



"Yo no soy descendiente de esclavos. Yo
desciendo de seres humanos libres que
fueron esclavizados"

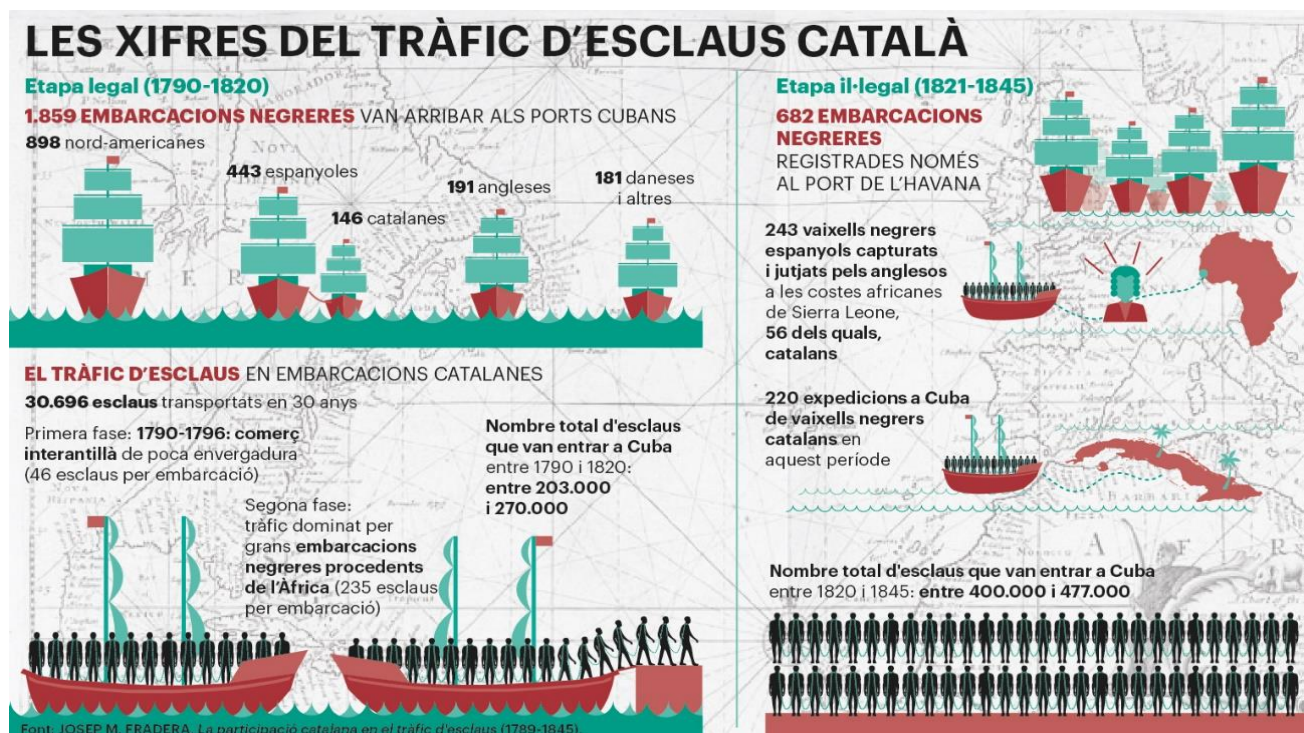
Makota Yaldina

Introducció

La participació dels comerciants catalans en el tràfic d'esclaus ha estat sempre un terreny pel qual la història catalana ha passat de puntetes, segurament que en part per vergonya pròpia, perquè el fet de documentar una activitat declarada il·legal, malgrat que es continués fent, ha resultat una tasca difícil, per exemple, perquè les pròpies famílies negreres acostumaven a destruir documentació per no veure's compromeses. Tot amb això, i principalment a partir de recerques fetes als arxius del Regne Unit perquè els abolicionistes britànics sí que perseguïen i estudiaven en detall els moviments dels traficants, avui es pot constatar que la burgesia catalana va tenir entre finals del segle XVIII i primers del XIX (entre 1790 i 1845 aproximadament) un pes molt important en el tràfic d'esclaus. D'allà surt bona part de la documentació que situa els noms dels principals esclavistes catalans: Antoni López, Joan Xifré, Joan Güell, Salvador Samà, Francesc Martí, Antoni Vinent, Pere Gibert, Francesc Roviro, Manel Vidal-Quadras, Josep Sardà, Esteve Gatell, Tomàs Ribalta i "el nostre" Antoni Vidal.

