



Caribbean Studies

ISSN: 0008-6533

iec.ics@upr.edu

Instituto de Estudios del Caribe

Puerto Rico

Ferrer Abárzuza, Antoni; Planells Ripoll, Joan; Vilàs Gil, Pere
RAMÓN FERRER, PATRÓN DE LA GOLETA AMISTAD, Y SU ORIGEN EN LA ISLA DE
EIVISSA (IBIZA, BALEARES)

Caribbean Studies, vol. 43, núm. 2, julio-diciembre, 2015, pp. 211-240
Instituto de Estudios del Caribe
San Juan, Puerto Rico

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39249077007>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

RAMÓN FERRER, PATRÓN DE LA GOLETA AMISTAD, Y SU ORIGEN EN LA ISLA DE EIVISSA (IBIZA, BALEARES)

Antoni Ferrer Abárzuza

Joan Planells Ripoll

Pere Vilàs Gil

ABSTRACT

The happy circumstance of tracing the origins of the captain of the slaving schooner *Amistad* to the Balearic island of Ibiza (known in Catalan as Eivissa) has brought to light unpublished data from Ibizaan archives regarding Ramón Ferrer, his brother Damián and other sailors from that island. The latter were Gabriel Matutes, Joan Prats, and probably Vicente Arabí, who joined the Ferrer brothers in illegal slave trafficking in Caribbean waters.

Keywords: slavery, Ramón Ferrer, *Amistad*, Ibiza (Baleares), Cuba, abolition

RESUMEN

La feliz circunstancia de que se haya podido fijar el origen del patrón de la goleta negrera *Amistad* en la isla de Ibiza (en catalán Eivissa, Baleares) ha permitido obtener datos inéditos en los archivos locales de la isla sobre Ramón Ferrer, su hermano Damián y de otros marineros de la misma procedencia. Es el caso de Gabriel Matutes, Joan Prats y probablemente Vicente Arabí, con los que los Ferrer compartían actividades de contrabando de personas en aguas del Caribe.

Palabras clave: esclavitud, Ramón Ferrer, *Amistad*, Ibiza (Baleares), Cuba, abolición

RÉSUMÉ

Déterminer l'origine du capitaine du navire esclavagiste "Amistad" sur l'île d'Ibiza (en catalan Eivissa, les Baléares) a été une heureuse circonstance. Cette découverte a permis d'obtenir dans les archives locales de l'île, des données inédites sur Ramón Ferrer, son frère Damian et d'autres marins du même pays d'origine. C'est le cas de Gabriel Matutes, Joan Prats et probablement Vicente Arabí, avec lesquels les Ferrer ont partagé des activités de traite d'être humain dans la Caraïbe.

Mots-clés : esclavage, Ramón Ferrer, *Amistad*, Ibiza (les Baléares), Cuba, abolition

Recibido: 2 julio 2014 Revisión recibida: 11 febrero 2016 Aceptado: 12 febrero 2016

Una justificación

Michael Zeuske y Orlando García, en un conocido artículo editado en esta revista, dieron a conocer el hecho de que Ramón Ferrer, el patrón de la goleta *Amistad*, era natural de la isla de Eivissa (Ibiza, Baleares, España).¹ La sorpresa que nos causó esta revelación y la afirmación de dichos autores de que “sabemos poco de la vida de Ramón Ferrer antes de su muerte en 1839”, nos movió a intentar recuperar datos sobre él en los archivos locales de la isla. De inmediato, como ya habían apuntado Zeuske y García, supimos que la presencia de Ramon y Damià Ferrer en América no era un hecho excepcional sino que, al contrario, los acompañaron otros ibicencos, como los marinos Gabriel Matutes y Joan Prats. Otros más, aún desconocidos, en diferentes años pero en similares circunstancias, emprendieron la emigración definitiva o temporal desde la pequeña isla mediterránea hacia el Caribe y América. Los datos biográficos ahora recuperados de los Ferrer nos permiten conocer mejor su trayectoria y, en parte, entender la triste actividad a la cual se dedicaron en aquellas aguas y tierras.

Respecto a la forma que hemos elegido para los nombres y topónimos del lugar de origen de Ramon Ferrer se hace necesaria una aclaración. Desde el final de la guerra de Sucesión española en 1715, Ibiza (Eivissa, en su nombre propio catalán) y el resto de territorios de lo que había sido la Corona de Aragón, fue puesta bajo la administración castellana de fuerte carácter centralista impulsada por la monarquía borbónica instaurada por Felipe V. La lengua española fue impuesta como vehículo unificador en todos los documentos oficiales y por ello, aunque hasta el siglo XX la lengua catalana era la única hablada por la población ibicenca excepto algunos funcionarios del Estado, la expresión escrita pasó a ser exclusivamente en español. Los nombres de las personas eran inscritos obligatoriamente en esta lengua aunque su pronunciación cotidiana fuera generalmente en su forma catalana. A raíz de esta situación se da hoy día una aparente paradoja: en el artículo hemos escrito los nombres propios de los personajes ibicencos en catalán (Ramon, sin acento; Damià por Damián, Antònia por Antonia, Pere por Pedro, etc.), a pesar de que en la documentación oficial aparecen en español; la intención de esta decisión es recuperar el uso cotidiano que se hacía de estos nombres aunque, obligatoriamente, solo en el seno familiar.

Una película

En 1997 el director de cine Steven Spielberg estrenó la película titulada *Amistad*. Se trata de una producción que aun admitiendo su evidente interés, no se encuentra entre las que le han procurado su merecida fama de excelente director. Resumiendo, el filme consiste en la puesta en escena del sumario del juicio celebrado el año 1841 en Hartford, Connecticut, contra un grupo de cincuenta y tres africanos que se pretendía que eran esclavos. Los hechos son de sobra conocidos, se trataba de personas arrancadas violentamente de África, como el resto de los aproximadamente once millones de personas que corrieron la misma suerte desde el principio del siglo XVI. En concreto, los negros y negras de la *Amistad* eran del pueblo Mende, procedentes de zonas de lo que hoy es Sierra Leone y Liberia.²

La acusación formulada por la fiscalía fue de asesinato, se les inculpaba de la muerte de dos personas en la noche del 30 de junio al 1 de julio de 1839 a bordo de la *Amistad*. Se trataba de la goleta de bandera española en la que los acusados eran transportados, sujetos con cadenas, con la evidente intención de ser desembarcados y vendidos ilegalmente en algún punto de la costa de la región de Puerto Príncipe, hoy conocida por Camagüey, en el norte de la isla de Cuba. En aquella zona se habían instalado numerosos ingenios de azúcar regentados principalmente por empresarios procedentes de Cataluña en primera o segunda generación. Sus propietarios no tenían el menor escrúpulo en utilizar esclavos como fuerza de trabajo principal, lo cual hacían con la complicidad de las autoridades, casi siempre corruptas, que teóricamente debían perseguir aquel vergonzoso comercio.

Establecida y admitida la premisa de la muerte del patrón y del cocinero de la goleta a manos de los esclavos una vez que consiguieron liberarse de sus cadenas aprovechando la oscuridad de la noche en alta mar, la cuestión que se planteó en el juicio fue la de dilucidar si aquella pobre gente eran *bozales*³ o *ladinos* en el momento de la muerte de los dos tripulantes. Es decir, si procedían directamente de África y por lo tanto habían nacido en libertad, o bien eran esclavos transportados de un lugar a otro de América. El problema no era banal puesto que la cuestión afectaba de lleno a la naturaleza legal o ilegal de su estatus personal: libres o esclavos. El transporte ilegal de esclavos había sido prohibido por la administración española desde 1820 y si la “carga” de la *Amistad* eran negros bozales esto significaba que habían sido capturados clandestinamente en África, lo cual era lo mismo que decir que eran ciudadanos libres.

Los testigos del fiscal fueron los tripulantes Ortiz y Montes a quienes se había respetado la vida —otros dos habían huido lanzándose al

mar— a cambio de la promesa de llevar el barco a su lugar de origen en África, puesto que ninguno de los amotinados sabía manejar la embarcación. En el juicio, los dos tripulantes junto con el cónsul español insistieron en que aquellos esclavos eran *ladinos*, incluso presentaron una lista donde pretendían que figuraban sus nombres cristianos. Sin embargo, ninguno de ellos sabía una palabra de español ni de inglés. El abogado asignado a la defensa sostuvo que bien al contrario de lo afirmado por los españoles, la realidad era que habían sido transportados en contra de su voluntad desde África y que por lo tanto eran *bozales*. Defendió, por lo tanto, que la muerte de las dos personas de la tripulación había sido un acto de defensa llevado a cabo con el fin de recuperar la libertad. Sea como fuere, en la película no se profundiza en la personalidad ni en los nombres de los dos tripulantes de la *Amistad* fallecidos ni en el papel de la isla de Cuba en el comercio de esclavos.

