

Extrait du El Correo

<http://elcorreo.eu.org/Los-esclavos-africanos-y-el-infierno-del-viaje-hacia-las-Américas>

Los esclavos africanos y el infierno del viaje hacia las Américas

- Empire et Résistance - Afrique et Monde Arabo-Musulman -

Date de mise en ligne : vendredi 14 octobre 2005

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

*"...habiendo formado en su cabeza
una palabra poética, Bayangumay la ajustó
a ritmo y a la melodía del canto fúnebre
de los ausentes (.)
Oh, dadme un mensaje para llevar a los
antepasados. Pues mi nombre es Bayangumay
Y saldré mañana. Si, mañana saldré del rango de
los animales.*

La mulatresse Solitude,
de André Schwarz-Bart, 1972

Los esclavos y el infierno de su transportación

En Africa hubo dos formas de trata : la trata interior, que afectaba a las sociedades africanas mismas, y la trata exterior, hacia el mundo mediterráneo, los países árabes y las Américas, pero todas se caracterizaron por su extrema crueldad.

Las fechas para la trata exterior mediterránea se remontan a la antigüedad, mientras que la trata atlántica empezó en el siglo XV y se intensificó a partir del siglo XVI hasta su abolición en el siglo XIX.

Trata interior y trata exterior se dan la replica en una misma brutalidad. En el interior del continente los esclavos estaban destinados a sustentar el poder de los potentados locales ; en cuanto a la trata exterior, el empleo de esta mano de obra 'moldeable' variaba según los destinos : el mundo árabe o América.

Esta inmigración de africanos, prevista en un primer momento en las colonias españolas de América para sustituir a los indios, menos resistentes al trabajo en las minas, se convirtió en un comercio lucrativo, estructurado y organizado por compañías europeas creadas para este fin, un comercio que contribuyó a cambiar definitivamente la economía del mundo occidental.

La trata negrera constituyó así el motor del 'comercio triangular' que unía a los tres continentes : Europa, América y África, y dio lugar a uno de los mayores desplazamientos forzados de población que haya conocido la humanidad, constituyendo una forma de genocidio insospechado y, con mucha frecuencia, deliberadamente ocultado.

El transporte de esclavos por vía terrestre, en filas en las caravanas, o por vía marítima en los buques negreros, ocasionaban penalidades físicas y morales, en una tentativa de despersonalización preliminar a toda forma de servidumbre.

Unos seres humanos, sometidos por la fuerza brutal de las armas, ingresaban así, con hierros en los pies, en la 'cosificación', como decía Aimé Césaire a propósito de la colonización.

El camino de los cautivos por vía terrestre

Guerras, actos de brutalidad, o raptos constituían los principales medios de abastecimiento de esclavos negros. Tras

Los esclavos africanos y el infierno del viaje hacia las Américas

haber sido 'atrapados por la fuerza y maniatados', según la expresión de la época, la primera operación de acercamiento hacia los mercados para cautivos empezaba por la formación de filas de hombres y de mujeres.

Encadenados, unidos por el cuello por medio de unos collares de madera, iniciaban su larga marcha rodeados por agentes locales o mercaderes árabes, como muestran los documentos de la época.

Las caravanas compuestas de hombres y mujeres encadenados seguían las rutas del comercio tradicional del oro, del marfil, sal o de la cola, dependiendo del sitio donde eran capturados.

Ibrahima B. Kaké distingue cuatro grandes ejes en las rutas de los esclavos hacia el mundo árabe : de oeste a este, del Zagreb al Sudán, de Tripolitania al Sudán central, de Egipto (partiendo del alto Nilo y del Ouadai-Darfour) al Medio Oriente.

Las regiones de trata atlántica era : Senegambia, el golfo de Guinea, la Costa del Oro, los países del golfo de Benin y Angola ; en ellos, los fuertes y puestos esperaban a los contingentes de esclavos. A estos, exhaustos por las largas marchas forzadas en las regiones tórridas que atravesaban, se les colocaba en unos hangares llamados barracones.

Y allí esperaban, encadenados, que se hicieran las transacciones, en las que cada uno de los socios, agentes o negreros trataba de sacar el mayor beneficio posible. Este reposo forzado permitía a los cautivos recobrar algunas fuerzas antes de volver a ponerse en camino para no parar más que de noche.

El racionamiento de agua y de alimento, las cargas que llevaban, pertenecientes a los agentes, más los latigazos, hacían imposible toda tentativa de huida. La única salida posible era la muerte.

En la precaria calma de esas áreas de espera que eran los fuertes y los puestos de esclavos de la costa, se preparaba otra aventura distinta, irremediable, para los esclavos : la separación de su universo conocido.