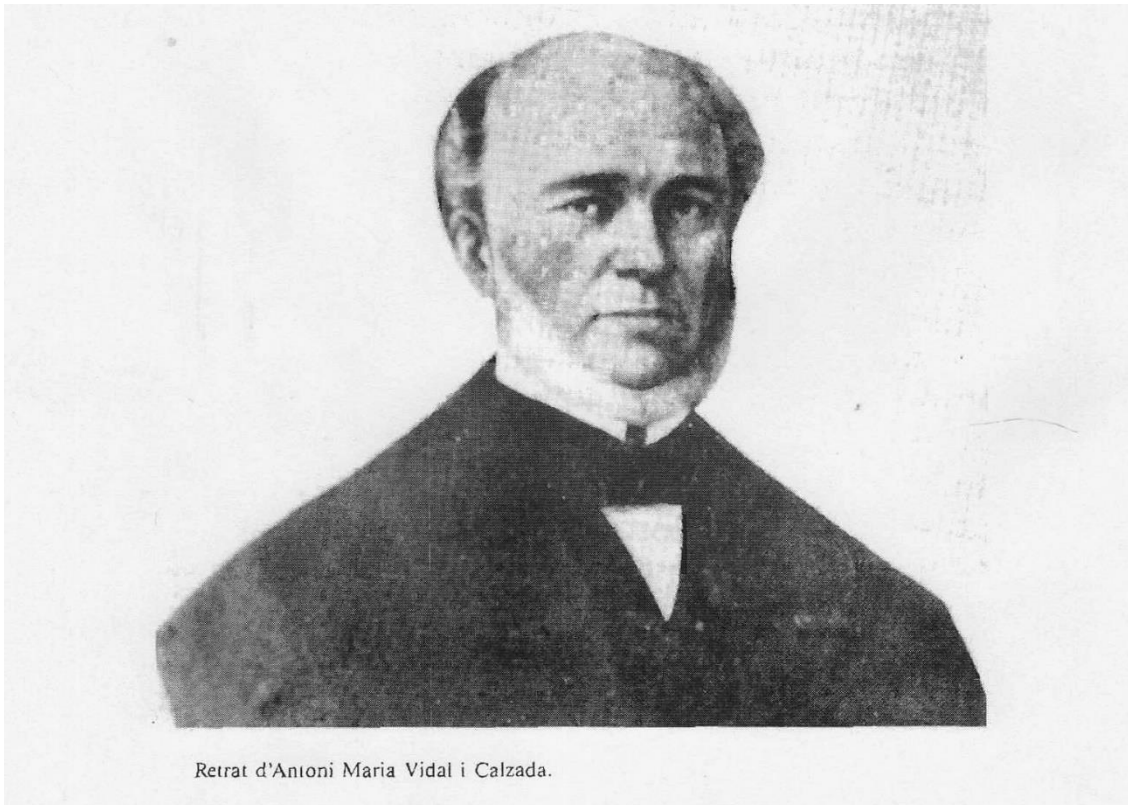
El context esclavista de l'època

Segons s'ha pogut saber les embarcacions catalanes que van comerciar amb esclaus durant el període 1790-1820, data en què es va abolir el tràfic legal, representaven una quarta part de les naus espanyoles i prop d'un 10% del total de naus negreres del món. Fins llavors, el negoci negrer es considerava una transacció més i gairebé tots els grans comerciants catalans s'hi van dedicar en un moment o altre. Curiosament a partir del 1820, i malgrat que el tràfic d'esclaus ja era il·legal, el comerç negrer català, lluny d'aturar-se o disminuir, va augmentar temptat per un marge de benefici que encara era molt elevat. L'augment no es va produir en nombre de vaixells, però sí en nombre d'esclaus. Fins el 1820 la mitjana era de 235 esclaus per embarcació, a partir de llavors aquesta mitjana es va doblar per evitar riscos. La fragata Moctezuma, capitanejada per un capità anomenat Bru, va establir el rècord absolut d'esclaus per vaixell: 820. Els tractats internacionals d'abolicionisme, i la vigilància de l'esquadra anglesa a alta mar, van fer que el tràfic d'esclaus s'anés reduint considerablement. Els últims registres anglesos de vaixells negrers catalans daten de 1845.