Los hechos relatados en la película son en lo fundamental rigurosamente históricos, es decir, que hubo una goleta nombrada *Amistad* dedicada al tráfico de esclavos en la que se produjo la muerte violenta de los dos tripulantes: el patrón y el cocinero. Sin embargo, la película es una clara manipulación en favor de los tribunales norteamericanos y de las tropas británicas empleadas después del juicio en la destrucción del fuerte negrero de Lomboko, en África, donde las personas esclavizadas habrían sido embarcadas para llevarlas al otro lado del Atlántico. Por otra parte, los “malos” de la historia son las autoridades españolas que aparecen dirigidas por la reina Isabel II que contaba entonces con diez años de edad, lo que no obsta para que en la película se pretenda que le eran consultadas graves cuestiones de Estado y se aprovecha la circunstancia para representarla como una niña caprichosa y exigente. Sin embargo, no se hace la más mínima alusión al general B. Espartero quien ostentó la regencia hasta la mayoría de edad de la reina. Después de laboriosas deliberaciones el tribunal sentenció que los negros eran africanos de origen y por lo tanto libres y, en consecuencia, dictó orden de devolverlos a su lugar de procedencia.

No es nuestro propósito extendernos en la crítica de la película. Lo dicho tiene solamente la intención de establecer unos hechos previos que nos permiten introducir el objeto central de este artículo que es, justamente, aportar una serie de datos sobre Ramon Ferrer, su hermano Damià y dos de sus tripulantes, los también ibicencos Gabriel Matutes y Joan Prats.

La Cuba esclavista

A partir de 1760 Cuba experimentó un profundo cambio en su sistema de producción. Durante la ocupación británica de La Habana en

1762 se liberalizó la provisión de esclavos y el comercio exterior de la isla. Menos de un año después, la ciudad fue recuperada por la Corona española y los comerciantes locales, juzgando positiva la experiencia, solicitaron al rey medidas liberalizadoras del mercado cubano. Carlos III, en su *Programa general de reformas*, abrió el comercio de la España metropolitana con América en 1765. Hasta aquel momento había estado restringido a Castilla y a los puertos de la baja Andalucía, primero Sevilla y después Cádiz.⁴

Gracias a aquel decreto, el puerto de Barcelona quedó autorizado a comerciar con las provincias americanas y del Caribe. En 1778 quedaron habilitados los puertos de Palma de Mallorca, Tortosa, Almería y Santa Cruz de Tenerife, además de los de la costa peninsular atlántica. Los barcos y las tripulaciones dedicados a este comercio debían ser totalmente españoles o, si eran de buques construcción extranjera estar expresamente autorizados, ya que la medida también pretendía fomentar la construcción naval.⁵ La liberalización comercial llevó muchos habitantes de la antigua Corona de Aragón, especialmente del principado de Cataluña y también de las Islas Baleares, al Caribe español.

Las medidas del rey Carlos III, la dinámica productiva en Cuba y la caída de la producción azucarera en Haití a raíz de la revolución de los esclavos en esa isla en 1796 y la posterior independencia de Francia en 1804, propiciaron el auge de las explotaciones azucareras cubanas.⁶ La gran isla caribeña se colocó en la segunda posición mundial en producción de azúcar al final del siglo XVIII, lugar donde se mantuvo hasta 1870. El azúcar era en aquel momento una de las principales mercancías en el comercio mundial.⁷

El trabajo de recolección de la caña, como se ha indicado, corría a cargo exclusivamente de esclavos. Según Ph. D. Curtin⁸ el contingente cautivo de Cuba pasó de 44.300 personas en 1774 hasta 436.500 en 1841. A partir de aquella década el número de esclavos fue disminuyendo hasta la abolición en 1886.⁹ Es necesario aclarar que la inmensa mayoría de aquellas personas no habían nacido esclavas sino que eran el resultado de capturas en algún lugar de África y embarcadas hacia Cuba en los tristemente famosos barcos negreros.

A bordo de aquellas naves de muy diferentes esloras moría hasta el 20% de los negros embarcados; a veces las enfermedades afectaban incluso a la tripulación. Diferentes autores narran el olor insopportable que, a causa del hacinamiento, emanaba de las bodegas de aquellos barcos, mencionan a los tiburones que los seguían por el Atlántico alimentándose de los cadáveres lanzados por la borda, y dan testimonio de las no infrecuentes y desesperadas revueltas, razón por la cual los barcos contaban con elementos de fortificación en la cubierta, como la barricada, que dividía el barco en dos partes y dejaba a los esclavos a

tiro directo de los tripulantes en caso necesario.¹⁰

Los británicos declararon ilegal el comercio trasatlántico de esclavos en la *Slave Trade Act* del 25 de marzo de 1807 impulsada por William Wilberforce. Posteriormente y gracias al esfuerzo diplomático británico —en parte obligado para evitar que sus plantaciones coloniales quedaran en desventaja respecto de las de otros países— las demás potencias europeas promulgaron sucesivamente leyes de prohibición del comercio de negros de África a América. En España, aunque el tema fue tratado, las Cortes de Cádiz de 1812 no sólo no acordaron la abolición sino que se evitó otorgar la ciudadanía a los esclavos. Así, en el artículo 5 que define a la ciudadanía española, se excluye implícitamente a los esclavos: “son españoles todos los hombres libres”. Se insiste en ello en el artículo 18: “son ciudadanos aquellos españoles que por ambas líneas traen su origen de los dominios españoles de ambos hemisferios”. Muy celebrada en España a raíz de su segundo centenario en 2012, la constitución de Cádiz dejó tal cual estaba la cuestión de la esclavitud en los territorios sujetos a la administración española.

En 1814, después de la invasión francesa de España, se firmó el Tratado de París en el cual el rey Fernando VII se comprometió a conjugar la tendencia internacional a prohibir el comercio negrero con los intereses económicos de sus posesiones en América. En el inmediato Congreso de Viena de 1815 se recogió el compromiso de acabar con “la calamidad que ha asolado a África durante tanto tiempo, hecho vil a Europa y afligido a la Humanidad”. Finalmente, en 1817, España decretó la prohibición del comercio de negros a partir del 30 de mayo de 1820: “en adelante no será lícito para ningún vasallo de la Corona de España comprar esclavos o continuar con el tráfico de esclavos en ningún lugar de la costa de África”.¹¹

En 1833 Gran Bretaña abolió la esclavitud y dos años más tarde firmó un nuevo acuerdo con España “con el deseo de hacer más eficaces los medios para abolir el inhumano comercio de esclavos”. En previsión de que el comercio de negros africanos continuara de manera clandestina, los tratados autorizaban a las respectivas armadas a la persecución y registro de barcos sospechosos de infringir las leyes. Según el tratado, “las dos Altas partes contratantes consienten mutuamente que los barcos de sus respectivas Armadas Reales... puedan registrar aquellos mercantes de las dos naciones que sean sospechosos de estar destinados al tráfico de esclavos”.¹² Es interesante mencionar los indicios a partir de los cuales, según dicho documento, se podía inferir que un barco era dedicado al tráfico de esclavos: escotillas cubiertas con redes, bodegas con más compartimientos de los normales en un barco mercante, existencia a bordo de tablas de madera susceptibles de permitir construir un entrepuente para estibar esclavos, presencia de cadenas, grilletes y

esposas; reserva de agua más abundante de lo necesario para la tripulación enrolada, más instrumentos de cocina de los que se usarían para la tripulación consignada y existencia de una caldera de gran capacidad; mayor cantidad de arroz y de harinas que la susceptible de ser consumida por la tripulación y no consistente en la carga mercantil del barco.

Aquellos tratados respondían a la presión abolicionista y para poder asumirlos la Gran Bretaña tenía la necesidad de procurar que todas las colonias europeas del Caribe se mantuvieran en las mismas condiciones de ausencia de aportaciones de esclavos negros de África que las británicas. Buena prueba de ello es que el gobierno británico permitió que los portugueses y después los brasileños continuaran el comercio de negros al sur del Ecuador, con destino al Brasil, desde donde el proveimiento de esclavos al Caribe no era probable. A pesar de este control, la pujanza del sistema lucrativo basado en el trabajo esclavo fue de una magnitud importante: el número de esclavos en Cuba aumentó a unos doscientos mil en 1817 y a cuatrocientos treinta y cinco mil en 1841.¹³

El caso de la *Amistad*, de 1839, es un ejemplo de la manera como se practicaba aquel tráfico clandestino de personas capturadas en África. El número de negros que transportaba la goleta, la ratio de hombres y mujeres, su procedencia, la ruta y muchos detalles del desarrollo de aquel comercio se han podido conocer únicamente gracias al amotinamiento o rebelión que se produjo y al posterior proceso judicial resuelto en Estados Unidos. Muerto el patrón, los africanos encabezados por el negro Sing-Gbe (Cinqué), confiaron en que los tripulantes supervivientes, amenazados de muerte, los devolverían a su lugar de origen en África. Bien al contrario, el barco “sospechoso y de apariencia pirata” fue visto frente a la costa de los Estados Unidos, cerca de Nueva York, y descrito como “una larga, baja y negra goleta”. Poco después fue apresada por el bergantín de la US Navy *Washington*, al mando del teniente Thomas R. Gedney.¹⁴

