

Relatos de Negreros

Por A. L.

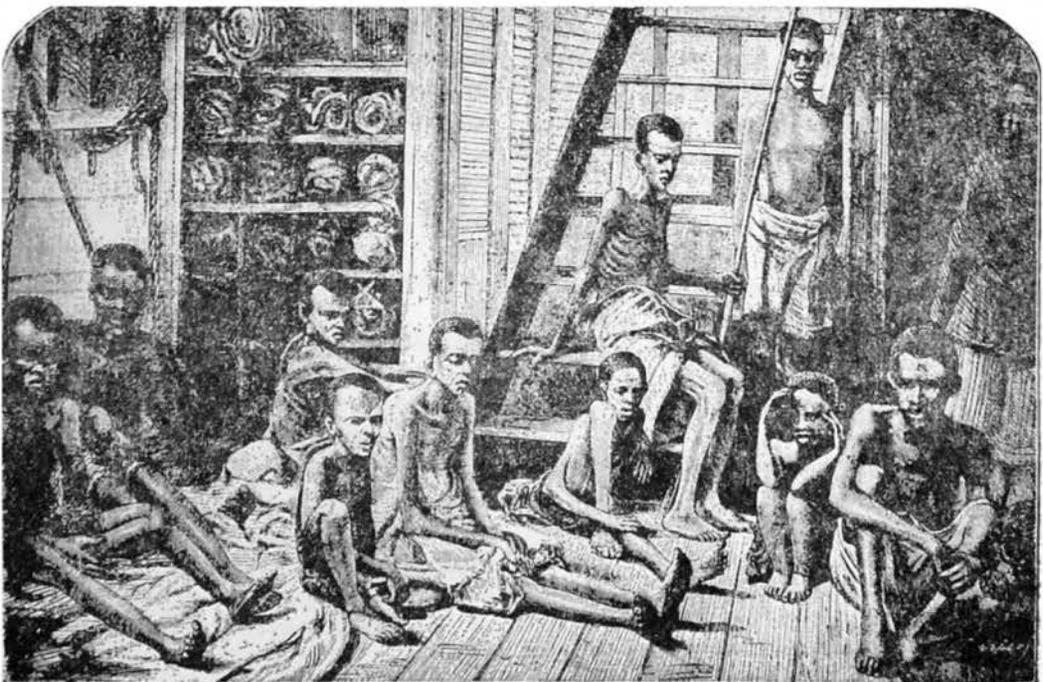
La extensa bibliografía sobre la trata de negros se ha visto recientemente enriquecida con una obra de Daniel P. Mannix y M. Cowley que la española Alianza Editorial nos ofrece en nuestro idioma (*). El libro sirve para refrescar nuestra memoria y excitar nuestra humildad. Porque no deja de ser motivo de sustanciosa meditación el hecho de que

estas historias, protagonizadas por animales racionales, estén a la vuelta de la esquina. Hace apenas un siglo que la importación de esclavos dejó de ser un arriesgado y fabuloso negocio.

No pretendemos ahora hacer una metódica recensión de esta obra —cuyo índice bibliográfico habla elocuentemente del afán de sus autores—, recensión que, por otra parte, tiene cabida en otra sección de la Revista, sino sintetizar algunos de sus más expresivos relatos. Son sucesos inconexos, distantes en el tiempo y en el espacio, pero que ilustran cumplidamente sobre las razones y condiciones de aquel tráfico.

Malcolm Cowley apunta en su introducción que el rasgo más característico

(*) "Black Cargoes", en título original; "Historia de la trata de negros", en la traducción de Eduardo Bolívar Rodríguez, revisada por Patrio de Azcárate Diz. Copyright Daniel P. Mannix, 1962; y, para la edición castellana, Alianza Editorial, S.A., Madrid, 1968. Datos que gustosamente consignamos a ruego de esta última, cuya autorización hemos interesado.



de la trata de negros no era la crueldad, ni aun la pérdida de millones de vidas humanas, sino el entumecimiento del corazón de los traficantes y la pérdida de sus sentimientos de conmiseración. No había otras reglas que las que rigen las ganancias y las pérdidas. Un negro valía lo que ofrecían por él en el mercado. Si su carne perdía totalmente su valor, se le echaba por la borda, como a un animal que ya no puede sernos útil. Pero no eran los negros, ni mucho menos, las únicas víctimas. Los hombres enrolados en las tripulaciones de los barcos negreros recibían en muchas ocasiones, por no tener un valor comercial tangible, menos comida y más palos que aquéllos. Los testimonios presentados ante el Parlamento británico en los años 1790 y 1791 demostraban que, durante la travesía de Guinea al Nuevo Mundo, la mortalidad registrada en aquellos años entre los marineros blancos era superior a la padecida por los negros que iban estibados en las bodegas.

