2009: 117-120).

<sup>19</sup> Tominaga (1996: 298).



y los poderes políticos del sultanato tenían la capacidad de mantener el control del comercio de la zona, incluso de la trata de esclavos<sup>20</sup>.

En 1840 el sultán Sayyid Said transfirió la capital del sultanato de Omán a Zanzíbar y estableció allí su corte. La influencia de la isla se consolidó. Los omaníes afluyeron hacia la zona y llegó a haber 5000 árabes en territorios insulares y continentales del emirato, controlando el poder político y las grandes plantaciones. Esta élite árabe con frecuencia escapaba al control del sultán<sup>21</sup>. Las poblaciones locales del archipiélago ocupaban puestos marginales en la economía de este, ya que las principales actividades económicas estaban controladas por árabes e hindúes que usaban mano de obra esclava continental. En Mrima, en la zona continental, había un reparto estricto de competencias entre los walis, los gobernadores omaníes designados por el sultán, y la aristocracia tradicional swahili, que controlaba los cargos de poder locales y que tenía un amplio margen de autogobierno. Los swahilis de la costa, musulmanes y kiswahilihablantes, menospreciaban a las poblaciones del interior, a los que calificaban de *shenze* (es decir, salvajes, y, en consecuencia, esclavizables)<sup>22</sup>.

## 2. ZANZÍBAR, LA CODICIADA

Zanzíbar firmó tratados comerciales con Estados Unidos (1833), Gran Bretaña (1839), Francia (1844) y las repúblicas hanseáticas (1859). Estos convenios fueron clave para multiplicar sus actividades comerciales. Pero estos pactos formaban parte de las estrategias occidentales de *imperialismo informal* que dominaban en la época. Los cónsules exigían y amenazaban, y con frecuencia ignoraban la soberanía de los territorios extraeuropeos. Las potencias occidentales incluían en los tratados bilaterales cláusulas que reforzaban su posición, como la inmunidad a los buques de su nacionalidad, la autorización automática para montar negocios para sus súbditos o incluso, la inviolabilidad, de las propiedades de estos. Los barcos franceses, británicos y norteamericanos que tocaban Zanzíbar no mostraban sus documentos a los oficiales del puerto, sino que los depositaban en su consulado, lo que limitaba las posibilidades de control de las autoridades locales.

Estos tratados también incluían el derecho de *protección* de los ciudadanos y súbditos de las potencias occidentales, así como de los súbditos del sultán que trabajaban para empresas extranjeras, lo que implicaba, *de facto*,

<sup>20</sup> Sánchez (2008: 52), y Allen (2015: 25).

<sup>21</sup> Russell (1935: 43); Romero Curtin (1986: 149), y Sheriff (1987: 146).

<sup>22</sup> Akinola (1972: 216).

establecer un pluralismo jurídico por el que los europeos y sus socios tenían un trato especial ante los tribunales. Los cónsules hasta podían hacer encarcelar a sus súbditos en la prisión de Zanzíbar por delitos que no reconocía la legislación local. Gran Bretaña presionó para que su *protección* se hiciera extensible a todos los indios, a pesar de que los originarios de Kutch, la mayoría de los indios establecidos en África Oriental, ni siquiera eran súbditos británicos. Lo logró en 1850. De esta forma, el consulado podía frenar las sentencias de los tribunales de la zona sobre los indios, e incluso imponer leyes especiales para ellos: en 1843 el sultán les prohibió el tráfico de esclavos, autorizado para el resto de residentes en Zanzíbar. Y aunque algunos indios trataron de burlar la ley declarándose súbditos del sultán, Gran Bretaña lo impidió<sup>23</sup>.

La presencia británica en Zanzíbar no era excesiva: de los 89 buques llegados a la isla en 1858, solo 3 eran británicos, frente a 24 de Estados Unidos, 23 de Francia y 20 de Hamburgo. Muchas mercancías británicas llegaban a Zanzíbar a través de buques norteamericanos. No obstante, el cónsul británico tenía una fuerte influencia en el territorio, desbordando la que oficialmente le reconocían los tratados<sup>24</sup>.

En realidad, el sultán sacaba buenos réditos de su relación con los británicos, que le suministraban armas de fuego e incluso algún buque, lo que aumentó su capacidad comercial y militar (el comercio índico se realizaba mediante los *dhows*, pero estos no eran válidos para la navegación atlántica).

Además, Gran Bretaña medió en las peleas internas de la élite omaní. Tras la muerte del sultán Sayyid en 1856, estalló el conflicto sucesorio entre sus descendientes. Sayyid había decidido repartir el poder entre Aiyind Thuwaini, que gobernaría Muscat, y Majid, que controlaría Zanzíbar. Era una decisión controvertida porque el sultanato se regía por un sistema de monarquía electiva y la familia real no estaba de acuerdo con el reparto. Thuwaini reclamaba el control de todo el territorio y tenía el apoyo de algunos árabes de Zanzíbar.

A finales de 1859, Thuwaini trató de recuperar el control de los territorios africanos del sultanato y preparó una flota de cinco barcos, pero la expedición nunca llegó a Zanzíbar. Los británicos, alertados, enviaron un crucero desde Bombay para interceptar las naves y frenaron la operación militar de Thuwaini. Rigby protestó por el supuesto apoyo de la diplomacia francesa a Thuwaini. Aunque los franceses lo negaron, el cónsul, sin pruebas, afirmaba que le apoyaban a cambio de la cesión de un puerto en la costa africana donde practicar el tráfico de esclavos para La Reunión. En realidad, lo que realmente

<sup>23</sup> Brunet (1910: 79); Romero Curtin (1986: 150); Sheriff (1987: 203), y Pawelczak (2020: 59, 66, 71).

<sup>24</sup> Russell (1935: 100) y Pawelczak (2020: 53-54).

contravenía los tratados internacionales firmados era la intervención británica, ya que Gran Bretaña se había comprometido a mantener la integridad territorial del sultanato de Muscat-Zanzíbar.

Bargash ibn Said, un hijo de Sayyid que se había mostrado dispuesto a colaborar con Thuwaini, lideraba en Zanzíbar la oposición a Majid con el apoyo del influyente clan omaní El Harth. Además, contaba con la colaboración del movimiento integrista *mutawwa*, que acusaba a Majid de excesiva dependencia de los cristianos, y en especial de los británicos. Pero el intento de revuelta armada de Bargash fue abortado con el apoyo de fragatas de guerra británicas, que en octubre de 1859 desembarcaron tropas, garantizaron que Majid se mantuviera en el poder y derrotaron a las fuerzas de Bargash. Este acabó gozando de un exilio dorado en Bombay. De nuevo, Rigby acusó al cónsul francés Ladislaus Cochet de complicidad con los enemigos de Majid, pero este lo negó vehementemente<sup>25</sup>.

### 3. ABOLICIONISTAS EN EL PARAÍSO DE LA ESCLAVITUD

La abolición de la esclavitud jugó un papel clave en la disputa diplomática por el archipiélago. El abolicionismo formaba parte de un gran proyecto de convertir a los esclavos en trabajadores libres al servicio del capitalismo, y Gran Bretaña no dudó en emplear políticas contundentes para aplicarlo, a pesar de que también recurrió masivamente al trabajo de los culíes, que difícilmente podían considerarse mano de obra libre<sup>26</sup>. En el Índico, se destacó como abolicionista Rigby, un diplomático competente, trabajador y políglota: conocía ocho lenguas orientales y cuatro europeas y al poco de su llegada a Zanzíbar empezó a hablar kiswahili. Se encontró muy a gusto en el archipiélago, sobre todo en los primeros años en que estuvo destinado allí: disfrutó del clima, de la comida (especialmente de los bogavantes) y de su afición a la etnología, a pesar de que mostraba una fuerte prevención contra los árabes<sup>27</sup>. Decía que eran «muy sucios, ignorantes y fanáticos» y los tildaba de «degenerados», «mentirosos inveterados» y «muy deshonestos como comerciantes». Atribuía estas calidades negativas a la destrucción de las virtudes tradicionales árabes por el hecho de «tener muchos esclavos y concubinas negras»<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> Russell (1935: 79, 107-119, 308, 372); Bennett (1974: 27, 41), y Sheriff (1987: 210-217).

<sup>26</sup> Allen (2015: 203).

<sup>27</sup> Russell (1935: 36, 41, 75, 139).

<sup>28</sup> *Ibid.*: 331.