Si atendemos a las cifras estimadas de esclavos presentes en las colonias después de las prohibiciones de 1807 y 1820, muchas goletas como la *Amistad* y otros barcos mayores y menores cargaron en África, cruzaron el Atlántico y entregaron los esclavos sin novedad en su destino. El gran trabajo de Ph. D. Curtin ya citado, facilita las cifras a partir de datos procedentes de los registros del *Foreign Office* británico, que hizo un minucioso recuento gracias a sus informadores impulsados por la energía del colectivo abolicionista. En general, los informes del *Foreign Office* para el *Parliament* y la prensa eran exagerados con el fin de ganar adeptos para la causa de la abolición, pero existe uno de 1845 que contrasta con el resto: Curtin considera que contiene las cifras de base de las exageraciones.¹⁵ Muy resumidamente, aquellas cifras son las siguientes: se mencionan ochocientos dos nombres de capitanes-patrones activos

entre 1817 y 1843, ochocientos cuarenta y siete nombres de barcos negros, algunos de los cuales podrían estar repetidos o haber cambiado de nombre durante este periodo; se identifican las banderas de seiscientos veintiuno de aquellos buques, aunque hay que tener en cuenta que se usaban pabellones de conveniencia. A partir de estos registros, Curtin muestra que los barcos de bandera portuguesa eran los más numerosos con diferencia (66%) y aprovisionaban de esclavos sobre todo a Brasil; le siguen con mucha diferencia los barcos brasileños (Brasil obtuvo la independencia en 1822), con un 16% y con destino a Brasil; España ocupa el tercer lugar con un 14% del suministro de negros a bordo de barcos con su bandera con destino al Caribe; el 2% eran de bandera francesa, el 0'8 % de Uruguay, el 0'6% de Estados Unidos y Holanda, Dinamarca, Argentina, Suecia y Rusia suman el 1% restante. La media de esclavos transportados por cada uno de aquellos barcos era de 373.¹⁶

El caso de la *Amistad* puso sobre la mesa que aquel tráfico de personas era posible gracias a la inoperancia e incluso la implicación corrupta de las autoridades ultramarinas españolas.

Un joven de Eivissa llega a Cuba¹⁷

Sin el proceso judicial, la película de Spielberg no existiría y su director, quizá, habría dedicado al tema de la esclavitud una recreación más entre todas las que se conocen con una base histórica más o menos rigurosa. La larga duración del comercio de personas, su magnitud y el hecho de que sea un fenómeno todavía relativamente reciente ha proporcionado numerosas narraciones de peripecias de esclavos y negreros. Lo que la hace peculiar y muy interesante para nosotros, como se ha dicho, es que uno de los dos tripulantes muertos a manos de los africanos a bordo de la *Amistad* fue el patrón y armador de la goleta, Ramon Ferrer Ferrer, natural de Eivissa, la más occidental de las islas del Mediterráneo.

Lejos de las intenciones y de los efectos más o menos rebuscados de la película, pero teniéndola siempre presente, el magnífico artículo de M. Zeuske y O. García antes citado pone de relieve la magnitud de las implicaciones del caso *Amistad*, que tanto sobrepasan a la interpretación de Spielberg. En este contexto, el material proporcionado principalmente por los archivos de La Habana, Camagüey, New Haven, Londres, Lisboa, Madrid, Arenys de Mar, Praia (Islas de Cabo Verde) y Sevilla, nos muestra la vida real del patrón asesinado en la rebelión de los cautivos que transportaba. En primer lugar presenta a Ferrer como propietario y armador no solamente de la pequeña goleta (aproximadamente de 40 toneladas) destinada al tránsito marítimo costero en la isla de Cuba, sino también de algunos barcos más. Uno de ellos era un

moderno vapor, de nombre *Principeño*, del que poseía el 50 por ciento. Estos buques no se dedicaron solamente al transporte comercial costero de bajura sino también a algunos viajes de contrabando humano desde África. Ramon Ferrer y sus socios utilizaron los rendimientos de esta actividad para la acumulación de un capital que a su vez, además de los barcos, fue invertido en nuevas zonas de producción de caña de azúcar en Cuba, y también en modernas tecnologías de la época como los ferrocarriles y las máquinas de vapor.

Antes de la publicación del citado artículo, realmente se sabía bien poco sobre Ramon Ferrer, aparte de su violento final a bordo de la *Amistad*. Sin embargo, sus ahora documentadas actividades mercantiles, rescatadas de los archivos por Zeuske y García, sus travesías por los mares del Caribe y concretamente en Cuba, no han sido una noticia completamente inesperada. La sorpresa ha sido más bien conocer el “negocio” al cual se dedicó uno de los muchos ibicencos que decidieron abandonar la isla mediterránea en la que nacieron y trasladarse a la calificada como “perla del Caribe” a probar fortuna. Cuba, en el segundo cuarto de siglo XIX, ofrecía oportunidades a unos jóvenes de Eivissa nacidos en una familia de marinos, como pone de manifiesto el estudio genealógico que hemos realizado con datos de los archivos de Eivissa y que es el motivo de este artículo.

Como se ha dicho, multitud de personas especialmente de las zonas costeras de Cataluña, Valencia y Baleares, más o menos en idénticas condiciones que Ramon y su hermano Damià, tomaron el mismo camino. La prueba la tenemos en las continuas referencias a propiedades de catalanes establecidos en Cuba, isla que fue el “teatro de operaciones” de los Ferrer y a la que estos procuraban el tétrico suministro de mercancía humana. No en balde, Zeuske y García se refieren en todo momento a los Ferrer como catalanes de Eivissa aunque la isla, de lengua y cultura catalana desde su conquista al islam en 1235, se encuentra hoy administrativamente separada de la Cataluña estricta.

El tránsito marítimo entre Eivissa y algunos de los puertos de las colonias que todavía conservaba la Corona española en la parte oriental del continente americano, incluidas muy especialmente las Antillas y, entre ellas, el de La Habana fue intenso.¹⁸ La fuente de estos datos son los libros de matrícula de la Capitanía Marítima del puerto de Eivissa. En ellos cada oficial de la marina mercante tiene dedicada una página en la cual se anotaban minuciosamente los datos de la salida, el buque en el que se había enrolado, el destino del viaje y la fecha de retorno. En algunas ocasiones se consignaban las peripecias que habían sucedido en la travesía o durante su estancia en la colonia, los temporales de importancia sufridos en el paso del Atlántico, las enfermedades padecidas, los fallecimientos por muerte natural o en alguna escaramuza y, dado el

caso, también los desaparecidos en tierra o en el mar de los que nunca más se tuvo noticia. Es interesante repetir aquí algunas de aquellas cifras para constatar que la emigración de Ramon y Damià Ferrer y los marineros Matutes y Prats se enmarca en un contexto de relaciones fluidas de su isla con el continente americano. Entre 1836 y 1889, aunque el 91'8% antes de 1860, se realizaron los siguientes viajes desde Eivissa a los diferentes puertos que se citan (se excluyen los viajes con destino terminal en puertos de la península Ibérica, no así en los que se hizo escala para pasar a destinos americanos): La Habana, 70; Puerto Rico, 34; Nueva Orleans, 8; Trinidad (Cuba), 2; Nueva York, 1; Cuba (sin especificar el puerto), 1; Palermo, 1; Brunswick, 1; Buenos Aires, 1; Vigo, 1; La Guaira y Puerto Cabello (Venezuela), 1; Liverpool, 1; Génova, 1; Pontevedra, 1; Trieste, 1; América (sin especificar el puerto o país), 6; Sin especificar destino, 13. El total son 144 viajes. Es de suponer que en los casos que no se especifica también debemos atribuirles algún destino americano.

Como se ha mencionado al tratar de la ocupación mayoritariamente marinera de los habitantes de la ciudad de Eivissa, este tráfico generaba un número importante de oficiales graduados de marina con despacho para todos los puertos. El padrón de habitantes de 1825 alude a tres pilotos y doce patrones y en fuentes de épocas posteriores encontramos a 11 capitanes de la marina mercante (entre 1890-1920), un primer maquinista naval, 9 primeros pilotos (entre 1902-1913), 4 contramaestres, 17 segundos pilotos (se incluyen las especialidades de América, de Europa y de Todos los Mares, entre 1837 y 1889) y 59 terceros pilotos (de las mismas especialidades).¹⁹

La frecuencia de los viajes desde Eivissa a los diferentes puertos del Caribe y América puede ser calificada de desmesurada si se tiene en cuenta la población de la isla y su capacidad de producción y exportación de géneros que podían ser de interés comercial en aquellas lejanas tierras. La isla contaba con 13.544 habitantes en 1790, siete años antes del nacimiento de Ramon Ferrer. El 20% de aquella población residía en la única ciudad de la isla, llamada, como aquella, Eivissa.²⁰ Pocos años antes, según el censo de Floridablanca (1786-1787), los habitantes eran 12.653. Este censo permite una mayor aproximación a las características de aquella población. Desde la edad moderna la ciudad se dividía en dos zonas: la encerrada por el recinto amurallado, llamada Dalt Vila, y la portuaria, denominada La Marina, incluido su apéndice oriental llamado Sa Penya (la peña). En la primera zona habitaban 780 personas y en la segunda 2.102.²¹ Cuarenta años más tarde Dalt Vila tenía 981 habitantes y La Marina y Sa Penya 3.017. El padrón realizado en 1825 muestra que la inmensa mayoría de la gente que habitaba en la zona portuaria de la ciudad tenía relación directa con el mar: 423 cabezas de familia eran marinos —como el padre de Ramon Ferrer—, ya fueran mercantes o



Fotografía del final del siglo XIX en la que se puede ver la ciudad de Eivissa y su puerto; en las casas más cercanas a este residió Ramón Ferrer hasta su emigración a Cuba (Foto: Antonio Riera, Impresor Hauser y Menet, Archivo de Imagen y Sonido Municipal de Eivissa, AISME)

pescadores; 3 eran pilotos, 12 eran patrones, 23 carpinteros de ribera y 14 calafates.²² Estas cifras representan el 53% de las familias de la ciudad.