L'Antoni Vidal

En aquest context esclavista de l'època, ens podem preguntar qui va ser el personatge que avui dóna nom a l'emblemàtica Rambla Vidal de Sant Feliu de Guíxols.



Antoni Vidal i Calzada neix en el si d'una família acomodada l'any 1806 a Sant Feliu de Guíxols. Quan té deu anys, el seu pare, un home de negocis vinculat al comerç portuari, marxa amb tota la família cap a França per assumptes de negocis. Concretament ho fa a Marsella (llavors el port més important del Mediterrani, juntament amb Barcelona). És en aquella ciutat on Antoni Vidal hi acabarà residint tota la seva vida i on continuarà i engrandirà, com hereu que era, el negoci familiar del comerç a ultramar. De fet no hi ha constància que tornés mai més a Sant Feliu de Guíxols, malgrat que hi continuava tenint família.

Dels escrits de l'època es constata que no es coneixia amb exactitud quina era la seva principal activitat, a banda de fer referència, d'una manera molt genèrica, al comerç, al negoci navilier i a les inversions financeres. A la seva mort un diari de l'època, *El Bajo Ampurdan*, escribia "*Con su gran esfuerzo e inteligencia, Antonio Vidal acumuló una gran fortuna en el riesgo del comercio y en el mundo de las finanzas; y en la alta sociedad francesa representó el papel del personaje opulento que se ha elevado por merecimientos propios*"

Avui, en canvi, se sap que aquest gran "esfuerzo e inteligencia" i aquests "merecimientos propios" el que realment amagaven era un home sense escrúpuls que, entre els seus negocis, es dedicava al tràfic d'esclaus

És evident que Antoni Vidal es va adaptar a l'estil de vida de la burgesia francesa i que va ser molt ben vist entre l'alta societat del país. De fet està documentat que fins i tot es va fer amic de l'emperador Napoleó III, i que va ser ell qui li va posar el sobrenom de "*le riche catalan de Marseille*". De la mateixa manera que ho està que mai va fugir de l'opulència i que va portar un tren de vida ostentós (mansions de luxe a Marsella i Paris, cotxes de l'època, criats...)

Vidal-Frères

Vidal-Frères era el nom de la principal societat naviliera propietat d'Antoni Vidal. Aquesta empresa va arribar a posseir una extensa flota de velers i vaixells mixtes de vapor i de vela; i, segons els registres de l'època, es dedicava a la navegació d'altura amb passatgers i al tràfic mercantil amb països d'ultramar.

Avui, en canvi, se sap que Vidal-Frères va ser també una de les principals companyies de vaixells negrers entre els anys 1830 i 1840. Durant aquells anys el governador de Lamu (Tanzània), en Sayyd Saud (un dels esclavistes més cruels de l'Àfrica oriental), estava a sou de la companyia Vidal-Frères. Fruit d'aquesta col·laboració, Antoni Vidal va arribar a tenir la seva pròpia factoria a l'illa La Reunión (factoria era el nom que rebien els centres fortificats on es recluien a les persones de raça negra abans de ser embarcades). D'allà, i un cop carregades les bodegues, els vaixells de'n Vidal posaven rumb cap al mercat d'esclaus de Cuba.

Antoni Vidal mai es va embrutar directament les mans, mai va viatjar a Àfrica, o al menys no n'hi ha constància. El gerent de la companyia Vidal-Frères a Lamu (Tanzània) va ser un altre ganxó: en Bonaventura Mas i Calzada. Cosí i home de confiança d'Antoni Vidal, Mas era el que s'encarregava d'organitzar les expedicions africanes que compraven, o segrestaven directament, persones de raça negra en el continent africà per després portar-les cap a la factoria a l'illa La Reunión, a la costa amb Madagascar, en espera de ser embarcades. Hi ha constància documental que en una de les expedicions de captius organitzades per Bonaventura Mas van fallar els enllaços a última hora i no es va trobar la manera d'embarcar tots els 424 esclaus que portaven i que volien enviar a l'illa de La Reunión. La solució va ser que els que no hi cabien hi anessin nedant. 225 van morir ofegats.