Rigby era un convencido abolicionista; sus posiciones en relación con la trata eran más decididas que las del Gobierno británico<sup>29</sup>, aunque este hacía algún tiempo que actuaba contra el tráfico esclavista en Zanzíbar. El antecesor de Rigby incluso consiguió en 1850 que el sultán decretara que los indios debían liberar a sus esclavos en el plazo de dos años, aunque la medida no tuvo consecuencias prácticas. Aquel mismo año, Londres había arrancado del sultán el permiso para que su flota patrullara en los ríos y las costas del continente para evitar el tráfico de esclavos hacia el exterior, aunque seguía estando permitida su circulación entre la costa y el archipiélago. La marina británica incluso realizó, en el mismo 1850, una incursión en Kilwa para destruir los barracones donde los indios mantenían encarcelados a los esclavos que querían exportar<sup>30</sup>. Pero a pesar de la persecución británica a la trata, esta no hizo más que aumentar en los años 1850, paralelamente al aumento de la demanda de esclavos<sup>31</sup>.

Se daba la paradoja de que Rigby, solo, sin ni siquiera compañía de otro inglés en el territorio, debía intentar que la monarquía zanzibarita acabara con el tráfico de esclavos, a pesar de que reconocía que el sultán Sayyid Said había sido «el mayor traficante de esclavos del mundo»<sup>32</sup>. Rigby no lo tuvo fácil: tanto el ministro de Exteriores británico, lord Russell, como otros diplomáticos de su nación, creían que exageraba con sus planteamientos<sup>33</sup>. Algunos estudios recientes incluso apuntan que la estrategia de Rigby podría haber incrementado los beneficios de los esclavistas, al haber aumentado los precios sin llegar a suprimir la trata<sup>34</sup>.

Rigby actuó con mucha más dureza que su antecesor. Con la colaboración de la flota británica y la del sultán interceptó a numerosos *dhows* con esclavos. Asimismo, en 1859 hizo encarcelar a un indio por haber comprado un niño esclavo. Era el primer caso de este tipo y generó una oleada de protestas entre la población india, que poseía muchos esclavos. Pero ni siquiera una huelga de comercios amedrantó al cónsul, que prosiguió con sus medidas antiesclavistas. Encarceló a un rico indio que tenía 400 esclavos, y decretó la liberación de unos 6000 cautivos propiedad de súbditos indios<sup>35</sup>.

<sup>29</sup> Bennett (1974: 47).

<sup>30</sup> Sheriff (1987: 223); Benjamin (1998: 418), y Pawelczak (2020: 59).

<sup>31</sup> Russell (1935: 331).

<sup>32</sup> *Ibid.*: 95, 105.

<sup>33</sup> BBP, Class B (1863: 138) y Kieran (1968: 154).

<sup>34</sup> Mathew (2016: 112).

<sup>35</sup> Russell (1935: 80, 90-95, 104, 141); Kieran (1968: 153-154); Tominaga (1996: 310), y Benjamin (1998: 418).

Ahora bien, Rigby no estaba exento de contradicciones: creía que lo mejor para los esclavos liberados era enviarlos a las plantaciones británicas de Mauricio, donde en realidad los trabajadores vivían en condiciones infrahumanas y con una libertad limitada; incluso envió allí a algunos de los cautivos liberados por la Armada británica en aguas de Zanzíbar<sup>36</sup>.

El sultán se encontraba en una posición incómoda. Necesitaba la ayuda del poderío británico, pero a su vez sabía que la lucha antiesclavista provocaba un gran rechazo entre la población árabe. Por ello, se resistía a castigar a los traficantes que actuaban en su territorio, tal y como le pedía continuamente Rigby, aunque en algunos casos dio orden a su flota y a sus soldados de perseguirlos<sup>37</sup>.

El cónsul francés, Cochet, tenía una posición más difícil que Rigby, a pesar de que hasta los años 1840 la influencia francesa era mayor en Zanzíbar que la británica (y eso que los intercambios con el África Oriental apenas representaban el 0,1 % del comercio francés)<sup>38</sup>. Las empresas marselesas, como Vidal, aunque se dedicaran a actividades ilegales, se quejaban de que el consulado no defendía suficientemente sus intereses<sup>39</sup>. La postura del Gobierno francés era ambigua: aunque afirmaba estar en contra del tráfico de esclavos, la isla de La Reunión y sus plantaciones de azúcar se habían convertido en un auténtico «vórtice de la génesis del capitalismo», como lo define el historiador zanzibarita Abdul Sheriff<sup>40</sup>. Y como se necesitaba mano de obra para las plantaciones de caña y el tráfico de esclavos se había abolido oficialmente, Francia recurrió de forma sistemática, a partir de 1852, al sistema de *engagés*. Se trataba de comprar esclavos en la costa africana, embarcarlos encadenados y desembarcarlos en La Reunión con un contrato de trabajo por el que se les obligaba a trabajar por un salario miserable durante cinco años (hasta 1858) o diez años (posteriormente). Las condiciones de vida de los trabajadores de las plantaciones de La Reunión no diferían sustancialmente de las de los esclavos de las fincas caribeñas<sup>41</sup>. Se había sustituido el trabajo esclavo por la compra de esclavos que acabarían realizando un trabajo semiesclavo.

El Gobierno francés en algunos casos defendió la compra de esclavos mediante el sistema de *engagés*, alegando que al comprarlos se les liberaba de

<sup>36</sup> Russell (1935: 205, 325) y Allen (2015: 194).

<sup>37</sup> BPP, Class B (1862: 87) y Russell (1935: 95).

<sup>38</sup> Kieran (1968: 148) y Valey (2004: 197).

<sup>39</sup> Bennett (1974: 30).

<sup>40</sup> Sheriff (1987: 41).

<sup>41</sup> Russell (1935: 136) y Rajaonah y Sánchez (2016: 7-8).

la esclavitud<sup>42</sup>. A veces envió a su flota a proteger este comercio *legal*<sup>43</sup>, aunque en otros momentos se mostró más prudente. Y las autoridades de La Reunión, con frecuencia protegían el tráfico abiertamente<sup>44</sup>. En 1850 el almirante La Guerre, comandante de la División Naval de La Reunión, anunció al sultán que buques franceses realizarían la recluta de *engagés* en Mrima; y le advirtió, amenazante, que los barcos irían bajo escolta de la armada francesa. Cumplió su promesa. Posteriormente, otros buques esclavistas franceses irían a Zanzíbar protegidos por cruceros<sup>45</sup>. Según Rigby, una empresa marselesa tenía un contrato con el Gobierno de La Reunión para descargar allí 25 000 esclavos en un período de dos años<sup>46</sup>. Con toda probabilidad se trataba de Régis, cuyo gerente en Zanzíbar era también Mas. Cochet se opuso en alguna ocasión a la compra de esclavos, enfrentándose a las autoridades coloniales de La Reunión; por ello, algunas operaciones de carga de *engagés* se produjeron sin su conocimiento<sup>47</sup>.

A pesar de la ambigüedad de Cochet, los propietarios de *dhows* sabían que la bandera francesa les protegía para realizar el tráfico ilegal, y en algunas ocasiones la usaran. No era infrecuente que los *dhows* de Zanzíbar o de Muscat viajaran a Mayotte (en Comores) o a Nosy Be (en Madagascar), grandes núcleos coloniales franceses, para obtener matrícula francesa<sup>48</sup>. En cambio, en la documentación referente al caso Mas no se menciona el uso de bandera de conveniencia francesa en los *dhows*, aunque algunas investigaciones apuntan a su uso<sup>49</sup>.

Francia no renunciaba a disputar la hegemonía sobre el sultanato a Gran Bretaña<sup>50</sup>. El mismo sultán estimulaba la competencia entre potencias europeas. En 1849 cedió el edificio para la instalación del consulado francés, que quería utilizar para contrapesar la influencia americana, y mostraba al cónsul británico la correspondencia amenazadora de las autoridades francesas<sup>51</sup>. Mientras el cónsul francés estaba convencido de que el sultán era manipulado por Rigby, este creía justamente lo contrario<sup>52</sup>.

<sup>42</sup> Mathew (2016: 76).

<sup>43</sup> Russell (1935: 380).

<sup>44</sup> *Ibid.*: 156 y Kieran (1968: 153).

<sup>45</sup> BPP, Class B (1860: 4) y Russell (1935: 166, 358, 380).

<sup>46</sup> *Ibid.*: 72.

<sup>47</sup> BPP, Class A (1858: 150); Kieran (1968: 153), y Bennett (1974: 34).