Los mencionados libros de matrícula de la Capitanía Marítima nos han permitido conocer en qué barcos se hicieron los viajes transatlánticos de los marinos ibicencos, que duraban un mínimo de tres meses entre la ida y la vuelta, en lo que se llamaba un viaje redondo. Algunos de ellos aprovechaban la estancia en aguas americanas para hacer singladuras entre aquellos puertos antes de volver a Eivissa, por lo que podía transcurrir un año entero hasta su regreso. Podemos imaginar, puesto que aún no se ha estudiado este tema, las operaciones destinadas a la acumulación del capital necesario para la adquisición y equipamiento de los buques aptos para tan largas permanencias en la mar. En consecuencia, aparejada a aquel negocio, en la isla se daba una inesperada actividad de construcción naval que aprovechaba la buena calidad de la madera de los bosques insulares de pinos (*Pinus halepensis*). Entre 1805 y 1814 se construyeron 36 embarcaciones que sumaban 2.519 toneladas; 69 entre 1815 y 1824 con un total de 2.442 tn; 45 entre 1825 y 1834, 1.953 tn; 57 entre 1835 y 1844, 2.765 tn.²³ En su mayor parte eran embarcaciones medianas, dedicadas al cabotaje y también algunas mayores. Éstas y otros buques no construidos en la isla cruzaron el Atlántico y fueron registrados en los libros de matrícula. Son los siguientes:

**Embarcaciones de los libros de matrícula de Eivissa con
destino a América entre 1836 y 1889**

Clase de buque	Nombre	Fechas de salida
Polacra	<i>Santa Isabel</i>	08-01-36; 2-12-36; 16-09-37; 16-11-38; 8-02-40
Goleta	<i>Siete Hermanos</i>	08-07-36
Queche	<i>Catalina</i>	07-08-36
Queche	<i>Tres Hermanos</i>	02-02-1838; 28-10-1838; 04-12-1839; 01-12-1840; 16-02-1841; 02-12-1842; 09-01-1844; 18-11-1844; 30-06-1845; 18-03-1846; 26-02-1847; 29-05-1848; 23-01-1849; 20-11-1849; 21-12-1850
Goleta	<i>Bartolo</i>	22-02-39
Bergantín-goleta	<i>Dos de Enero</i>	28-02-40; 10-09-41; 01-08-42; 21-11-44; 20-05-45
Polacra	<i>Isabel</i>	(de la matrícula de Barcelona) 28-02-40; 18-02-63
Bergantín	<i>Federico</i>	28-08-40
Polacra-barca	<i>Desamparados</i>	03-05-41; 26-03-42; 03-12-42; 08-06-43; 07-03-44; 17-01-45; 29-09-45; 30-06-46; 10-05-47; 22-04-48; 2-05-49; 26-02-50; 23-05-51
Pailebot	<i>Catalina</i>	15-06-42
Polacra-barca	<i>Margarita</i>	20-08-42
Pailebot	<i>Paquete de Puerto Rico</i>	02-10-43 (más 1 viaje sin fecha de salida especificada)
Polacra	<i>Salvador</i>	22-09-44
?	<i>Balear</i>	30-06-45
Pailebot	<i>Dos Hermanos</i>	29-08-46
Pailebot	<i>Ebusitano</i>	27-08-47
Bergantín	<i>Primer Conde de Reus</i>	26-05-48
Bergantín-goleta	<i>El Cid</i>	07-10-48
Bergantín	<i>Belisario</i>	(de la matrícula de Palma) 02-11-49
Polacra	<i>Marieta</i>	30-01-50; 21-05-58
Bergantín	<i>Bernardo</i>	22-06-50; 03-04-55; 15-03-56

Clase de buque	Nombre	Fechas de salida
Bergantín	<i>San Juan</i> (alias <i>La Amistad</i>)	16-02-51; 28-07-54
Bergantín	<i>Don Juan</i>	16-10-51; 28-07-54
Pailebot	<i>Juanito</i>	29-12-51
Bergantín	<i>Ibicenco</i>	02-04-52; 07-10-52; 21-03-53
Bergantín	<i>Venus</i>	28-11-53; 28-09-55; 26-11-56
Goleta	<i>Adela</i>	03-08-54; 27-07-57; 12-10-58
Pailebot	<i>Juanita</i>	29-12-54
Goleta	<i>Mariquita</i>	02-01-55
Bergantín-barca	<i>Anita</i>	28-04-55; 06-03-56
Bergantín-goleta	<i>Leal</i>	29-06-55; 08-05-56; ?-06-60
Goleta	<i>Joven Emilia</i>	27-07-56
Goleta	<i>Rayo</i>	13-07-57; 30-12-59
Polacra-goleta	<i>Rosalía</i>	18-04-58; 28-01-59; 07-10-59
Bergantín-goleta	<i>Tercera Unión</i>	25-10-59
Corbeta	<i>San José</i>	31-10-60
Goleta	<i>Cecilia</i>	15-01-61
Bergantín	<i>Amable Antonia</i>	31-03-88; 28-07-88; 20-01-89; 23-04-89; 03-06-89 (más 5 viajes sin fecha de salida específicada)

Embarcaciones despachadas sin especificar su destino, aunque probablemente de cabotaje:

Embarcaciones de los libros de matrícula de Eivissa sin especificación de destino

Clase de buque	Nombre	Fecha de salida
Falucho	<i>Desamparados</i>	02-08-49
Jabeque	<i>Virgen de Jesús</i>	02-04-54
Polacra-goleta	<i>Virgen del Carmen</i>	10-04-54
Falucho	<i>Juanito</i>	02-06-54; 02-02-57
Queche	<i>Joven Eusebio</i>	03-01-56

Clase de buque	Nombre	Fecha de salida
Falucho	<i>Frasquita</i>	27-12-57
Laud	<i>Virgen del Carmen</i>	29-01-59
Laud	<i>Almas</i>	05-03-59; 12-10-69
Místico	<i>San Bernardo</i>	04-01-60; 31-07-62; 15-06-68
Pailebot	<i>Flor del Mar</i>	28-04-60; 02-08-62; 29-09-62
Laud	<i>Guillermo y Carlos</i>	23-06-60
Místico	<i>Sevillano</i>	??-06-60; 09-04-62
Corbeta	<i>San José</i>	31-10-60
Laud	<i>Sollero</i>	29-01-61
Pailebot	<i>Juanito</i>	05-06-61
Polacra-goleta	<i>Isabelita</i>	(De la matrícula de Palamós) 21-09-61
Jabeque	<i>San Juan (2- 1^a)</i>	27-06-62
Laud	<i>Águila</i>	29-01-63
Goleta	<i>Frasquita</i>	16-06-63; 09-10-67
Goleta	<i>Juanito</i>	01-06-66
Jabeque	<i>San Juan (nº 22 lista 1^a)</i>	Dos salidas sin especificar fecha
Jabeque	<i>San Juan (35-1^a)</i>	Una salida sin especificar fecha
Jabeque	<i>San Juan (39- 1^a)</i>	Una salida sin especificar fecha
Falucho	<i>Valiente</i>	Una salida sin especificar fecha
Pailebot	<i>San José</i>	Una salida sin especificar fecha
Polacra-goleta	<i>Virgen del Mar</i>	(De la matrícula de Masnou) Una salida sin especificar fecha
Polacra-goleta	<i>María Antonia</i> (A. Montero)	Sin especificar número de salidas ni fechas

Si agrupamos las salidas por años y añadimos entre paréntesis los viajes para los que no conocemos el destino obtenemos la siguiente tabla de frecuencias respecto a los viajes americanos comprobados:

1836	4		1853	2	
1837	1		1854	4	(+3)
1838	3		1855	5	(+4)
1839	2		1856	5	(+1)
1840	5		1857	3	(+2)
1841	3		1858	3	

1842	7		1859	4	(+2)
1843	2		1860	3	(+5)
1844	5		1861	1	(+3)
1845	5		1862	-	(+5)
1846	3		1863	2	(+2)
1847	3		1866	-	(+1)
1848	4		1867	-	(+1)
1849	4	(+1)	1868	-	(+1)
1850	4		1869	-	(+1)
1851	4		1888	2	
1852	2		1889	3	
Total				98	(+32)

Por otro lado, hay un total de 16 salidas en las que no se especifican ni fecha ni destino. Todos aquellos viajes fueron posibles gracias a la adopción por parte de los armadores ibicencos de técnicas nuevas, fundamentales para la navegación y la construcción naval que aventajaban en mucho a los conocimientos náuticos del siglo anterior. Entre ellas debemos mencionar los nuevos descubrimientos técnicos y científicos, principalmente ópticos y magnéticos para calcular la posición en alta mar; la introducción de tipos de velas más eficaces, como la vela cangreja o de cuchillo y la vela cuadra en lugar de la clásica vela latina, que requería de más tripulantes; la posibilidad de nuevos diseños del casco que primaban la capacidad de carga sobre las necesidades de defensa, afortunadamente ya innecesarias. A raíz de estas mejoras entraron en servicio goletas, bergantines-polacra, fragatas, etc.