Como índice de la magnitud alcanzada por la trata, he aquí unas cifras: Entre 1575 y 1591 se exportaron de Angola a Brasil y América española 52.000 esclavos. En 1617, sólo en buques ingleses, se embarcaron 28.000 esclavos. Entre 1680 y 1688 la Real Compañía Africana, inglesa, dispuso de 249 buques negreros y embarcó 60.783 esclavos, de los cuales sólo 46.396 llegaron con vida a la orilla americana. En el siglo XVI se calcula que en la zona de Guinea embarcaron hacia América unos 900.000 negros, mientras que en el siglo XVIII lo hicieron un total de 2.750.000, con un promedio de 27.500 por año.

John Barbot nos cuenta que, hacia el año 1700, después de examinar y seleccionar los esclavos ofrecidos por agentes europeos o por los reyezuelos africanos, se les marcaba en el pecho con un hierro candente que señalaba las respectivas compañías francesas, inglesas u holandesas propietarias, evitando así que los nativos cambiasen las mejores piezas por las peores. A las mujeres, no obstante, se les marcaba con cierto mimo para que no resultasen quemadas en exceso.

El propio Barbot, perteneciente a una aventajada familia de negreros ingleses, relataba que gran parte de los esclavos

estaban convencidos de que iban a América para ser sacrificados y comidos por los europeos, muy aficionados a su carne. La consiguiente tristeza era causa de que durante la travesía apenas probaran bocado, por lo que se les golpeaba a fin de que no perdieran unos kilos estimadísimo en el mercado americano.

En los últimos años del siglo XVIII la flota esclavista de Liverpool se impuso decididamente a las de Londres y Bristol, hasta el punto de que en 1800 el primero de dichos puertos británicos envió a la costa africana 120 buques con capacidad para 31.844 esclavos, mientras que ese mismo año Londres envió sólo diez barcos, y Bristol, tres.

Un testimonio de que el tráfico esclavista no atrajo con exceso a los españoles lo ofrecen las palabras del holandés William Bosman, quien en 1701, ufanándose de las buenas artes de sus compatriotas, escribía: "Les sorprendería ver cómo viven esos esclavos a bordo, pues, aunque su número alcanza a veces seiscientos o setecientos, a causa de la cuidadosa gestión de nuestros contra maestres, están tan organizados que parece increíble. Y en ese particular supera nuestra nación a todas las europeas, pues tanto los barcos esclavistas franceses como los portugueses e ingleses, están siempre sucios y hediondos; por el contrario, los nuestros aparecen en su mayor parte limpios y relucientes.

Es curioso comprobar cómo la reacción de los esclavos, cuando se resistían por la violencia a ser vendidos como bestias, era interpretada por los blancos como una insumisión inexplicable e irracional. Así, Edward Long, colono e historiador de Jamaica, justificaba los castigos de que eran objeto los esclavos, afirmando que las sediciones de los negros, matando a los marineros blancos y destruyendo los buques europeos, habían dado lugar al necesario rigor "plenamente imputable a su disposición sangrienta y maliciosa, que obliga a confinarlos como si fueran lobos o jabalíes".

Las bodegas de esclavos contaban en los buques negreros con unas plataformas de madera para que aquéllos se acostasen. Las plataformas se superponían sin dejar lugar para que los hombres pudie-

ran sentarse. Lo que interesaba era transportar el mayor número posible de cabezas, entre las que abundaban mujeres y niños. Generalmente, sólo había espacio para poder dormir de lado, y los esclavos se colocaban como solemos hacer con las cucharas. Un capitán inglés, William Littleton, aseguraba en el Parlamento que en los buques que él mandaba los esclavos podían dormir de espaldas si querían, aunque admitía que tal vez resultase un poco difícil hacerlo todos al mismo tiempo. Los negros, encadenados por parejas, solían disputar de noche a causa de la necesidad de encontrar las letrinas. Se pisaban, caían unos sobre otros buscando el cubo donde evacuar sus urgencias, y muchas veces terminaban por despacharlas en el propio lugar donde dormían.