<sup>48</sup> Pawelczak (2020: 60).

<sup>49</sup> Mathews (2016: 34).

<sup>50</sup> Kieran (1968: 148) y Sánchez (2008: 54).

<sup>51</sup> Bennett (1974: 33), y Hueber (1995: 106).

<sup>52</sup> Bennett (1974: 41).

#### IV. BONAVENTURA MAS: UN CATALÁN PASÁNDOSE POR FRANCÉS EN ZANZÍBAR

Bonaventura Mas llegó a Zanzíbar porque el sultán buscó socios comerciales franceses. En 1849 Sayyid Majid envió a Marsella el buque *Carolina* cargado de café, clavo y dátiles para entrar en contacto con las firmas francesas. Llevaba a bordo a su secretario, con seis magníficos caballos árabes de regalo para el presidente de la República; su objetivo: diversificar las relaciones exteriores y comerciales de Zanzíbar mediante un acuerdo con Francia (años antes ya había mandado un barco a Salem en una maniobra similar)<sup>53</sup>. La visita fue todo un éxito: en 1852 ocho buques ya hicieron la línea Marsella-Zanzíbar<sup>54</sup>.

La empresa Vidal Frères, dirigida por el catalán Antoni Vidal, de Sant Feliu de Guíxols, fue, junto a la también marsellesa Rabaud, una de las primeras en instalarse en Zanzíbar, en 1852. Las primeras compras fueron de goma copal, pero pronto mostraron un gran interés por el sésamo y la copra, que compraban en Lamu, donde establecieron sucursales<sup>55</sup>. Entre 1850 y 1855, Vidal cubrió el 60% de los viajes Marsella-Zanzíbar, una decena por año<sup>56</sup>. Las sociedades marsellesas no llegaban en el mejor momento: los precios de los productos de la zona empezaban a subir como consecuencia de la competencia norteamericana y alemana, pero fueron muy activas<sup>57</sup>. Además, a partir de 1852, Vidal Frères también se implantó en Nosy Be, en Madagascar<sup>58</sup>.

Bonaventura Mas había sido capitán de la marina mercante y había realizado numerosos viajes por el Mediterráneo y por el Atlántico. Era primo de Antoni Vidal. Este había nacido también en Sant Feliu de Guíxols, en 1806, pero desde 1822 se había instalado en Marsella con su padre, el también comerciante Antoni Vidal Olivós. A partir de los años 1830 Antoni Vidal Calzada se fue haciendo cargo del negocio paterno y consiguió una gran fortuna; Napoleón III le llamaba «el rico catalán de Marsella». Aunque Vidal invirtió en múltiples sectores, como el inmobiliario, la bolsa o la banca, Vidal Frères actuó principalmente como naviera, manteniendo relaciones comerciales con Brasil, China, India, el Mediterráneo entero...<sup>59</sup> El comercio

<sup>53</sup> Sheriff (1987: 101); Al-Mukadam (1990: 72), y Hueber (1995: 18).

<sup>54</sup> Lambert (2000: 36).

<sup>55</sup> Bennett y Brooks (1965: 492); Sheriff (1988: 283), y Goswami (2009: 122).

<sup>56</sup> Comboni (1861: 125) y Lambert (2000: 36).

<sup>57</sup> Sheriff (1988: 283).

<sup>58</sup> Rajaonah y Sánchez (2016: 5).

<sup>59</sup> Richard y Caty (2013).

de esclavos jamás fue su actividad principal; antes de dedicarse a esta actividad en Zanzíbar, Antoni Vidal ya era millonario.

Aunque Antoni Vidal se instaló definitivamente en Marsella, mantuvo la nacionalidad española y nunca perdió el contacto con Sant Feliu: poseía casas en su pueblo que alquilaba, y compraba allí, a través de sus socios Josep Suñer y Josep Bernich, taponos de corcho, vino, aceite, lino, anchovas, cáñamo... También encargó la construcción de algún buque en las atarazanas locales y participó en diversas empresas comerciales con buques de su localidad natal<sup>60</sup>. Gracias a sus contactos con la burguesía catalana, consiguió una fuerte presencia en el comercio ultramarino del Caribe mientras accedía simultáneamente a mercados tradicionales de las firmas francesas, como el Índico o Extremo Oriente.

Tenemos documentada la presencia de Mas en Zanzíbar a partir de 1856. Allí se atribuía la nacionalidad francesa y gozaba de la protección del consulado francés<sup>61</sup>. No solo viajaba continuamente por el sultanato, sino que, además, también visitaba con frecuencia Mozambique, donde el tráfico de esclavos era muy activo<sup>62</sup>. Además de trabajar para Vidal, Mas también representaba a Régis, una firma marsellesa muy influyente en Dahomey, que se había especializado en la producción de aceite de palma y en el suministro de esclavos para las plantaciones francesas del Caribe<sup>63</sup>. En el Índico, Régis empezó a comprar grandes cantidades de conchas cauríes, que usaba para pagar los esclavos y el aceite de palma en Dahomey<sup>64</sup>. La llegada de grandes cantidades de conchas del Índico acabaría provocando una caída del valor de esta moneda en África Occidental y un aumento de su precio en Zanzíbar. Los años más fuertes de exportación de cauríes desde el Índico (1857-1861) coinciden con los años de estancia de Mas en Zanzíbar<sup>65</sup>.

Pero si nos atenemos a la información suministrada por Rigby, la principal actividad de Mas en Zanzíbar fue el tráfico de esclavos. El comercio *legal* no sucedió al *ilegal*, sino que ambos se articularon perfectamente<sup>66</sup>.

<sup>60</sup> AMSFG, FSP0444, FSP0445, FSP0650, CRP 0459 y CRP0461; Torrent (1988: 157, 163, 178), y «Marina Guixolencia» (disponible en: <https://sites.google.com/site/marinaguixolencia/>).

<sup>61</sup> Russell (1935: 165).

<sup>62</sup> Comboni (1864: 206).

<sup>63</sup> Russell (1935: 371, 380) y Kieran (1968: 151).

<sup>64</sup> Sheriff (1987: 99) y Saupin (2020: 31).

<sup>65</sup> Schnapper (1961: 172, 190-191); Bennett (1974: 29); Hogendorn y Johnson (1986: 75-76, 182 nota 37), y Goswami (2009: 128).

<sup>66</sup> Saupin (2020: 31).



Pese a todo, el capitán catalán se presentaba como un ferviente católico: había colaborado con el misionero católico León des Avangers, con el obispo de La Reunión y también con San Daniel Comboni, fundador de los combonianos, quien calificó a Mas de «egregio» y lo describió como «un excelente católico»<sup>67</sup>.

## 1. ESCLAVOS EN ZANZÍBAR

Aunque las autoridades británicas consiguieran arrancar concesiones del sultán en contra del tráfico de esclavos, en este territorio africano la esclavitud estaba muy extendida, como en buena parte de los territorios del Índico<sup>68</sup>. En la propia ciudad de Zanzíbar se celebraba diariamente un mercado de esclavos<sup>69</sup>. Las plantaciones de clavo, cocos y caña de azúcar, las denominadas *shambas*, funcionaban gracias a la mano de obra esclava procedente de Mrima (las cuatro plantaciones del célebre tratante de esclavos árabe Tippu Tipp, contaban con 10 000 esclavos)<sup>70</sup>. Esta mano de obra estaba tan maltratada como los esclavos del Caribe y sufrían una mortalidad elevadísima (el comandante Trotter, de la Armada británica, hablaba de un 36 % anual). Se utilizaba de forma constante con ellos el *kiboko*, un látigo de piel de hipopótamo. Cuando los esclavos morían ni siquiera se les enterraba: eran tirados a las playas; estas mismas playas de arena blanquísima que ahora adoran los turistas. No recibían ropa ni alimentos: solo se les ofrecía una diminuta parcela de tierra para que cultivaran su sustento y vendieran los posibles excedentes<sup>71</sup>.

Para garantizar la renovación de la fuerza de trabajo, la trata entre la costa y el archipiélago era constante, y hasta 1864 fue legal, incluso según los tratados entre el sultanato y Gran Bretaña<sup>72</sup>. Sheriff estimaba que, hacia 1860, anualmente salían de Kilwa 14 200 esclavos hacia el archipiélago (algunos para las *shambas* y otros para ser reexportados)<sup>73</sup>. Las víctimas fueron muchísimas: en las plantaciones, pero también en los combates provocados por las

<sup>67</sup> Comboni, (1861:127, 202); Kieran (1968: 158), y Bennet, (1974: 51).