Por desgracia para nosotros, el despacho de aquellos barcos se hacía sin anotar el tipo de carga que transportaban, ya que no era la función encomendada a los capitanes del puerto.²⁴ No obstante, existe información sobre las exportaciones insulares en otros tipos de fuentes.²⁵ En ocasiones consta la expresión de “carga y pasaje” referida a algunos buques, aunque no se hizo anotación de los nombres de aquellos pasajeros que aprovechaban el viaje para trasladarse a las tierras americanas. La investigación de la documentación del Archivo Histórico de Eivissa (AHE) en busca de la existencia entre sus fondos de los preceptivos pasaportes expedidos a nombre de los hermanos Ramon y Damià Ferrer para emprender uno de aquellos viajes no ha proporcionado ningún resultado, aunque sí otros datos interesantes sobre los pasajes transoceánicos y las personas que se decidían a cambiar de vida.

Para comprender el fenómeno de la emigración en aquella época en toda su extensión, debemos situarnos en el periodo histórico inmediatamente anterior al de los Ferrer emigrados a Cuba, concretamente a finales del siglo XVIII. Los autores que han tratado esta época lo han hecho a la luz de los análisis e informes generados por los ilustrados que lograron el título de ciudad para la antes villa de Eivissa y la erección en obispado de lo que antes había sido una parroquia de la archidiócesis de Tarragona.²⁶ Estos documentos, especialmente los redactados por el primer obispo, Manuel Abad y Lasierra, muestran unas islas empobrecidas. Especialmente el estudio de J. Demerson permite inferir las causas por las cuales una parte importante de la población se dedicaba al trabajo en el mar: la pesca, el comercio, la construcción naval, otras ramas relacionadas con el mar y eventualmente el corso ocupaban a muchas familias, entre ellas la de la familia de los Ferrer. En efecto, en el momento de la llegada del obispo, en 1784, todavía quedaba el recurso de la actividad corsaria, ejercida desde muy antiguo y que había pasado por su máximo esplendor durante el siglo XVIII.

El corso, en ocasiones tan difícil de discernir de la navegación mercantil, fue una constante en el Mediterráneo occidental desde la edad media, y más concretamente en las aguas de las Islas Baleares. Especialmente durante los siglos XVII y XVIII se convirtió en una práctica común entre una parte de sus habitantes y aún más para los naturales de Eivissa en esta última centuria y hasta bien entrado el XIX, cuando los Ferrer, como ahora sabemos, ya se habían trasladado a Cuba. La ocupación de Argel por los franceses en 1830 puso el punto y final a la práctica corsaria de los isleños, aunque oficialmente no terminó hasta el acuerdo de París de 1856, a pesar de que no fue firmado por España hasta 1908. A la vista de estos datos está claro que la acción corsaria declinaba durante la primera mitad del siglo XIX, no obstante, esta actividad, junto a la navegación comercial, se encuentran en la formación de base de los Ferrer y explica en buena medida la actividad que desarrollaron en el Caribe.

Algunos autores han publicado el resultado de sus investigaciones sobre el corso, pueden verse los de I. Macabich, J. Llabrés Bernal, P. Vilàs y, a nivel balear, G. López Nadal.²⁷ Durante este periodo, el corso marítimo fue para los ibicencos un eficaz medio de lucro en el que se emplearon gran cantidad de recursos humanos. Teniendo en cuenta la población total de las islas, un considerable contingente de hombres entre los catorce y los cincuenta años fueron dedicados a este sorprendente oficio, lo cual produjo los necesarios recursos materiales para la subsistencia de numerosas familias que de otro modo tal vez se hubieran visto obligadas a la emigración, tal como por otra parte les ocurrió más tarde a los hermanos Ferrer.²⁸

El corso en el Mediterráneo y el contrabando de negros en el

Atlántico y Caribe tienen en común la gestión de personas en tanto que mercancías, pues de hecho uno de los botines principales de los corsarios eran los cautivos. Sin embargo, lejos de interpretaciones románticas, el corso fue una actividad legal perfectamente normalizada por códigos de conducta promulgados por diferentes monarcas a los que los hombres de mar debían ceñirse escrupulosamente. De no hacerlo se enfrentaban a taxativos castigos si llegaban a probarse actuaciones no reglamentadas o efectuadas fuera del ámbito geográfico señalado en sus patentes y autorizaciones. El objeto de sus depredaciones fueron siempre los enemigos de la Corona, los cuales podían ser, dependiendo del momento, los buques, personas y géneros pertenecientes a ingleses o franceses, o a alguna otra de las monarquías europeas hostiles, y en mayor medida y duración temporal, barcos procedentes de algún lugar del norte de África precisamente porque reunían la doble condición de enemigos de la Corona y de la Fe. Se trata, pues, de una personalidad forjada durante centenares de años, coherente en su relación con el mar como medio de vida y como agente determinante en el contacto de los isleños con el resto del mundo.

La estirpe de Ramon Ferrer

Ramon Ferrer Riusec, padre de Ramon Ferrer Ferrer, el patrón de la goleta *Amistad* en 1839, de quien no se cita la profesión, nació el 23 de septiembre de 1758 en el barrio de La Marina de Eivissa. Era hijo del patrón Damià Ferrer Martí y de Joana Riusec Calbet, casados en 1736. Damià tenía el mismo nombre y profesión que su padre, Damià Ferrer Costa, casado a su vez con Catalina Martí Xareco, y que su abuelo Damià Ferrer, hijo de Miquel, casado en 1673 con Francesca Costa. Su bisabuelo Miquel Ferrer, hijo de Damià, en cambio, fue maestro albañil.²⁹ El hermano de Ramon Ferrer Riusec, y por tanto tío de Ramon Ferrer de la *Amistad*, de nombre Antoni, también fue patrón y con esta profesión figura en el *Padrón General* de 1825 (AHE).

El barrio de La Marina era un pequeño universo habitado, como se ha dicho, por poco más de dos mil personas. Aunque la variedad de apellidos era mucho más amplia que en el resto de la isla, la mayoría de cabezas de familia llevaban los diez más frecuentes en el conjunto de la isla: Tur (68), Ferrer (64), Marí (35), Pujol (30), Torres (25), Riera (22), Joan (18), Guasc (16) Escandell (15) y Planells (14, como los Prats). El resto de los 175 apellidos documentados en el padrón de 1825 se encuentran entre trece o menos familias.³⁰ Esta circunstancia y la costumbre de poner a los hijos el nombre de sus abuelos ocasiona una homonimia que dificulta la identificación de los personajes, como se ha visto y se constatará líneas abajo.

El citado Ramon Ferrer Riusec se casó en 1785 con Antònia Ferrer Ros y tuvieron tres hijos: Francesc (1789) y los conocidos Damià (1794) y Ramon Ferrer Ferrer (1797). Antònia falleció alrededor del año 1800 y Ramon Ferrer Riusec contrajo matrimonio en segundas nupcias con Antònia Ros Pujol entre 1801 y 1808. De aquella nueva unión nacieron José (1808) y Antoni Ferrer Ros (1811). Años más tarde, Ramon Ferrer



Instantánea de la Calle de la Virgen tomada en 1902. En este barrio marinero y pescador se criaron los Ferrer. (Foto: Hauser y Menet, Archivo de Imagen y Sonido Municipal de Eivissa, AISME).

de la *Amistad* tuvo una goleta nombrada *Bella Antonia*, muy probablemente en recuerdo de su madre fallecida cuando él todavía era un niño.

En el mencionado padrón de 1825 también figura el hermano de Ramon, Damià Ferrer Ferrer, de 30 años, de profesión marinero, casado con Catalina Riusec, de 25 años, con quien tuvo dos hijos: Ramon y Pere Ferrer Riusec (con los mismos apellidos que tenía su abuelo paterno); el primero tenía en aquel momento dos años mientras que el segundo todavía no había cumplido su primer año de vida. Por lo tanto, queda claro que Damià partió hacia Cuba en algún momento entre 1825 y la primera vez que se le documenta en la isla del Caribe en el mes de febrero de 1836 según el citado artículo de Zeuske y García.

Ramon Ferrer Ferrer no figura en el *Padrón General de 1825*, de lo que se deduce que ya no estaba en Eivissa en aquel momento y que habría emigrado con menos de 28 años de edad. Se casó en la localidad de Regla, cerca de La Habana, con Juana González García en octubre de 1830 y tuvieron varias hijas (no queda claro su número). Sí se sabe que a la primera se le puso por nombre Antonia, como la madre de Ramon. Cuando Ramon murió a bordo de la *Amistad* tenía, pues, 42 años de edad. Ramon poseía para su servicio un esclavo negro o mulato llamado Celestino que había comprado en Camagüey de manera legal (existe el acta notarial de la compra) y que pasó a formar parte de la tripulación como cocinero. Celestino resultó ser el otro muerto en la revuelta de los esclavos africanos de la *Amistad*.

Más tarde, en 1854 consta que un Ramon Ferrer Riusec, tercer piloto de América, partió de Eivissa el día 3 de agosto con la polacra-goleta *Adela*, matrícula IB 2-1^a, sin que figure su destino. Este Ramon debía de ser el hijo mayor de Damià Ferrer Ferrer que figura en el padrón de 1825 con dos años de edad. El 29 de junio de 1855 vuelve a embarcarse en el bergantín-goleta *Leal*, matrícula IB 15-1^a, con destino a La Habana. Finalmente volvió a salir con el *Leal* en junio de 1860 esta vez con destino a Puerto Rico.