El doctor Falconbridge describe así las incidencias de uno de sus viajes en un negrero: "El temporal y viento reinantes habían dado lugar a que se cerrasen las escotillas y se cubriesen las rejas, lo que produjo numerosos casos de flujos y fiebres entre los negros. En estas circunstancias yo tenía que bajar frecuentemente a verlos, pero llegó a hacer un calor tal en sus departamentos que la permanencia en ellos resultaba insoportable. Y no era sólo el excesivo calor lo que hacía aquello intolerable; el piso de las estancias estaba completamente cubierto de sangre y de mucosidades, producidas por el flujo, de modo que aquello parecía un matadero... Habiendo estado una vez entre ellos algo así como un cuarto de hora, casi perdí el conocimiento a causa del calor, la pestilencia y el aire viciado, y precisé ayuda para llegar a cubierta. Como consecuencia de todo ello caí enfermo, como los demás, tardando varios meses en recuperar mi salud".

¿Puede extrañar que, en tales circunstancias, los esclavos aprovecharan la primera oportunidad para ahogarse deliberadamente, o que se negasen a comer hasta morir o, en fin, buscasen el suicidio por procedimientos espeluznantes?

La más conocida e importante achazón de esclavos tuvo lugar a fines de 1781, a bordo del negrero británico "Zong", matriculado en Liverpool. Había zarpado de Santo Tomé con un cargamento de 440

negros y una tripulación de 19 blancos. Las fiebres, las calmas y la falta de lluvia habían conducido a una situación dramática. El capitán Luke Collingwood, ya a la vista del continente americano —el puerto de destino era Jamaica—, manifestó que el agua era insuficiente para el resto del viaje; hizo ver a sus hombres que si los esclavos morían de sed la pérdida recaería sobre los armadores, pero si se les tiraba por la borda sería una achazón legal, cubierta por el seguro. Por otra parte, tuvo el caritativo arranque de considerar que sería menos cruel ahogar de una vez a los esclavos sobrantes que dejarles consumir en una irremediable agonía. Y así fueron lanzados al mar, convenientemente maniatados, los 133 hombres menos sanos. Antes de cumplirse totalmente la sentencia comenzó a llover y se recogió bastante agua en las barricas; pero Collingwood no era de los que admitían virajes en sus planes y ordenó consumir la matanza prevista.

La crueldad no estaba ausente en los procedimientos para la venta de esclavos en los mercados americanos. Algunos llegaban tan deteriorados que eran vendidos por un dólar; otros, que ni de pie se tenían, no podían ser vendidos y se les dejaba morir en los muelles, privados de alimento y de atención. Pero he aquí cómo cierto capitán de Liverpool ocultó la enfermedad de unos negros que consiguió vender a unos judíos: "Un lote de esclavos, afectados por el flujo, iban a ser desembarcados y puesto en venta; entonces mandó al cirujano que tapase el ano de cada uno con estopa... Los judíos, cuando los examinaban, los obligaban a estar de pie para ver si tenían el vientre suelto; cuando no observaban ninguna descarga consideraban que era síntoma de recuperación. En el caso que comentamos, al ser impedida la descarga, el contrato fue concluido y efectuada la venta. Pero no tardó en descubrirse el engaño. El agudísimo dolor que producía el impedimento a una evacuación que la naturaleza exigía imperiosamente, resultaba insoportable para los pobres desdichados y no hubo más remedio que retirarles la obstrucción temporal, y los decepcionados compradores se convencían en seguida de la ficción".

Pero los marineros enrolados en buques negreros no eran mucho más afortunados que los propios esclavos. Los barcos de la trata que zarpaban de Bristol o de Liverpool lo hacían con un promedio de 35 hombres. Siete u ocho morían a bordo, a once se les abandonaba en la costa africana o en puertos del Nuevo Mundo y sólo dieciséis o diecisiete volvían en el mismo buque. Gran parte de aquellos hombres acababan con mutilaciones permanentes, ciegos o buscando los hospitales públicos para terminar sus días. El historiador Clarkson calcula que la trata inglesa utilizó, en sus mejores tiempos, cinco mil marineros por año, y que la pérdida anual era de mil novecientos cincuenta, casi el cuarenta por ciento.