També hi ha informació documentada que Mas tenia ordres d'adquirir una dona per cada nou homes. Les dones més joves solien quedar-se a la factoria per distracció i entreteniment dels guàrdies del fortí i dels mariners que arribaven amb els vaixells per carregar.

Es calcula que "en un bon any" la factoria podia embarcar fins a 5.000 esclaus.

Bonaventura Mas va passar els seus últims anys entre Ilem i França. Poc abans de morir va cedir alguns terrenys de la seva propietat a l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols que els va utilitzar per urbanitzar un nou barri a l'extrem del carrer Sant Domènec. Bonaventura Mas, però, ho va fer amb una condició que l'Ajuntament va acceptar: ell mateix triava els noms dels futurs carrers. Així van sorgir el carrer Aden (un dels llocs favorits del negrer), Sant Bonaventura (en honor al seu patró), Sant Adolf (el dia del seu naixement), Huguet (era el cognom de la seva segona esposa) i Mas (el seu cognom). Curiosament, i tot i que estava previst, aquest últim es va veure afectat per una reforma urbanística i mai va arribar a existir. Bonaventura Mas va morir l'any 1883 a França. El seu homònim i cap directe, l'Antoni Vidal, havia mort uns anys abans també en terres franceses, concretament l'any 1868 a l'edat de 62 anys.

El llegat de l'Antoni Vidal

És hora de preguntar-nos quin va ser el llegat que Antoni Vidal va donar a la seva ciutat natal i que l'han convertit en el més gran benefactor de Sant Feliu de Guíxols. Aquest llegat, que en cap moment no podem oblidar que és fruit en bona mesura d'uns diners provinents del tràfic d'esclaus, tindria dues parts. Una llegada en vida i l'altra en forma de testament.

A la primera, en vida, Antoni Vidal va fer importants donatius per a obres d'interès públic, com van ser la conducció d'aigües d'una part de la vila o la construcció del primer teatre de la ciutat. També va ajudar econòmicament en la construcció del primer port, l'any 1863.

A la seva mort, l'any 1868, va deixar escrit en el seu testament: *...Lego para el Pueblo de San Feliu de Guixols, mi patria, una renta anual de quince mil francos (digo francos 15.000), en renta francesa del tres por ciento, a la que se tendra que dar el empleo siguiente: ocho mil francos (digo francos 8.000) serán repartidos todos los años a las familias pobres o pobres mas necesitados de dicho pueblo, no pudiendo dar menos de cincuenta francos ni mas de dos cientos cincuenta a cada una o varios; dicho reparto debera hacerse todos los años del día del aniversario de mi muerte; los restantes siete mil francos (digo francos 7.000) deberan servir para sufragar un colegio y uno o dos buenos maestros, a fin de que los hijos de dicho pueblo puedan ser enseñados, particularmente los pobres. De ninguna manera se podra dar otro empleo a la expresada renta de 15.000 francos, si no lo dicho mas arriba.*

El llegat es financiarà a través dels interessos generats per un títol de deute públic francès i durant els primers anys no hi va haver problemes. De fet, el llegat va servir per construir el Col·legi Vidal (que va perdurar fins que a l'any 1942 el col·legi es va incorporar al primer grup escolar graduat que va tenir Sant Feliu: els Col·legis Nous, avui Gaziell). No obstant, i amb el pas dels anys, els problemes entre l'Ajuntament, la Junta Administradora del llegat i els hereus d'Antoni Vidal, van anar apareixent. Els motius? Diversos, des de la disparitat de criteris en l'administració del llegat fins a la devaluació del franc. L'esclat de la 1^a Guerra Mundial, l'any 1914, va deixar molt tocat el fons del deute públic. Durant aquells anys de guerra no hi ha constància que es percebés res. També la Guerra Civil espanyola, i després la 2^a Guerra Mundial, van tornar a alterar el funcionament del llegat que va estar aturat del 1939 fins el 1949.