Conviene mencionar a otros marinos de apellido Ferrer documentados en viajes trasatlánticos: Josep Ferrer Torres navegó entre 1888 y 1889 como segundo piloto del bergantín *Amable Antonia* (este nombre coincide con el de una de las goletas caribeñas de Ramon Ferrer), a Brunswick, Buenos Aires y Vigo. No acaban aquí las coincidencias porque según J. Llabrés³¹ entre 1813 y 1817 había en Eivissa un “llaüt”³² de nombre *La Amistad*, patroneado por Josep Pineda. Todavía más: Josep Ferrer Bonet, de 51 años en 1860, había empezado a navegar en 1842 como tercer piloto de todos los mares y viajó seis veces a Puerto Rico y una a La Habana, pero lo más sorprendente es que en uno de sus viajes a Puerto Rico y concretamente el que salió del puerto de Eivissa el 16 de febrero de 1851 y volvió el 20 de julio de 1852, embarcó en el

bergantín *San Juan*, alias “La Amistad”, igual que la goleta negrera de Ramon Ferrer. En el mencionado libro de Llabrés³³ hay más información sobre este bergantín de nombre tantas veces repetido. En la documentación sobre bendiciones de barcos conservada en el archivo de la catedral de Eivissa consta que fue bendecido en 1850. Es cierto que la palabra “amistad” no era infrecuente en los nombres de los barcos como lo demuestra el citado informe del *Foreign Office* de 1845, donde se encuentran un *Amistad Habanera*, *Amizade*, *Amizade Constante*, *Amizade Feliz* y *Amizade de Santos*. Contemporánea a la goleta de Ramon Ferrer, navegaba la polacra *Amistad*, española de Cataluña que partió de Barcelona hacia Matanzas en febrero y estaba dispuesta para surcar nuevamente el Atlántico rumbo a Puerto Rico a mediados de agosto de 1839. Queda descartado que se tratara del buque patroneado después por Ramon Ferrer porque en abril de 1840 el *Amistad* estaba dispuesto a zarpar hacia Puerto Rico y Matanzas nuevamente con su patrón habitual, Baudilio Pell.³⁴

Con objeto de facilitar la lectura y comprensión de la genealogía de la familia de Ramon Ferrer, con sus numerosas repeticiones de nombres y apellidos, se incluye un cuadro explicativo.

Cuadro 1: Genealogía de Ramon y Damià Ferrer:

Fechas de nacimiento y defunción	Nombres y Apellidos	Nombre del padre	Fecha de matrimonio	Nombre de la esposa	Profesión
¿?	Miquel Ferrer	Damià			Albañil
¿? - 1720	Damià Ferrer	Miquel	1673	Francesca Costa	Patrón
1679 - ¿?	Damià Ferrer Costa	Damià	¿?	Caterina Martí Xareco	Patrón
1713 - ¿?	Damià Ferrer Martí	Damià	1736	Joana Riusec Calbet	Patrón
1758 - ¿?	Ramon Ferrer Riusec	Damià	1785 antes de 1808	Antònia Ferrer Ros Antònia Ros	
1789 - ¿?	Francesc Ferrer Ferrer	Ramon			
1794 - ¿?	Damià Ferrer Ferrer	Ramon	antes de 1825	Caterina Riusec	Marinero
1797 - 1839	Ramon Ferrer Ferrer	Ramon	1830	Juana González	Patrón
1808 - ¿?	Josep Ferrer Ros	Ramon			Marinero
1811 - ¿?	Antoni Ferrer Ros	Ramon			

El marinero Gabriel Matutes

En 1837 se encuentra un Gabriel Matutes que navegaba como marinero con Ramon Ferrer en aguas de Cuba.³⁵ El hecho de que Ramon y Damià Ferrer fueran originarios de la isla de Eivissa y de que en su tripulación tuvieran enrolado a un marinero llamado Gabriel Matutes sugiere de inmediato que debía de ser del mismo origen, a pesar de que en ningún lugar se especifica ese dato. Matutes era uno de los apellidos existentes en el barrio de La Marina de donde procedían los Ferrer. De hecho, en aquel momento de la primera mitad del siglo XIX se encuentran allí cuatro Gabriel Matutes: Gabriel Matutes Sorà, patrón corsario, nacido en 1768; Gabriel Matutes Prats, hijo del anterior, nacido en 1802; Gabriel Matutes Pujol, sobrino del primero, nacido en 1815, casado en Eivissa en 1837, y Gabriel Matutes Riera, nieto del corsario, nacido en 1833.³⁶ De todos ellos el que por edad tiene mayor probabilidad de haber emigrado a Cuba es Gabriel Matutes Prats, hijo del corsario Gabriel Matutes Sorà, o, más improbablemente, Gabriel Matutes Pujol, quien, en tal caso, habría zarpado hacia Cuba en el mismo año de su boda.

El mencionado *Padrón General de 1825* contiene la inscripción de Anna Prats, de 62 años, viuda, calificada de pobre, madre de Gabriel Matutes Prats, soltero de 22 años, que vivía en la calle de la Virgen. La familia de Gabriel Matutes Pujol también aparece en el citado padrón. Gabriel era hijo de Antonio Matutes, tenía 32 años y se había casado con Isabel Pujol, de 31 años, en 1813; tenían los siguientes hijos: Gabriel, de 9 años; Bernardo, de unos meses; Ana de 7 años, e Isabel de 1 año. Tenían su residencia en la calle de la Mare de Déu o de la Virgen. La tabla siguiente resume estos datos:

Cuadro 2: Genealogía de Gabriel Matutes:

Fechas de nacimiento y defunción	Nombres y apellidos	Nombre del padre	Fecha de matrimonio	Nombre de la esposa	Profesión
1717 - ¿?	Antoni Matutes Ferrer			Elisabet Sorà Prats, hija de Gabriel	
1768 - ¿?	Gabriel Matutes Sorà	Antoni	1783	Anna Prats Arabí	Patrón corsario
1790 - 1861	Antoni Matutes Prats	Gabriel	1813	Elisabet Pujol García	Marinero
1802 - 1862	Gabriel Matutes Prats	Gabriel	1832	Maria Riera Escandell	Marinero

Fechas de nacimiento y defunción	Nombres y apellidos	Nombre del padre	Fecha de matrimonio	Nombre de la esposa	Profesión
1815 - ¿?	Gabriel Matutes Pujol	Gabriel	1837	Elisabet Grimadacho Noguera	Marinero
1833 - ¿?	Gabriel Matutes Riera	Gabriel			Sacerdote

El marinero Joan Prats

El caso del ibicenco Gabriel Matutes no es único, da la impresión de que entre los isleños emigrados se dio una cierta solidaridad. Esto tampoco nos habría de extrañar demasiado pues, como se pone de manifiesto por las fechas de nacimiento de unos y otros, con toda probabilidad tanto los Ferrer como Matutes —y ahora sabemos que también Joan Prats (1811 ó 1813-1881)—, como veremos, debían de conocerse desde niños, habrían compartido juegos infantiles por las calles de aquella Eivissa familiar, entrañable y dura en la que no había extraños y de la que tantas muestras tenemos de ayuda mutua entre individuos y entre familias.

Así parece ser desde el momento en que hemos localizado documentación³⁷ que nos permite relacionar a los Ferrer, ya dedicados a sus ocupaciones en el Caribe, con el recién llegado Joan Prats. Sabíamos que Prats abandonó su isla natal después de seguir los estudios de náutica para trasladarse al Caribe por primera vez en el queche *Catalina*. Zarpó de Málaga con destino a Santo Tomás el 16 de septiembre de 1837 y Prats era su segundo piloto. Le conocemos otro viaje a bordo del bergantín goleta *Bateta*, que salió de Málaga el 22 de marzo de 1839 con destino al puerto de Trinidad, otra vez como segundo piloto.

También sabemos que en 1838 los hermanos Ferrer ya estaban dedicados a sus negocios en Cuba y que poseían entre otros buques el vapor *Principeño*. Según la documentación de los Comisionados británicos que vigilaban el contrabando de esclavos, el 21 de mayo de 1838 —es decir, entre los dos viajes mencionados, cuando se supone que Joan Prats debía encontrarse ya en el Caribe—, el vapor llegó al puerto de La Habana. No se hace mención de la carga que transportaba, pero su patrón, Damià Ferrer, fue llamado a declarar por la autoridad española de Cuba, advertida por los dichos comisionados británicos. Los comisionados estaban seguros de que Ferrer había cargado en el *Principeño* trescientos negros bozales o más que habían sido llevados a un punto de la costa cubana cercana a los bajos de Colorados, a más de cien millas al suroeste de La Habana, por el bric ruso *Gollupk*, y los habría desembarcado en un muelle llamado Tallapiedra, cercano al lugar de Factoría, en La Habana.

En su declaración Damià Ferrer sostuvo que el día 25 del mes anterior (o sea, de abril), a primera hora de la tarde, los señores Roig y Brunet —con toda probabilidad catalanes—, consignatarios del bric español *Amnistía*, fueron a su bordo y le comunicaron que el buque de su propiedad, procedente de Montevideo, había tocado fondo en los bajos de Colorados y se había quedado sin timón, por lo que temían que si no recibía socorro inmediatamente podía perderse. A pesar de encontrarse con poco combustible y con la máquina sucia, Ferrer, pensando que el bric debía de estar ya cerca del puerto, decidió salir en su auxilio al amanecer del día 26. Así lo hizo sin resultado alguno, por lo que determinó volver a puerto para cargar carbón. Esta operación le tuvo ocupado el resto de la mañana y además empleó toda la tarde en limpiar la máquina de vapor. El día siguiente, el 27, ya con el barco preparado, salió de nuevo en busca del *Amnistía* y le encontró a unas siete millas hacia barlovento, por lo que procedió a largarle un cabo de remolque y lo entró en el puerto. Esto es, dijo, todo lo que tenía por declarar. Firmó con la señal de la cruz ya que dijo que no sabía escribir.