<sup>68</sup> Allen (2015: 11).

<sup>69</sup> Russell (1935: 333).

<sup>70</sup> Sheriff (1987: 54).

<sup>71</sup> BPP, Class A (1858: 150); Russell (1935: 334), y Akinola (1972: 220-221).

<sup>72</sup> Sheriff (1988: 133).

<sup>73</sup> BPP, Class B (1861: 70); BPP, Class B (1862: 82); Russell (1935: 153), y Sheriff (1987: 228).

expediciones esclavistas y en el traslado. Rigby observó que muchos cautivos llegaban moribundos<sup>74</sup>.

La mayoría de los esclavos de Zanzíbar trabajaban en las *shambas*, pero también había muchos en la ciudad. Árabes e indios compraban chicas jóvenes como concubinas (legitimando algunas veces a sus hijos, ignorándolos en otras, o incluso recurriendo al infanticidio en ocasiones)<sup>75</sup>. Numerosos esclavos trabajaban como artesanos, como cargadores o hacían otros oficios diversos en las ciudades, entregando su paga al dueño. Cuando se hacían viejos y ya no podían trabajar, su amo podía dejarlos tirados en la calle. Incluso el Ejército del sultanato estaba formado, en buena parte, por esclavos: el Estado entregaba su paga directamente a sus dueños. Todos los esclavos debían vestir de una forma especial para favorecer su reconocimiento. No podían llevar zapatos ni gorro ni ropa larga que cubriera las piernas. Pero los esclavos urbanos, en buena parte islamizados, gozaban de una situación ligeramente mejor a la de los de las *shambas*. Algunos podían aspirar incluso a liberarse<sup>76</sup>.

La élite zanzibarita se enriquecía gracias al trabajo esclavo en las plantaciones, pero, además, estaba implicada en las redes de tráfico porque los años centrales del siglo XIX constituyeron una auténtica edad de oro de la trata negrera en el archipiélago<sup>77</sup>. El mismo Rigby aseguraba que todos los árabes del territorio, excepto el sultán, estaban implicados en mayor o menor medida en el tráfico con españoles o franceses. El secretario del sultán, ante las repetidas quejas del cónsul, alegó que «los árabes han estado implicados en la esclavitud desde tiempos de Noé, y deben tener esclavos»<sup>78</sup>. Algunos cautivos eran embarcados, con total descaro, en el propio puerto de la ciudad de Zanzíbar, frente al palacio del sultán, aunque más tarde se aprovecharon puertos naturales de la isla para cargar los *dhow*s más discretamente<sup>79</sup>. Otros esclavos salían directamente para sus destinos a partir de puertos continentales como Lamu, Kilwa o Mombasa. En el archipiélago, incluso, abundaban los secuestros de ciudadanos libres que eran vendidos a las redes esclavistas<sup>80</sup>.

El creciente tráfico de esclavos llegó a dejar desiertas algunas partes de la costa oriental africana, y las expediciones en busca de cautivos tuvieron que ir cada vez más lejos. Pero el incremento del coste de los esclavos no era

<sup>74</sup> BPP, Class B (1862: 82) y Russell (1935: 333).

<sup>75</sup> Akinola (1972: 216-217) y Benjamin (1998: 417).

<sup>76</sup> Russell, (1935: 79) y Akinola (1972: 217-222).

<sup>77</sup> Russell (1935: 129) y Tominaga (1996: 295).

<sup>78</sup> Russell, (1935: 83, 144, 189).

<sup>79</sup> BPP, Class B (1862: 83) y Russell (1935: 91).

<sup>80</sup> *Ibid.*: 135.

problemático porque, como consecuencia de la expansión del cultivo de azúcar en La Reunión mediante *engagés*, la demanda de esclavos subió y el precio llegó a doblarse<sup>81</sup>.

En el siglo XIX los mercados tradicionales de los esclavos de Zanzíbar, el mundo árabe, Persia e India, estaban en franco retroceso. El tráfico hacia Omán apenas alcanzaba los ochocientos esclavos anuales<sup>82</sup>. La trata hacia India se prohibió en 1808 y hacia Kutch en 1835, aunque continuaron introduciéndose pequeñas cantidades de esclavos camuflados como tripulantes de los *dhows*<sup>83</sup>. Sheriff estima que el comercio de esclavos del sultanato hacia Oriente apenas alcanzaba los mil esclavos anuales. Entre ellos había numerosos niños, destinados a trabajo doméstico, y mujeres, que serían vendidas como concubinas<sup>84</sup>.

El grueso de los esclavos, pues, iba destinado a los nuevos mercados de Zanzíbar: La Reunión y Cuba. Las plantaciones francesas de La Reunión no paraban de requerir nuevos *engagés*, ya que el número de voluntarios indios tendía a reducirse. Y los cubanos intentaban buscar nuevas fuentes de suministro de esclavos ante el cierre al tráfico de algunos de los puntos habituales de compra, como Gallinas, en la actual Sierra Leona. A finales de los años 1850, casi en los últimos estertores de la trata, los británicos detectaron un claro incremento de las expediciones negreras de África Oriental con destino a Cuba. Algunos negreros destinados al Caribe anclaron en el puerto de la ciudad de Zanzíbar (diez buques con papeles españoles pararon en la isla entre 1855 y 1859)<sup>85</sup>. Muchos otros fueron directamente a la costa de Mrima, donde si encontraban los esclavos preparados (y aquí era clave el papel de intermediarios como Mas), los embarcaban y rápidamente volvían a hacerse a la mar para tratar de escapar de la vigilancia de la flota imperial.

## V. BONAVENTURA MAS EN ZANZÍBAR

Bonaventura Mas se dedicó tanto a la venta de esclavos para La Reunión como a la trata hacia Cuba. A través de las cartas filtradas por Salim Jubran, la garganta profunda del caso Mas, encontramos datos de ambas. En algunos casos quedaba claro que compraba esclavos para la isla francesa. Saad Jubran,

<sup>81</sup> *Ibid.*: 72, 128.

<sup>82</sup> Sheriff (1987: 37).

<sup>83</sup> Tominaga (1996: 309) y Benjamin (1998: 410).

<sup>84</sup> Sheriff (1987: 37, 134, 139, 410).

<sup>85</sup> BPP, Class B (1860: 58) y Russell (1935: 345).

residente en Zanzíbar, transmitió a su hermano Salim, en una carta, las instrucciones del catalán: debía comprar seiscientos esclavos, especificando que sesenta tenían que ser mujeres, tal como lo exigía el gobernador de La Reunión<sup>86</sup>. Sabemos, además, que en febrero de 1858 los agentes de Mas cargaron seiscientos esclavos en el Pallas, un barco francés que se dedicaba al tráfico de *engagés* (este buque haría otro viaje con doscientos esclavos en octubre, pero no hay constancia de que los embarcara Mas). La carga se habría realizado en el sur de la isla de Unguja. Doscientos de los esclavos embarcados los compró Salim Jubran en Mrima a un potentado árabe mediante el pago de nueve mil coronas alemanas que le mandó Mas<sup>87</sup>. Los *engagés* salían de Zanzíbar encadenados, con una tabla al cuello que indicaba su destinatario final<sup>88</sup>.

En julio de 1858 Mas, desde Zanzíbar, intentó que un buque francés, el Fulton, embarcara un cargamento de esclavos en Lamu, pero la vigilancia del sultán y del cónsul británico frustró el intento. Mas indicó a Salim Jubran que revendiera estos cautivos, mandando los mayores a Kilwa, donde se concentraba el mercado de esclavos para Cuba, y los más jóvenes a algún puerto al norte de Zanzíbar, para destinarlos al mundo árabe<sup>89</sup>. Era evidente la articulación entre la trata atlántica y la índica.

Es probable que el traficante catalán, en los envíos de *engagés*, no actuara por cuenta de Vidal Frères, sino de Régis<sup>90</sup>. Mas no solo cargaba barcos esclavistas en Kilwa y en Lamu, sino que, además, transportaba esclavos de estos puntos al archipiélago para tenerlos a su disposición para reexportarlos. En junio de 1860 las fuerzas del sultán liberarían entre trescientos y cuatrocientos esclavos que Mas había traído a la isla Unguja para su reexportación<sup>91</sup>.