En la segunda mitad del siglo XVIII, tanto religiosos como moralistas y políticos empezaron una lucha denodada para abolir la trata. El pastor norteamericano Samuel Hopkins decía que Newport había esclavizado más africanos que cualquier otra colonia de Nueva Inglaterra y que tal ciudad era la más culpable de aquel continente, pues en gran parte había sido "construida con la sangre de los pobres africanos". Cuando se firmó la declaración de la independencia norteamericana, la esclavitud seguía siendo legal, pero muchas voces, como la de Thomas Paine, se alzaban para afirmar que era una hipocresía luchar por la libertad mientras se mantenía la esclavitud. En Inglaterra, las dos Cámaras aprobaron en 1806 el proyecto elaborado por Fox y por Grenville, disponiendo la abolición del tráfico de esclavos, abolición por la que había entregado sus mayores esfuerzos Wilberforce. Finalmente, conociéndose que el contrabando de esclavos seguía practicándose en las colonias norteamericanas, en 1811 se aprobó otra ley considerando delictiva la trata. Los Estados Unidos fueron algo más remisos en la supresión, tanto que en 1803 se autorizó la reanudación del tráfico en Carolina del Sur, y hasta 1807 fue Charleston uno de los mayores puertos esclavistas del mundo. Entre 1804 y 1807 desembarcaron esclavos en ese puerto doscientos dos buques negreros; de ellos 70 eran ingleses (la mayor parte de Liverpool), 61 del mismo Charleston y 59 de Rhode Island.

El Presidente Jefferson firmó, en marzo de 1807, la ley que abolía la trata, pero después de la lucha contra Inglaterra, en 1812, la compraventa de hombres iba a resucitar en aquel país, sobre todo en Georgia y Luisiana.

Pese a que hacia 1818 el tráfico esclavista estaba abolido legalmente en todas las naciones occidentales, veinte años después el contrabando de seres humanos registra una enorme expansión. La demanda provenía de los países azucareros, cafeteros y algodoneros. De río Grande hacia el Sur, sólo Brasil y Cuba registraban importación esclavista, pero los negros que desembarcaban en Cuba (en 1836 lo hicieron allí 60.000 africanos) tomaban muchas veces el camino de los Estados meridionales de Norteamérica.

En la época en que el tráfico dejó de ser legal para convertirse en contrabando, la suerte de los esclavos no fue mejor, ni mucho menos. Para huir de los buques represores, estacionados en la costa occidental africana, los negreros buscaron nuevos mercados hacia la zona de Mozambique. Se cuenta que en la última travesía del negrero "San Pablo", las escotillas de las bodegas permanecieron cerradas veinte días a causa de un temporal. La viruela hizo presa en los negros y no se pudo separar a los muertos de los vivos; de los 800 esclavos sobrevivieron 495. En 1819 el bergantín francés "Ródeur" sufrió una demora en la zona de las calmas ecuatoriales; cada esclavo recibía medio vaso de agua al día. Una contagiosa enfermedad de la vista fue dejándoles ciegos. El capitán echó al mar 39 negros; pero el mal se extendió a los tripulantes y sólo un marinero, que hubo de gobernar el barco, se libró de la enfermedad. Por fin llegaron a la isla de Guadalupe, después de una navegación de setenta y siete días, y también aquel tripulante perdió la vista a los pocos días de desembarcar.

A partir de 1850 la trata contrabandista decae seriamente. Entonces la practicaban buques que, si bien utilizando diversas banderas, eran realmente de traficantes norteamericanos. Acaso el último viaje con esclavos se registró en Brasil en 1880. Ello no quiere decir que la venta de esclavos se hubiese borrado del

planeta, ya que hay bastantes testimonios de que la exportación de carne humana desde la costa de Tanzania hacia Arabia seguía en vigor, y llevó como consecuencia un considerable despoblamiento de la mayor parte de las selvas del Congo superior. Precisamente en ese negocio esclavista, al que Inglaterra se opuso con medios que en realidad resultaban insuficientes, se anotaron los ejemplos de mayor crueldad. No son raros los relatos espeluznantes en torno a los traficantes de Zanzíbar, recolectores de concubinas para la exportación. En aquellas playas hubo momento en que los perros devo-

raron docenas y docenas de cuerpos humanos desechados para la trata.

Ahí queda una síntesis de algunos episodios de aquella actividad humana que duró casi cuatro siglos. Un cálculo prudente permite asegurar que durante esos cuatrocientos años fueron vendidos quince millones de negros, y tal vez otros treinta millones murieron en las incursiones de captura, realizadas por tribus vecinas, en los barracones donde eran custodiados o en los obligados viajes por tierra y mar, antes de llegar al mercado definitivo.

(Revista General de Marina, España, febrero de 1969).