L'any 1950 es van recuperar els transpassos de fons. No obstant, les quantitats rebudes a partir de llavors ja no eren considerables i no donaven per gaire, de fet es van dedicar exclusivament a finalitats educatives, bàsicament al manteniment de les escoles dels "Col·legis Nous" i "Hermanos" (avui Gaziell i Sant Josep). L'última constància de diners satisfets pel llegat d'Antoni Vidal a la ciutat data de 1971, i la suma rebuda ascendia a 3.075 francs francesos, que en la seva conversió a la moneda espanyola van donar la xifra de 38.544 pessetes.

Dinou anys després, el 1990, i segons informació que consta en els arxius municipals, l'Ajuntament va fer, sense èxit, algunes gestions del que semblaria un intent per revifar el llegat.

La moció

El 18 de maig de 2017, i en el decurs de la corresponent comissió informativa, el grup municipal **Guíxols des del Carrer – Entesa** anuncia que portarà al Ple el següent text per demanar que el nom d'Antoni Vidal es deslligui del de La Rambla.

Part expositiva

Durant les primeres dècades del segle XIX més de la meitat dels vaixells negrers que navegaven rumb a l'Àfrica eren espanyols. L'esclavitud era il·legal a Espanya, però es feien molts més diners amb el comerç d'esclaus, que els feien desembarcar a Cuba, que no pas amb el comerç convencional de les plantacions. Els vaixells negrers sortien, principalment, dels ports de Cadis, Santander i Barcelona. El govern espanyol de l'època sabia que es traficava amb esclaus, però no va perseguir mai el negoci, sobretot, perquè el domini espanyol a l'illa de Cuba depenia en bona mesura d'aquest tràfic d'esclaus, i també, perquè existien xarxes de corrupció amb funcionaris del govern i militars que col·laboraven amb els negrers a canvi de compensacions econòmiques.

Molts hi van fer llavors grans fortunes, i algunes d'aquelles famílies configuren avui part de la burgesia catalana amb prestigi social, fins i tot n'hi ha que tenen reconeixement públic, tal és el cas d'Antoni Vidal que dona nom a una de les principals artèries de la nostra ciutat: la Rambla d'Antoni Vidal.

Antoni Vidal era un home molt influent a l'època i va ser un benefactor de la nostra ciutat. Invertia en el sector financer i l'immobiliari, però el seu gran negoci era el tràfic d'esclaus on va crear la seva pròpia "factoria" a l'illa Reunión a l'est de Madagascar (factoria és el nom que rebien els centres fortificats on es recluien a les persones de raça negra abans de ser embarcades i venudes com esclaus). Bona part dels negrers que van fer negoci amb el tràfic d'esclaus després, ells i els seus hereus, van formar part dels consells d'administració dels grans bancs, dels ferrocarrils, de les navilieres i de les mines. I molts, per netejar imatge i consciència, van ser benefactors, aquest seria el cas d'Antoni Vidal a la nostra ciutat.

Per tot l'exposat, perquè és prou evident que el nom d'Antoni Vidal va lligat a una vida i una fortuna que es va forjar a través de l'esclavatge i la repressió, proposem el següent

Part resolutòria

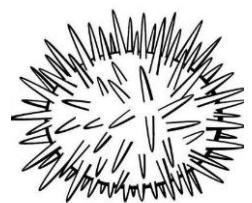
Que l'Ajuntament de la ciutat es comprometi a iniciar els tràmits necessaris per fer un procés deliberatiu amb la finalitat de canviar, o reformular, el nom de la Rambla d'Antoni Vidal.

Jordi Lloveras Avelli
Regidor GdC

Sant Feliu de Guíxols, 18 de maig de 2017

El grup municipal de la CUP - Poble Actiu anuncia que s'hi adhereix.

La moció es debatrà en el Ple Municipal del 25 de maig de 2017.



FONTS:

“Tràficants d’ànimes; els negrers espanyols a l’Àfrica” de Gustau Nerín

“La participació catalana en el tràfic d’esclaus” de Josep Maria Fradera

“Benefactors guixolencs: Antoni M^a Vidal i Calzada” de Joan Torrent i Fàbregas

Documents del llegat d’Antoni Vidal. Arxiu Municipal

Article de Sílvia Marimon, publicat a l’ARA el 27 de desembre de 2015

Reportatge de La Directa, publicat el 31 de juliol de 2015

Esclavisme a Catalunya. Viquipèdia