Hay más constancia de la participación de Mas en el tráfico hacia Cuba, último destino del tráfico esclavista atlántico. La trata en ese momento se hacía en buena parte mediante grandes *clippers* enviados por firmas españolas o de Marsella, con bandera española o francesa, que podían cargar hasta mil doscientos esclavos<sup>92</sup>. En junio de 1860 llegó a Zanzíbar un traficante de esclavos cubano, llamado Bernardo, que se quedó en el archipiélago colaborando con Bonaventura Mas e incluso viviendo con él<sup>93</sup>.

<sup>86</sup> BPP, Class B (1860: 68).

<sup>87</sup> BPP, Class B (1860: 72) y Bennet (1974: 34).

<sup>88</sup> Russell (1935: 160).

<sup>89</sup> BPP, Class B (1860: 68) y Bennett (1974: 31).

<sup>90</sup> Russell (1935: 156, 165).

<sup>91</sup> BPP, Class B (1862: 77).

<sup>92</sup> Russell (1935: 137).

<sup>93</sup> BPP, Class B (1862: 77).

Mas, aunque residía habitualmente en Zanzíbar, tenía numerosos contactos comerciales y políticos en Mrima que hacían posible sus actividades ilegales. Incluso disponía de un pequeño barco, el Numa, que utilizaba para mantener el contacto entre la costa y el archipiélago o para llevar provisiones a los esclavistas. Pero los esclavos que enviaba del continente a Zanzíbar no viajaban en él, sino que iban a bordo de alguno de los once *dhow*s que el árabe Mahommed Mubarak ponía al servicio de Mas<sup>94</sup>.

Rigby aseguraba que en 1856 Mas ya había enviado quinientos esclavos de Lamu a La Habana<sup>95</sup>. Quizá los embarcara en el bergantín Venus, un buque con una larga trayectoria negrera en la zona. En julio de 1857 los británicos advirtieron a sus fuerzas en el Índico que este buque de cuatrocientas veinte toneladas, fabricado en Eivissa, y propiedad de los famosos esclavistas Zulueta y Baró<sup>96</sup>, había salido de Cuba con destino al África Oriental. La expedición debió ser exitosa porque en 1858 el Venus hizo un nuevo viaje a esa región. Llegó con bandera española a la ciudad de Zanzíbar y se acogió a la protección del consultado francés. En ese puerto se embarcó Mas y continuó viaje hacia Lamu, donde cargaría quinientos esclavos para conducirlos a Cuba<sup>97</sup>. En agosto de 1859 otro buque procedente de Cuba, que llevaba bandera norteamericana, pero que la sustituyó por la española, cargó quinientos esclavos en Lamu. Rigby sospechaba que, de nuevo, Mas estaba implicado en el caso, pero no tenía pruebas en contra de él<sup>98</sup>.

La implicación de Mas en la trata se puso en evidencia con el caso Caridad. En noviembre de 1859 este bergantín con documentación española, pero sin bandera a la vista ni con nombre pintado en el casco, llegó al puerto de la ciudad de Zanzíbar. En seguida despertó sospechas porque venía del enclave negrero de Ibo, en el norte de Mozambique. Además, Rigby sabía (probablemente a través del delator Jubran) que Mas había encargado comprar esclavos en Kilwa para cargarlos en un barco que debía llegar por esas fechas. El capitán de la nave, Iborra, libró su documentación al cónsul Cochet, quien la dio por buena. Rigby pidió al sultán que revisaran conjuntamente estos documentos, a lo que este accedió. Cochet se negó, alegando que Mas era «administrado del consulado» de Francia. Muy pronto, el barco abandonó el puerto, sin mostrar documentación alguna al sultán, para dirigirse a Lamu, con el negrero catalán a bordo. De inmediato Sayyid Said ordenó a uno de los

<sup>94</sup> BPP, Class B (1862: 77-78) y Suzuki (2017: 169).

<sup>95</sup> Russell (1935: 165).

<sup>96</sup> Piqueras (2021: 226-232).

<sup>97</sup> BPP, Class B (1860: 58).

<sup>98</sup> *Ibid.*: 66.

buques de su flota, el Iskunder Shah, armado con veintidós cañones, que lo persiguiera<sup>99</sup>.

Paralelamente, Rigby colgó en la aduana de Zanzíbar un cartel en gujaratí por el que se prohibía a los súbditos indios comerciar con Mas por su implicación en el tráfico de esclavos. Esto podía suponer la ruina del catalán porque los indios jugaban un papel clave en muchos sectores. Cochet reaccionó con indignación, a pesar de que el buque iba destinado al Caribe español y no a La Reunión. Logró que se retirara el cartel en menos de un día y abrió un duro conflicto diplomático. Envío una nota al sultán en la que se defendía la inocencia de Mas y se alegaba que se trataba de «una acusación injuriosa y calumniosa» contra «un agente del consulado francés, que es, además, el representante de una de las más honorables casas francesas»<sup>100</sup>. La tensión se rebajó cuando el *Caridad* volvió al archipiélago sin esclavos, pero Lord Russell, el ministro de Exteriores británicos, apoyó a Rigby y advirtió al Gobierno francés que Mas no podía dedicarse al tráfico<sup>101</sup>.

Al fin, las pruebas contra Mas se iban acumulando. Gracias al jefe de la aduana de Zanzíbar, un adinerado hindú, Rigby obtuvo más documentos que implicaban al catalán en el tráfico ilegal: revelaban que había enviado dinero a Salim Jubran para comprar cuatrocientos esclavos en Kilwa<sup>102</sup>.

A pesar de estas evidencias, en febrero de 1860 el Gobierno francés envió una nota verbal al británico para quejarse de la «persecución» de Rigby contra Mas. Pero el Ejecutivo de Londres volvió a apoyar al cónsul, indicando que los franceses estaban mal informados<sup>103</sup>. A principios de abril, una corbeta de la armada francesa, *La Cordelière*, fondeó frente a Stone Town. El almirante Fleuriot de Langle se reunió con el sultán y le exigió disculpas por la nota colgada por Rigby en la aduana, alegando que Mas no traficaba con esclavos, y que si lo hacía era en tierra firme, donde no podían aplicársele las leyes británicas ni las francesas. Al no cerrarse con resultados la reunión, el cónsul Cochet envió un ultimátum en el que se amenazaba con una intervención militar y con la requisita de los buques de guerra de Zanzíbar si el sultán no rectificaba sus posiciones. Ante la posición firme del sultán y de Rigby no hubo bombardeo ni intervención. El Gobierno de Londres protestó firmemente por la acción francesa<sup>104</sup>.

<sup>99</sup> BPP, Class B (1860: 59-67) y Bennett (1974: 42-43).

<sup>100</sup> BPP, Class B (1860: 71).

<sup>101</sup> *Ibid.*: 60.

<sup>102</sup> *Ibid.*: 58-60, 68-69; BPP, Class B (1862: 77), y Bennett (1974: 44-45).

<sup>103</sup> BPP, Class B (1862: 68).

<sup>104</sup> Russell (1935: 377-380) y Bennett (1974: 46-47).

Finalmente, ante las abrumadoras evidencias, Cochet decidió retirar la protección del consulado francés a Mas y el sultán expulsó al catalán de sus territorios. Este se marchó a escondidas de Unguja, en una pequeña embarcación junto al traficante cubano que vivía con él. Se instaló en Lamu, dedicándose a la trata, pero el sultán envió un oficial para detenerlo. Al fin, el traficante catalán se fue a Adén a dirigir una sucursal de Vidal Frères, pero intentó dejar el negocio esclavista de Zanzíbar en marcha<sup>105</sup>.

En diciembre de 1860 volvió a demostrarse la culpabilidad de Mas. Un buque de la flota del sultán interceptó la barca Formosa Estrella, de Vidal Frères, procedente de La Habana y consignada a la agencia de la empresa marselesa en Zanzíbar. En agosto, cuando Mas todavía estaba en el sultanato, el Formosa Estrella había pasado por Zanzíbar, pero el consulado francés, al sospechar que estaba destinado a la trata, le había retirado la protección y lo había notificado al sultán. La barca marchó de Stone Town hacia Mrima y el sultán ordenó a su flota que la vigilara. Cuando finalmente fue capturada, no llevaba esclavos a bordo, pero estaba equipada para cargar unos seiscientos cautivos. Toda la documentación había sido destruida. El barco llevaba más de cuatro meses en la costa; el capitán confesó al comandante de la flota zanzibarita que no había podido adquirir los esclavos previstos porque solo tenía efectivo para comprar a un centenar y que había estado esperando a que Mas viniera a Kilwa a llevarle más fondos, cosa que no había hecho (el catalán ya había sido expulsado del territorio). Además, se pudo saber que anteriormente el Formosa Estrella había completado dos expediciones negreras desde la costa oriental africana a la cubana isla de los Pinos. El sultán libró el buque a la flota británica<sup>106</sup>.