A los grandes espacios recorridos en caravana iban a sucederles la promiscuidad y el hacinamiento en enormes embarcaciones que les llevarían aun más lejos.

Así, algunos partirían de la costa este, apretados en las bodegas rumbo a los países del Golfo, mientras que otros, una vez llegados a la costa oeste, entrarían en la sombra de los buques y partirían rumbo a las Américas. Otro destino, todavía mas inhumano se perfilaba.

El transporte de los esclavos por vía marítima

En la trata atlántica, la circulación de los buques negreros daba muestras de una organización financiera que se preparó cuidadosamente en Europa. Permisos, entre ellos el famoso 'asiento' o cosa convenida, contratos, monopolios de Estado, entre otros. Reglamentaban el transporte de los esclavos y con este fin se estableció en Sevilla una Casa de Contratación.

Alemanes, españoles, portugueses, italianos, ingleses, franceses, daneses y otros fletaban barcos que llegaban a las costas de Africa cargados de productos de trueque e intercambiaban su carga por un cargamento humano, que sería el origen de la riqueza económica de las plantaciones de las 'islas de caña de azúcar' de las Américas.

Los esclavos africanos y el infierno del viaje hacia las Américas

Es preciso subrayarlo : el intercambio era desigual. Una vez liberado de su carga destinada al trueque (aguardiente, fusiles, telas, abalorios, barras de hierro, entre otros), el barco llegado para recibir su carga humana debía experimentar algunos cambios, aunque solo fuera para darle cabida.

El carpintero tenía pues que dividir la entrecubierta en sentido longitudinal, instalando un entrepaño a media altura, llamado patíbulo. Como el espacio comprendido entre la cubierta y la segunda cubierta no tenía, en el mejor de los casos, más de 1,80 metros, los esclavos disponían tan solo de 90 cm. para instalarse.

Así pues entraban en la oscuridad de su futuro habitáculo con el espinazo doblado por los largos meses que duraba la travesía.

En caso de 'trata volante', los esclavos podían permanecer a bordo varios meses. Los primeros buques negreros eran grandes embarcaciones con cabida para 350 toneladas, con varias toneladas de víveres y barricas de agua a bordo.

Por razones de maniobrabilidad y rapidez, estos enormes barcos fueron sustituidos en el siglo XIX por barcas inglesas, más adecuadas para pasar los bancos arenosos tan característicos de algunas costas de Africa occidental, tanto más cuanto que la navegación a vela, como es bien sabido, depende de los vientos y de las condiciones atmosféricas a lo largo de estas costas.

Las lluvias torrenciales o las calmas ecuatoriales agravaban todavía más las condiciones de los esclavos. En *La France au temps des négriers*, Jean-Michel Deveau cita el caso del Mars saliendo para la Isla del Príncipe :

'Con vientos y corrientes caprichosas, mapas deficientes, quizá también marineros deficientes, (el Mars) estuvo dos meses a la deriva antes de llegar. Después de una breve escala, partió para una travesía de cuatro meses que le conduciría a Cayenne. En total, los esclavos que embarcaron primero permanecieron casi nueve meses en el barco.'

Los nombres de los buques negreros L'Ange, Jesús, Notre-Dame-de-la-Pitié, Africain, Le Contrat social, entre otros, expresaban un deseo inconsciente de protección, lo que resultaba paradójico teniendo en cuenta el tipo de comercio que llevaban a cabo, que no se caracterizaba por la compasión, contrariamente a lo que aseguraba un panfleto de Liverpool en 1740 : Bajo la influencia apacible de la ley y del Evangelio, ellos (los Negros) avanzan gradualmente hacia la felicidad, aunque no en libertad absoluta.

Tras el examen anatómico que les hacían pasar los negreros y tras los 'requerimientos' de embarque, los esclavos podían ocupar su futuro habitáculo flotante.

El médico cirujano de a bordo detectaba la más mínima malformación, pues solamente eran vendibles las 'piezas de India' -es decir, un negro en el apogeo de su fuerza, sin defecto físico ni mental y sin enfermedad aparente.

Una última operación antes de emprender la travesía : se grababan con un hierro candente las iniciales del comprador en el pecho o en la espalda del esclavo.

Encadenados de dos en dos o de cuatro en cuatro o de seis en seis, los esclavos iban embarcando, los hombres se amontonaban al fondo de la bodega, separados de las mujeres y de los niños, que no iban encadenados y podían circular libremente por la cubierta.

Los esclavos africanos y el infierno del viaje hacia las Américas

Con el fin de poder respirar, habida cuenta de su gran número, los hombres se tumbaban al tresbolillo, pues para asegurar la aireación solo había dos aberturas a cada lado del buque burdamente tapadas por dos tableros entrecruzados. Pese a las precauciones que tomaban los cautivos para tumbarse, ocurría a veces que si las aberturas estaban cerradas demasiado herméticamente, algunos morían asfixiados.