En el proceso por el salvamento del bric se exigió que también la tripulación prestara declaración, por lo que se procedió a tomar la del sobrecargo. Cayetano Basurto se mantuvo en la narración de los hechos afirmada por Ferrer. A continuación se escuchó al contramaestre, Francisco Arrans, quien se manifestó en los mismos términos. Idénticos a lo mantenido por los que el acta designa como los *companeros* (sic) Pedro Pascual y Juan Prast (sic). Finalmente, el Comandante General de Marina, vistas las declaraciones, escribió el 22 de mayo al Capitán General de Cuba considerando que la acusación de contrabando de negros no era cierta.

De todas estas declaraciones lo que más nos interesa ahora es la presencia de Joan Prats (aunque impreso *Prast*), muy probablemente ibicenco, entre la tripulación del *Príncipeño*. Este hecho prueba su relación profesional con los hermanos Ferrer, aunque esta sea la única vez que dicha relación aparece en la documentación consultada. Sabemos que Joan Prats Marí continuó cruzando al Atlántico con destino a diferentes puertos del Caribe continuamente hasta 1869, como oficial y como capitán y que en toda su vida hizo esta travesía en uno u otro sentido en más de cuarenta ocasiones.³⁸

Una vez más, pues, como en los casos de los hermanos Ramon y Damià Ferrer y el de Gabriel Matutes, nos encontramos con un miembro de una de tantas familias del barrio marinero de la ciudad de Eivissa dedicadas al mar por generaciones. En el cuadro siguiente exponemos sus antecedentes familiares:

Cuadro 3: Genealogía de Joan Prats:

Fechas de nacimiento y defunción	Nombres y apellidos	Nombre del padre	Fecha de matrimonio	Nombre de la esposa	Profesión
?- ?	Josep Prats Cruanyes	?	?	Francesca Puig	Patrón
1692- ?	Bernat Prats Puig	Josep	1717	Elisabet Marí	?
1731- ?	Joan Prats Marí	Bernat	1758	Josepa Arabí Rosselló	Patrón
1777- 1860	Joan Prats Arabí	Joan	?	Margarida Marí	Marinero
1811 (1813?) - 1881	Joan Prats Marí	Joan	1843	Caterina Selleres	Piloto de Marina Mercante
1848- ?	Caterina Prats Selleres	Joan	1872	Zoile Bonet Bonet	Ama de casa

Obviamente, el personaje relacionado en Cuba con los Ferrer a bordo del *Principeño* es el nacido en 1811 o tal vez en 1813. El motivo de la duda sobre el año de su nacimiento se debe a la información que aparece por un lado en los libros de matrícula de la Capitanía Marítima del puerto de Eivissa (1811) y por el otro en la matrícula de feligresía de su parroquia, San Salvador de la Marina.

Todavía tendríamos que hablar de otro ibicenco relacionado con Ramon Ferrer. Sin embargo, la falta de total seguridad sobre la identificación de esta persona nos lleva a mencionarlo solo de pasada. Se trata de una persona cuyo nombre aparece como Vicente Ababi en uno de los documentos notariales de La Habana localizados y estudiados por M. Zeuske.³⁹ Se trata de un protesto fechado en 22 de enero de 1840 y promovido por Damià Ferrer, patrón de la goleta llamada *Florentina*, y sus "compañeros" Gabriel Matutes, Manuel Antonio Pandilla y Vicente Ababi. Nos parece muy probable que no se tratara del apellido Ababi sino de Arabí, frecuente en el barrio de la capital ibicenca de donde eran naturales Ramon, Damià, Gabriel y Joan antes estudiados. Revisando los archivos de la citada parroquia de Sant Salvador de La Marina encontramos diversos Vicent Arabí activos en aquel 1840, de los cuales el que por edad es más plausible que fuera el que consta en el documento cubano es el nacido en 1819, Vicent Arabí Sorà. Era hijo de Vicent Arabí y Josepa Riusec. Consta que en 1844 tuvo en su isla el primero de sus seis hijos. Sin embargo, la identificación, como se ha advertido, no es absolutamente segura.

Conclusión

Como se ha dicho, Ramon ya no estaba en Eivissa en 1825, y en 1830 se casó en Cuba. Damià marchó de su isla después de 1825 y en febrero de 1836 aparece como patrón la *Amistad* en un viaje costero entre La Habana y Guanaja.

La noticia de lo acaecido a bordo de la goleta *Amistad* la noche entre el 30 de junio y el primero julio de 1839 se publicó en Barcelona el 15 de octubre:

Crónica extranjera. Nueva Yorch (sic). El brick del estado Washington apresó un buque que pareció sospechoso, cuya tripulación era negra, y las noticias que hemos podido adquirir son las siguientes. Era un brick español llamado la *Amistad*, que salió de la Habana para Guanajá, con 54 negros y dos pasajeros. Cuatro días después de la partida, los negros se revelaron, y asesinaron al capitán y tres marineros, y se apoderaron, del buque para volver a África. Pedro Montés, pasajero y José Rues (sic), dueño de una parte del cargamento fueron los que se salvaron de la carnicería para conducir el buque. Montés, que era el que quien conducía el buque, recibió la orden de conducirlos hacia el África, pero no fiándose de él, de día gobernaban ellos guiados por el Sol, y por la noche Montés cambiaba de camino y se acercaba al punto de su partida. Estuvieron dos meses en esta posición, los negros gobernando por un lado y los blancos por otro, estos aguardando que pasase algún buque de guerra que los sacase de tan horrible situación. El 24 de agosto anclaron en Culloden para tomar agua, en cuyo punto los capturó el Washington y los llevó a Nueva Yorch. Cingues, se llama el jefe de los negros, los cuales llevan en sus espaldas pruebas de lo bien que los trataba, cuyo jefe está en capilla. El buque y el cargamento valen más de 40.000 dollars.⁴⁰

La crónica de *El Constitucional*, un diario publicado en Alicante, se basa y de hecho es una traducción parcial en lo editado en la *New London Gazette* el 26 de agosto, una crónica después recogida por John W. Barber en su opúsculo de 1840 sobre el caso. La traducción del último fragmento es deficiente y se refiere al pasaje de la dicha publicación donde se asegura que Cingué maltrató tanto a Montés como varios de sus compañeros de tragedia: “He also has several times attempted the life of Senor Montez, and the backs of several poor negroes are scored with scars of blows inflicted by his lash to keep them in subjection”. La expresión de que dicho Cingué estaba en capilla se explica también en la crónica: “He expects to be executed”. La noticia periodística de la *New London Gazette* no ahorró los detalles omitidos por *El Constitucional* respecto de la muerte de Ferrer y los otros tripulantes “by cutting their throats”.

Desde Alicante o procedente de otro puerto, la narración de lo

acaecido llegó sin duda a Eivissa. Debió de causar una profunda impresión en la pequeña comunidad que la ausencia de documentos no nos deja ponderar. Sí sabemos del alcance que el caso tuvo en la lucha abolicionista. No parece ser casualidad que sólo unos meses más tarde del suceso el papa Gregorio XVI (1831-1846) pronunciara la primera condena papal de la esclavitud con carácter universal. Y lo hizo con palabras tan exactas que translucen conocimientos muy precisos sobre el funcionamiento de la mecánica de aquella práctica que sangraba al continente africano. Vale la pena terminar este artículo con la traducción de aquel texto que fue dictado el 3 de diciembre de 1839 y editado en español en la *Gaceta de Madrid*, el primer día de enero siguiente:

Advertimos y amonestamos con la fuerza del Señor a todos los cristianos de cualquier clase y condición y les prohibimos que nadie en adelante sea tan osado como para molestar injustamente a los indios, los negros u otros hombres, prenderles sus bienes o reducirlos a la esclavitud; ni prestar ayuda o favor a los que se dediquen a tales excesos o a ejercer un tráfico tan inhumano por el cual los negros –como si no fueran hombres sino verdaderos e impuros animales reducidos como ellos a la servidumbre, sin distinción y contra las leyes de Justicia y Humanidad– son comprados, vendidos y dedicados a los más duros trabajos. Por este motivo se establecen discordias y se fomentan guerras continuas en aquellos pueblos por el afán del beneficio ofrecido a los raptos de negros.⁴¹

Notas

¹ Zeuske y García (2009, 2013); también Zeuske (2008, 2012, 2013).

² Zeuske (2015:2).

³ El *Diccionario de la Lengua Española* recoge la palabra bozal: adj. Dícese del negro recién sacado de su país.

⁴ Piqueras (2011); Fernández (2011).

⁵ Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778, imprenta de Pedro Marín, Madrid, 1778, art. 4, p. 7.

⁶ Ferrer (2014).

⁷ Maluquer de Motes (1974: 89).

⁸ Curtin (1969:34).

⁹ Piqueras (2011:250).