Una semana más tarde, en Ibo, al norte de Mozambique, la flota británica interceptó la barca Esperanza, equipada para la trata y con bandera mexicana y que había salido en marzo de Barcelona. Iba consignada a Mas i Calzada y sus propietarios, al parecer, eran, como en el caso del Venus, los esclavistas Zulueta y Baró (lo que hace pensar en una asociación estable entre estos y Vidal Frères). El capitán del buque, el barcelonés Sebastià Sabaté, reconoció que pretendía cargar esclavos en Kilwa y que Mas le había indicado que no había cruceros antiesclavistas en la zona. Explicó también que el dinero para la compra de esclavos era enviado desde Marsella con los barcos de Vidal Frères. La barca también fue enviada a Ciudad del Cabo y condenada como buque negro<sup>107</sup>.

<sup>105</sup> BPP, Class A (1862: 60, 77, 133) y BPP, Class B (1862: 79).

<sup>106</sup> BPP, Class A (1862: 21, 77-82); Russell (1935: 88), y Bennett (1974: 48).

<sup>107</sup> AHN, Ultramar, 4658, exp. 34; slavevoyages.org, id. 4881; BPP, Class A (1861: 23, 77), y Russell, (1935: 172).

Entre 1858 y 1860 otros buques cargaron esclavos para Cuba en África Oriental. No está documentado con exactitud cuántos iban dirigidos a Mas, pero el comandante del crucero británico *Lyra* acusaba al capitán catalán y a su socio Bernardo de haber cargado unos tres mil esclavos en tres o cuatro buques, entre junio y agosto de 1860, desde la zona situada entre Lamu y Kilwa. Según el marino británico, la mayoría de estos barcos se habrían escapado de las flotas de Gran Bretaña y del sultán<sup>108</sup>.

Pero hay datos contradictorios sobre las últimas maniobras esclavistas de Mas: al parecer tuvo problemas. Se sabe que en 1859 encargó a Salim Jubran la compra de cuatrocientos veinticuatro esclavos en Kilwa, pero como falló el barco que debía recogerlos allí, Jubran los llevó a pie hasta Lamu en una durísima marcha en la que murieron doscientos veinticinco cautivos. Mas se mostraría muy dolido por este hecho. Lamentaría haber perdido 5600 dólares en la operación<sup>109</sup>.

Todo parece indicar que, tras la marcha de Mas, el negocio esclavista de Vidal Frères en la costa oriental africana se derrumbó, y no porque la empresa renunciara a continuar. Antes de escapar de Zanzíbar, Mas había dejado 3000 dólares al árabe Ahmed bin Mubarik el Sooree, quien compró un cargamento de esclavos en Kilwa y los llevó a Zanzíbar. Pero allí no encontró a Mas ni a ningún representante suyo y decidió devolver los esclavos al continente. Como no pudo colocarlos a ningún comprador, finalmente los llevó a vender a Al Mukalla, en el actual Yemen. También al gobernador de Lamu, Sayyid Saud, le quedaron trescientos esclavos que Mas había pagado y que no pudo recoger. Como El Sooree, terminó vendiéndolos en el mercado oriental<sup>110</sup>. Según fuentes británicas, el continuo patrullaje del crucero *Lyra* consiguió interrumpir el tráfico de esclavos de Mrima hacia Cuba; dicen que en la costa swahili le llamaban El Sheetan (El Diablo)<sup>111</sup>.

## VI. CRIMEN Y ¿CASTIGO?

El asesinato de Salim Jubran provocó las iras de Rigby. El 28 de agosto se reunió con el sultán, le acusó de vulnerar los tratados con Gran Bretaña, por los continuos casos de trata, y exigió el cese inmediato de Sayyid Saud

<sup>108</sup> BPP, Class A (1862: 60).

<sup>109</sup> BPP, Class B (1860: 58, 66-68).

<sup>110</sup> BPP, Class B (1862: 84, 87).

<sup>111</sup> BPP, Class A (1862: 133).



como gobernador de Lamu<sup>112</sup>. Al sultán no le debía resultar fácil ceder, pues Sayyid Saud era su sobrino<sup>113</sup>. Pero, finalmente, le retiró el cargo y lo comunicó a los británicos. El cese solo duró unas semanas. Cuando Rigby visitó Lamu de nuevo se dio cuenta, sorprendido, de que Sayyid Saud continuaba al frente de la región<sup>114</sup>.

Vidal siguió enriqueciéndose y jamás fue perseguido ni estigmatizado por su participación en las redes negreras, ni en España ni en Francia. Sus acciones de mecenazgo en Sant Feliu le hicieron merecer el reconocimiento público a nivel local y su pasado esclavista no salió a la luz hasta 2018. Entonces, se eliminó su nombre de la calle principal del pueblo. Mas mantuvo sus relaciones con las empresas francesas y se instaló como agente de Vidal Frères en Adén, donde residió junto con su esposa. No pudo continuar con la trata porque no solo se le prohibió permanecer en Zanzíbar, sino que además las autoridades portuguesas, alertadas por Gran Bretaña, le vetaron el acceso a Mozambique, uno de los últimos territorios africanos en que la trata se mantenía vigente<sup>115</sup>. Vidal Frères dejó de actuar en Zanzíbar y no fue sustituida por otras empresas francesas<sup>116</sup>. En Adén el muy católico Mas continuó colaborando con los misioneros, especialmente con el superior de los capuchinos, Juvenal de Tortosa. Incluso se ofreció para llevar a Marsella en los buques de Vidal y gratis a *engagés*, pero esta vez no para las plantaciones reunioneses, sino para los seminarios franceses, donde la Iglesia quería obligarlos a ingresar<sup>117</sup>.

Mas, en 1863, en plena fiebre constructora del canal de Suez, había sugerido al Gobierno español que tomara posesión de unos territorios próximos al estrecho de Bab el-Mandel, en el mar Rojo, para fundar una colonia y garantizar la conexión entre la metrópolis y los territorios del Pacífico, pero la propuesta no prosperó. No obstante, en 1868, junto al responsable de la firma marselesa Rabaud, Mas compró Cheik Saïd, una península en Bab el-Mandeb, y quiso revenderla al Gobierno francés para crear una colonia en la zona. Mas continuaba vinculado, simultáneamente, a los intereses españoles y franceses y a sus proyectos imperiales. Finalmente, la toma de posesión no se hizo efectiva por las protestas otomanas a París<sup>118</sup>.

<sup>112</sup> Russell (1935: 93-94, 173).

<sup>113</sup> BPP, Class B (1862: 83).

<sup>114</sup> *Ibid.*: 79, 87 y Russell (1935: 89-90, 189).

<sup>115</sup> Russell (1935: 154).

<sup>116</sup> Bennett (1974: 55).

<sup>117</sup> Comboni (1864: 127, 202).

<sup>118</sup> Émerit (1963: 195-196); Fontrodona (1969); Fontrier (2003: 30), y Trigo y Chacón (2008: 92-94).

A pesar de la captura del Formosa Estrella, la diplomacia francesa no reconoció la implicación de Vidal Frères en el tráfico, pero advirtió a su flota que no protegiera a los negreros y a finales de 1859 trasladó a Cochet fuera de Zanzíbar<sup>119</sup>. Parece ser que, más que su comportamiento con relación al tráfico de esclavos, lo que pesó en la decisión de cambiarlo de destino fue su apasionada y desafortunada relación con una mujer etíope, de la que estaba muy enamorado. Cuando esta murió en una epidemia de viruela en 1858, le construyó una lujosa tumba donde cada tarde iba a rezar. Los superiores de Cochet perdonaban otras cosas, como la implicación en la trata, pero no un amor interracial tan abierto (que también le parecía tremendamente escandaloso a Rigby)<sup>120</sup>.

Rigby tampoco salió indemne de su actuación en Zanzíbar. Se llegó a argumentar que se había excedido en sus funciones y había resultado ser «contraproducente» para las políticas británicas<sup>121</sup>. En 1861 se le cambió de destino: su última gestión en Zanzíbar fue intentar que el sultán prohibiera por completo la trata, pero este eludió al cónsul y le notificó su negativa cuando el diplomático ya había embarcado con destino a Bombay. En la carta, el sultán argumentaba: «Si termino con el tráfico de esclavos, arruinaré a este país y arruinaré a mis súbditos, y estoy seguro de que el Gobierno británico jamás estaría de acuerdo con esto»<sup>122</sup>.

La colaboración del sultán con las políticas británicas generó inestabilidad: en 1861 hubo graves revueltas en Lamu y en Kilwa. Las élites locales protestaban contra la colaboración del sultán con los abolicionistas británicos. El sultán Majid respondió con una represión ejemplar, que culminó con la muerte en detención de Abdullah ibn Salim, uno de los líderes del clan El Harth<sup>123</sup>. Pese a todo, las revueltas proesclavistas se repitieron en Mombasa y en Kilwa en 1876<sup>124</sup>.

Las medidas antiesclavistas continuaron tras la marcha de Rigby<sup>125</sup>, pero no consiguieron acabar con las redes esclavistas árabes de África Oriental<sup>126</sup>. Aunque el tráfico hacia Cuba terminó a mediados de los años 1860, la trata hacia Oriente persistió, como mínimo, hasta 1900<sup>127</sup>. Pese a todo, la influencia británica no cesó de aumentar en el archipiélago.

<sup>119</sup> Russell (1935: 168-170) y Bennett (1974: 48).

<sup>120</sup> Russell (1935: 76) y Bennett (1974: 48-49).

<sup>121</sup> Romero Curtin (1986: 152).

<sup>122</sup> BPP, Class B (1862: 85).

<sup>123</sup> Russell (1935: 90-94).

<sup>124</sup> Pawelczak (2020: 54).

<sup>125</sup> Sheriff (1988: 133).

<sup>126</sup> Tominaga (1996: 310).

<sup>127</sup> Sheriff (1988: 137).

Bargash, el príncipe que se había opuesto a Sayyid Said y a su colaboración con los británicos, fue nombrado sultán de Zanzíbar en 1870, a la muerte de Sayyid, y cambió completamente de orientación. Estableció estrechas relaciones con Gran Bretaña e incluso mantuvo una fluida correspondencia con el excónsul Rigby<sup>128</sup>. Inicialmente se opuso a la abolición completa de la trata<sup>129</sup>, pero en 1873, pese a todo, se vio obligado a firmar un decreto en que la prohibía totalmente, porque cada vez dependía más de sus aliados británicos. La ayuda de Gran Bretaña fue determinante para frenar un intento de intervención egipcia al norte del sultanato y para derrotar las revueltas internas<sup>130</sup>.

La alianza entre Bargash y los británicos no sobreviviría a la carrera por África. A partir de 1880, las presiones imperiales se agudizaron. Por el tratado Heligoland-Zanzíbar de 1890, Gran Bretaña y Alemania se repartieron sus zonas de influencia, quedando el archipiélago como área británica y Mrima como alemana. Se despedazaba la soberanía zanzibarita. Cuando se murió el probritánico sultán Hamad ibn Thuwaini, en 1896, y las élites omaníes pactaron como sucesor a Khalid bin Bargash, el cónsul británico le vetó el acceso a la corona. Pese a las reticencias de Londres, Khalid subió al trono. El Gobierno británico le exigió que dejara el poder y le envió un ultimátum, que Khalid desobedeció. El 27 de agosto de 1896 estalló la guerra anglo-zanzibarita, una de las más breves de la historia. Las fuerzas británicas, desde los buques de la patrulla naval antiesclavista, bombardearon el palacio del sultán y desembarcaron tropas, matando o hiriendo a quinientos zanzibaritas; un único soldado del Ejército imperial resultó herido. Las fuerzas de Khalid se rindieron al cabo de 38 minutos y los británicos instauraron un férreo protectorado sobre Zanzíbar. Khalid escapó al África Oriental alemana.

## VII. CONCLUSIONES

Por sus especiales relaciones con España, Vidal Frères pudo combinar el tráfico de esclavos con Cuba con el suministro de cautivos para las plantaciones francesas de la Reunión (y con el comercio legal). La casa marsellesa encontró en Zanzíbar una plataforma idónea, ya que la monarquía omaní y la sociedad swahili dependían, para sus ingresos, del tráfico de esclavos y del trabajo esclavo. Gracias a las dinámicas imperiales francesas, Vidal Frères

<sup>128</sup> Russell (1935: 309).

<sup>129</sup> Sheriff (1988: 137, 236).

<sup>130</sup> Pawelczak (2020: 54).

gozó de protección diplomática, no solo para sus actividades esclavistas en el Índico, sino también para sus expediciones con destino a Cuba.

Francia utilizaba el tráfico de esclavos para incrementar su influencia en el Índico y Vidal Frères colaboraba con sus políticas de suministro de *engagés*. Mientras tanto, Gran Bretaña usaba el abolicionismo, también, como una herramienta de influencia en la región. Gracias a sus maniobras de imperialismo informal, Gran Bretaña fue consolidando su posición en Zanzíbar. Bonaventura Mas se benefició de las dinámicas imperiales del momento y consolidó su presencia en la zona (en el tráfico de esclavos, pero también en otros sectores, como la compra de cauríes).

Pero las mismas dinámicas imperiales que permitieron la implantación de Mas acabaron expulsando a Vidal Frères de Zanzíbar. Al fin, las dinámicas internacionales fueron favorables a Gran Bretaña: Bonaventura Mas acabó retirándose del África Oriental y el sultanato zanzibarita acabó convertido en un protectorado. Y la población árabe siguió dominando a los africanos durante unas décadas, pero ahora bajo soberanía británica.

### Bibliografía

- Akinola, G. A. (1972). Slavery and slave revolts in the Sultanate of Zanzibar in the nineteenth century. *Journal of the Historical Society of Nigeria*, 6 (2), 215-228.
- Al-Mukadam, M. (1990). *A Survey of Diplomatic and Commercial Relations Between the United States and Oman in Zanzibar, 1828-1856* [tesis doctoral inédita]. University of Portland. Disponible en: <https://bit.ly/40R2K6h>.
- Allen, R. B. (2015). *European Slave Trading in the Indian Ocean*. Athens: Ohio University Press.
- Alpers, E. A. (2018). Le caractère d'une traite d'esclaves déguisée (The nature of a disguised slave trade)? Labor recruitment for La Réunion at Portuguese Mozambique, 1887-1889. *Ufahamu: A Journal of African Studies*, 40 (1). Disponible en: <https://doi.org/10.5070/F7401037782>.
- Barcia, M. y Kesidou, E. (2018). Innovation and entrepreneurship as strategies for success among Cuban-based firms in the late years of the transatlantic slave trade. *Business History*, 60 (4), 542-561. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/00076791.2017.1332044>.
- Benjamin, N. (1998). Trading activities of Indians in East Africa (with special reference to slavery) in the nineteenth century. *The Indian Economic and Social History Review*, 35 (4), 405-419. Disponible en: <https://doi.org/10.1177/001946469803500403>.
- Bennett, N. R. (1974). France and Zanzibar, 1844 to 1860s. *The International Journal of African Historical Studies*, 7 (1), 602-632. Disponible en: <https://doi.org/10.2307/216552>.
- Bennett, N. R. y Brooks, G. E. (1965). *New England Merchants in Africa. A history through Documents, 1802-1865*. Boston: Boston University African Research Studies.
- BPP. (1855-1865). *British Parliamentary Papers*. Class A and Class B. London.