- ¹⁰ Rediker (2007).
- ¹¹ Lucena (2005:177).
- ¹² Lucena (2005:303-304).
- ¹³ Curtin (1969:34).
- ¹⁴ Barber (1840).
- ¹⁵ Se puede consultar a DISC. Data & Information Services Center <<http://www.disc.wisc.edu/>>.
- ¹⁶ Curtin (1969:248).
- ¹⁷ Este es el título de uno de los apartados del artículo de M. Zeuske y O. García (2009:120).
- ¹⁸ Vilàs (2007:35-40).
- ¹⁹ Vilàs (2007).
- ²⁰ Cirer (1986:8-18).
- ²¹ Juan (1989:56, 261-262).
- ²² Archivo Histórico de Eivissa (AHE), *Padrón de habitantes de 1825* (VIII.1).
- ²³ Costa (1944:11-13).
- ²⁴ En aquella época la capitánía del puerto de Eivissa se había encomendado a los comandantes militares de Marina, institución creada en 1800, véase P. Vilàs (1999:225-228).
- ²⁵ Cirer (2008).
- ²⁶ Demerson (1980); Escandell (2008).
- ²⁷ Macabich (1967), Llabrés Bernal (1958), Vilàs (1996, 1999, 2003, 2007) y López Nadal (1986).
- ²⁸ Demerson (1980).
- ²⁹ Datos procedentes del archivo de la parroquia de San Salvador de la Marina, Eivissa.
- ³⁰ AHE, *Padrón de 1825*, sf.
- ³¹ Llabrés (1958:187).
- ³² Barco de pequeñas o medianas dimensiones, de vela latina, con un solo árbol (en ocasiones con otro menor en la popa), con el palo mayor inclinado hacia la proa, utilizado en el Mediterráneo para el

tráfico costero o para la pesca de bajura. Se le atribuye un origen árabe.

³³ Llabrés (1958:187).

³⁴ *El Guardia Nacional*, Barcelona, 25 de enero de 1839; *El Constitucional*, Alicante, 12 de julio de 1849 y 2 de abril de 1840. Consultados en <www.hemerotecadigital.bne.es>.

³⁵ Zeuske-García (2009:129).

³⁶ Datos procedentes de la mencionada parroquia de Sant Salvador.

³⁷ Se trata de uno de los 95 volúmenes que se presentaron al Parlamento Británico entre 1810 y 1899 con informes sobre la esclavitud a raíz del acuerdo entre los gobiernos español y británico por el que se facultaba a cualquier buque de una de las dos potencias para registrar cualquier otro sospechoso de transportar esclavos: *Tratado entre las Coronas de España e Inglaterra para la abolición del tráfico de esclavos, firmado en Madrid el 28 de Junio de 1835*. Concretamente la mención de Prats aparece en el número 19: *Accounts and Papers. Correspondence with the British Commissioners relating to the Slave Trade, 1839-9. Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty*, London, 1839. p. 109.

³⁸ Vilàs (2003b).

³⁹ Zeuske (2015:69) cita: “Protesta” en: Archivo Nacional de Cuba, Notaría Marina 1840, La Habana, 22 de enero de 1840, f. 43v.-47r., here f. 43v.: “aparecieron Damián Ferrer patrón que expresó ser de la goleta española costera nombrada *Florentina* de esta matrícula asociándole los compañeros Gabriel Matutes, Manuel Ant.o Pandilla y Vicente Ababi”.

⁴⁰ *El Constitucional*, Barcelona, 15 de octubre de 1839.

⁴¹ Lucena (2005:308-309).

Referencias

Accounts and Papers. Correspondence with the British Commissioners relating to the Slave Trade, 1839-9. Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty, vol. XLVIII, London, 1839, especialmente, p. 107-111.

Barber, John W., ed. 1840. *A History of the Amistad Captives: being a Circumstantial Account of the Capture of the Spanish Schooner Amistad by the Africans on Board; Their Voyage and Capture near Long Island, New York*. New Haven,

- CT: Published by E.L. & J.W. Barber.
- Cantillo, Alejandro del. 1843. *Tratados, convenios y declaraciones de paz y comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la casa de Borbón desde el año de 1700 hasta el día*. Madrid: Imprenta de Alegria y Charlain.
- Cirer Costa, Joan Carles. 1986. *1790-1920. Demografia i comerç d'Eivissa i Formentera. 130 anys d'una economia viva*. Eivissa, España: Institut d'Estudis Eivissencs.
- _____. 2008. *Xifres per a una història, una història en xifres*. Eivissa, España: Editorial Mediterrània-Eivissa.
- Costa Ramon, Antoni. 1944. “Construcción naval.” *Ibiza* 1. Eivissa, España: Instituto de Estudios Ibicencos: 11-13.
- Curtin, Phillip D. 1969. *The Slave Trade. A Census*. Madison y Londres: University of Wisconsin Press.
- Demerson, Jorge. 1980. *Ibiza y su primer obispo don Manuel Abad y Lasierra*. Madrid, España: Fundación Universitaria Española.
- El Constitucional*, Barcelona, 15 de octubre de 1839 (Biblioteca Nacional de España: <<http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0004026477&search=&lang=es>>).
- Escandell Bonet, Bartolomé. 2008. *Ibiza y Formentera en la Corona de Aragón*, tomo III/2 “La planificación ilustrada”. Oviedo, España.
- Fernández Durán, Reyes. 2011. *La corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al libre comercio*. Madrid, España: Ecobook-Editorial del Economista.
- Ferrer, Ada. 2014. *Freedom's Mirror. Cuba and Haiti in the Age of Revolution*. New York: Cambridge University Press.
- Ferrer Abárzuza, Antoni. 2015. *Captius i senyors de captius a Eivissa (s. XIII-XVI). Una contribució al debat sobre l'esclavitud medieval*. Valencia: Publicacions de la Universitat de València.
- Juan Vidal, Josep. 1989. *El cens de Floridablanca a les illes Balears, 1786-1787*. Mallorca, España: Miquel Font Editor.
- Llabrés Bernal, Juan. 1958. *Apuntes para la historia marítima de Ibiza*. Palma.
- López Nadal, Gonçal. 1986. *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània occidental. 1652-1698: un comerç forçat*. Palma, España: Govern Balear.
- Lucena Salmoral, Manuel. 2005. *Regulación de la esclavitud negra en las colonias de América Española (1503-1886): Documentos para su estudio*, colección “Monografías. Humanidades”, nº 6, Universidad de Alcalá de Henares, Universidad de Murcia.
- Macabich, Isidoro. 1967. *Historia de Ibiza*, tomo III. Palma: Editorial Daedalus.
- Maluquer de Motes, Jordi. 1974. “La burgesia catalana i l'esclavitud colonial: modes de producció i pràctica política”. *Recerques: història, economia, cultura* 3:84-136.

- Nerín, Gustau. 2015. *Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica*. Barcelona: Raval Edicions-Pòrtic.
- Piquerias, José Antonio. 2011. *La esclavitud en las Españas. Un lazo transatlántico*. Madrid, España: Catarata.
- Rediker, Marcus. 2007. *The Slave Ship. A Human History*. Londres: John Murray Publishers.
- Thomas, Hugh. 1998. *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Editorial Planeta.
- Vilàs Gil, Pere. 1996. *Jaume Planells Ferrer, "Sit", Història d'un corsari*. Eivissa, España: Editorial Mediterrània-Eivissa.
- . 1999. "Comandància de Marina". *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*, tomo 3:225-228.
- . 2003a. *Corsaris Eivissencs. L'ofici de corsari a l'Eivissa dels segles XVIII i XIX*. Eivissa, España: Genial Edicions Culturals.
- . 2003b. "Joan Prats". *Personatges de la nostra història*. Eivissa: Asociación de Amigos del Museo Arqueológico de Eivissa y Formentera.
- . 2007. "Joan Prats Marí, patró d'Amèrica". *VII Curs de Cultura Popular de les illes Pitiüses*. Eivissa, España: Fundació Sa Nostra: 35-40.
- Zeuske, Michael. 2008. "Tres Amistades (o más) – varias películas en una". *Caribbean Studies* 36:271-276.
- . 2013. "Rethinking the Case of the Schooner *Amistad*: Contraband and Complicity. A Research Notice with some Results." *Slavery and Abolition: A Journal of Slave and Post-Slave Studies* 5.
- . 2015. *Amistad. A Hidden Network of Slavers and Merchants*. Princeton: Markus Wiener Publishers. Primera edición alemana 2012, *Die Geschichte der Amistad: Sklavenhandel und Menschenschmuggel auf dem Atlantik im 19. Jahrhundert*. Stuttgart: Ed. Reclam.
- y García Martínez, Orlando. 2009. "La Amistad de Cuba: Ramón Ferrer, contrabando de esclavos, cautividad y modernidad atlántica". *Caribbean Studies* 37:119-187.
- . 2013. "La Amistad. Ramón Ferrer in Cuba and the Transatlantic Dimensions of Slaving and Contraband Trade". Pp. 200-228 en *Slavery and Anti-slavery in Spain's Atlantic Empire*, editado por Christopher Schmidt-Nowara. New York; Oxford: Berghahn Books.
- . 2013. *La sublevación esclava en la goleta Amistad: Ramón Ferrer y el mundo Atlántico oculto del contrabando de cuerpos humanos después de la abolición oficial de la trata de esclavos 1808/1820*. La Habana: Ediciones Unión.