- Brunet, Ch. (1910). *Les boutriers de la mer des Indes, affaires de Zanzibar et de Mascate*. Paris: A. Pedone.
- Campbell, G. (1988). Madagascar and Mozambique in the slave trade of the Western Indian Ocean 1800-1861. *Slavery and Abolition*, 9 (3), 166-193. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/01440398808574968>.
- Chaillou-Atrous, V. (2010). *De l'Afrique Orientale à l'Océan Indien occidental, histoire des engagés africains à la Reunion*. [tesis doctoral inédita]. Université de Nantes.
- Cheriau, R. (2020). The French Flag in Zanzibar Waters 1860s-1900s: Abolition and Imperial Rivalry in the Western Indian Ocean. *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, 1-26. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/03086534.2020.1783115>.
- Comboni, D. (1850-1881). *Écrits de Daniel Comboni*. Madrid: Editorial Mundo Negro. Disponible en: <https://bit.ly/3U5W818>.
- Coquery-Vidrovitch, C. y Mesnard, É. (2015). *Ser esclavo en África y América entre los siglos XV y XIX*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Émerit, M. (1963). Le premier projet d'établissement français sur la Côte des Somalis. *Revue Française d'Outre-Mer*, 50 (179), 189-196. Disponible en: <https://doi.org/10.3406/outre.1963.1373>.
- Fontrier, M. (2003). *Abou-Bakr Ibrahim. Pacha de Zeyla – Marchand d'esclaves*. Paris: L'Harmattan.
- Fontrudona, M. (1969). Tres catalanes legendarios. En *Destino*, p. 1642.
- Ghobrial, J. P. A. (2014). The Secret life of Elias of Babylon and the uses of global micro-history. *Past and Present*, 222 (1), 51-93. Disponible en: <https://doi.org/10.1093/pastj/gtt024>.
- Goswami Bhatt, Ch. (2008). *India and Africa Unique Historical Bonds and Present Prospects, with Special Reference to Kutchis in Zanzibar*. Mumbai: University of Mumbai.
- Goswami Bhatt, Ch. (2009). Les matières premières de Zanzibar et les affaires commerciales des négociants Kutchis et Occidentaux. *Synergies Inde*, 4, 115-126.
- Hogendorn, J. y Johnson, M. (1986). *The Shell Money of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press. Disponible en: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511563041>.
- Hueber, R. (1995). Aden - Mascate - Zanzibar d'après la correspondance inédite d'Émile Kuhlmann, drogman-chancelier au consulat de France à Zanzibar (1849-1856). *Chroniques Yemenites*, 3. Disponible en: <https://doi.org/10.4000/cy.75>.
- Huzzey, R. (2012). *Freedom Burning. Anti-Slavery and Empire in Victorian Britain*. Ithaca: Cornell University Press. Disponible en: <https://doi.org/10.7591/cornell/9780801451089.001.0001>.
- Kieran, J. A. (1968). The Origins of the Zanzibar Guarantee Treaty of 1862. *Canadian Journal of African Studies/La Revue Canadienne des Études Africaines*, 2 (2), 147-166. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/00083968.1968.10803507>.
- Lambert, O. (2000). *Marseille et Madagascar: histoire d'une aventure outre-mer: entrepreneurs et activités portuaires, stratégies économiques et mentalités coloniales, 1840-1976*. Marseille: Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence.
- Larkin, T. M. (2021). «Truly I am changed»: a global-microhistory of American traders in nineteenth-century Hong Kong [tesis doctoral inédita]. University of Bristol.

- Luengo, J. y Dalmau, P. (2018). Writing Spanish history in the global age: connections and entanglements in the nineteenth century. *Journal of Global History*, 13 (3), 425-445. Disponible en: <https://doi.org/10.1017/S1740022818000220>.
- Mathew, J. (2016). *Margins of the Market. Trafficking and Capitalism across the Arabian Sea*. Oakland: University of California Press.
- Nerín, G. (2015). *Traficants d'ánimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica*. Barcelona: Pòrtic.
- Pawelczak, M. (2020). British Jurisdiction and Legal Protection of NonEuropeans in the Sultanate of Zanzibar, 1841-1888. *Journal of Indian Ocean World Studies*, 4, 52-74. Disponible en: <https://doi.org/10.26443/jiows.v4i1.71>.
- Peterson, D. R. (2010). *Abolitionism and Imperialism in Britain, Africa, and the Atlantic*. Athens: Ohio University Press. Disponible en: <https://doi.org/10.1353/book.597>.
- Piqueras, J. A. (2021). *Negreros. Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Rajaonah, F. V. y Sanchez, S. F. (2016). De l'engagisme au salariat dans le Sud-Ouest de l'océan Indien. La colonie de plantation de Nosy Be, Madagascar (1840-1960). En E. Guerassimoff e I. Mandé (dir.). *Le travail colonial. Engagés et autres travailleurs migrants dans les empires 1850-1950* (pp. 245-282). Paris: Riveneuve.
- Richard, É. y Caty, R. (2013). La réussite d'un catalan émigré a Marseille. Antoine Vidal et le négoce maritime (1806-1868). *Rives Méditerranéennes*, 45 (2), 9-17. Disponible en: <https://doi.org/10.4000/rives.4407>.
- Rodrigo Alharilla, M. (2021). The legacies of Atlantic Slavery in Nineteenth Century Spain. En E. Martí López (ed.). *The Routledge Hispanic Studies Companion to Nineteenth-Century Spain*. London: Routledge. Disponible en: <https://doi.org/10.4324/9781351122900-21>.
- Romero Curtín, P. (1986). Lamu (Kenya), slave trade, and British efforts to suppress. *Slavery and Abolition*, 7 (2), 148-159. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/01440398608574909>.
- Russell, Ch. E. B. (1935). *General Rigby, Zanzibar and the Slave Trade: With Journals, Dispatches, etc.* London: G. Allen and Unwin.
- Sanchez, S. F. (2008). Commerce régional et à longue distance dans l'Ouest de Madagascar au XIXe siècle. *Tsingy: Revue de l'Association des Professeurs d'Histoire et de Géographie de Madagascar*, 9, 45-56.
- Saupin, G. (2020). African Seaports in Transition, 1850-1880s. En A. Olukoju y D. Castillo Hidalgo (ed.). *African Seaports and Maritime Economics in Historical Perspective* (pp. 17-44). Cham: Palgrave MacMillan. Disponible en: [https://doi.org/10.1007/978-3-030-41399-6\\_2](https://doi.org/10.1007/978-3-030-41399-6_2).
- Schnapper, B. (1961). *La politique et le commerce Français dans le Golfe de Guinée de 1838 à 1871*. Paris: Mouton. Disponible en: <https://doi.org/10.1515/9783112315378>.
- Sheriff, A. (1987). *Slaves, spices and ivory in Zanzibar: Integration of an East African commercial empire into the world economy, 1770-1873*. Athens: Ohio University Press.
- Sheriff, A. (1988). Localisation and social composition of the East African slave trade, 1858-1873. *Slavery and Abolition*, 9 (3), 131-145. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/01440398808574966>.
- Stanziani, A. (2018). *Labor on the Fringes of Empire. Voice, Exit and the Law*. Cham: Palgrave MacMillan. Disponible en: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-70392-3>.

- Suzuki, H. (2017). *Slave Trade Profiteers in the Western Indian Ocean*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Tominaga, Ch. (1996). Indian Immigrants and the East African Slave Trade. *Essays in Northeast African Studies. Senri Ethnological Studies*, 43, 295-317.
- Torrent i Fàbregas, J. (1988). Benefactors guixolencs. Antoni Vidal i Calzada (1806-1868). *Estudis del Baix Empordà*, 7, 147-206.
- Trigo y Chacón, M. (2008). *Los Estados y las relaciones internacionales* (vol 2). Madrid: Visión Net.
- Trivellato, F. (2011). There a Future for Italian Microhistory in the Age of Global History? *California Italian Studies*, 2 (1). Disponible en: <https://doi.org/10.5070/C321009025>.
- Valey, V. (2004). The place and role of the players in colonial expansion: France and east Africa in the nineteenth century. En O. Pétré-Grenouilleau (comp.). *From Slave Trade to Empire Europe and the colonisation of Black Africa 1780s-1880s* (pp. 185-207). London; New York: Routledge.
- Van der Linden, M. (2011). Unanticipated consequences of «humanitarian intervention»: The British campaign to abolish the slave trade, 1807-1900. M. Hanagan y Ch. Tilly (eds.) *Contention and Trust in Cities and States*. Dordrecht: Springer. Disponible en: [https://doi.org/10.1007/978-94-007-0756-6\\_4](https://doi.org/10.1007/978-94-007-0756-6_4).
- Vergès, F. (1999). *Monsters and Revolutionaries: Colonial Family Romance and Métissage*. Durham: Duke University Press. Disponible en: <https://doi.org/10.1215/9780822379096>.
- Vito, Ch. G. de (2015). Verso una microstoria translocale (Micro-spatial history). *Quaderni Storici*, 3, 815-833.

## Archivos

- Archivo Histórico Nacional (AHN). Ultramar, 4658, exp. 34. Expediente de apresamiento del bergantín Esperanza por tráfico negrero.
- Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols (AMSFG):
- CRP0457-CRP0673. Correspondència comercial adreçada a Josep Bernich, comerciant de Sant Feliu de Guíxols, pels seus socis.
  - FSP0444-AMSFG, FSP0445. Correspondència de negocis entre Antoni Vidal de Marsella i Josep Suñer.

## Webgrafia

- Marina guixolencs. Disponible en: <https://bit.ly/3Gf44Y8>.
- Trans-Atlantic and Intra-American slave trade databases. Disponible en: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org).