Es lo que ocurrió en 1824 en el buque Louis en el que perdieron la vida 50 esclavos. Al día siguiente, el capitán volvió a la costa de Calabar a comprar otro cargamento de 'madera de ébano'.

Hubert Deschamps, en su *Histoire de la traite des Noirs*, nos da una descripción minuciosa de la vida a bordo de los buques. Un día típico se puede resumir así : a las 08:00 hora local los esclavos suben a cubierta, son lavados y regados con agua del mar, unas cuadrillas vacían los cubos de excrementos y friegan la cubierta y la entrecubierta.

Después, a las nueve de la mañana, hacen una primera comida a base de legumbres secas y legumbres frescas compradas en la costa, mientras duran en buen estado. El agua dulce se filtra para eliminar las impurezas y los insectos que hubieran caído.

La tarde se ocupa en algunos trabajos menores y, para restablecer la circulación de los miembros anquilosados y combatir la melancolía, se organiza un baile.

En algunos barcos había un miembro de la tripulación encargado expresamente de hacer bailar a los esclavos, si era preciso, a latigazos. A las a la cuatro de la tarde se sirve una segunda comida, que consiste en unas ganchas. A continuación se baja de nuevo a las bodegas para acostarse a las cinco.

Durante estas largas noches, los esclavos permanecen encadenados y cada movimiento o gesto hiere su carne. En estas condiciones de promiscuidad y falta de espacio, no faltan las enfermedades.

Enfermedades, mortalidad y sublevaciones

Pese a la vigilancia del médico de a bordo, deseoso de hacer llegar a los esclavos en perfectas condiciones a los puestos de venta americanos, muchas enfermedades debidas a las malas condiciones de transporte atacaban a los esclavos y a la tripulación.

El hacinamiento de tantos seres humanos en el exiguo espacio de un barco, junto a las carencias alimentarias, debilitaban el sistema inmunitario.

Las afecciones más frecuentes a bordo eran el paludismo, el escorbuto -por falta de vitamina C-, la disentería, la fiebre amarilla, la viruela, la oftalmía, el pián, entre otras.

Hubert Deschamps cita dos casos terribles : en 1819, en el buque Le Ródeur, todos los hombres perdieron la vista excepto un contramaestre que pudo dirigir el barco hasta Guadalupe.

Igualmente, en 1772, el Nicolas Theodorus sufrió una epidemia de viruela, de escorbuto y de disentería, tuvo que cambiar cuatro veces de capitán y perdió 148 esclavos de los 200 que llevaba.

Los remedios para combatir esas afecciones eran irrisorios : vomitivos y alimento líquido a base de legumbres. Pero, habida cuenta de la impureza del agua, las enfermedades contagiosas se extendían rápidamente.

Además de las enfermedades, también causaban muchas bajas las inclemencias del tiempo -como los ciclones- y las insurrecciones y motines (aunque tuvieran pocas posibilidades de éxito, pues indefectiblemente se reprimían con sangre).

Y si los amotinados llegaban a tomar el control del barco, su navegación a la deriva los conducía igualmente a la muerte. En el siglo XVIII, los motines a bordo de buques negreros eran frecuentes : el *African* en 1714, el *Samuel Marie* en 1750, el *Nécessaire* en 1771.

Por otra parte, en el momento de embarcar, o en el universo carcelario de los barcos, eran frecuentes los intentos de suicidio y esto a pesar de los rituales destinados a combatir la desesperación mediante el olvido de su identidad.

Así, en Benin, todavía se puede ver la estela del 'árbol del olvido' en torno al cual los esclavos tenían que dar la vuelta varias veces para olvidar su identidad antes del cautiverio.

Como la esclavitud solo encadenaba los cuerpos, también era conveniente dar tres vueltas al 'árbol del retorno' para que el alma del cautivo volviera al país de sus antepasados.

Sin embargo, estas diversas preparaciones psicológicas a veces no bastaban para desterrar la melancolía y algunos preferían la muerte a una vida lejos de su pueblo, sus tradiciones, su comunidad, los manes de sus antepasados y la protección de su animal totémico y de las fuerzas del universo :

'Tungan ma lambe lon' (En otros sitios no se conoce tu nombre) dice una melancólica canción. En 1774, el capitán del buque *Soleil* informa de que el 9 de noviembre '14 mujeres se arrojaron juntas al mar desde lo alto de la toldilla'.

Su viático

¿Qué llevan consigo los sobrevivientes, los que llegan, los que alcanzan el Nuevo Mundo ? ¿Qué lección van a dar al mundo ? Pues estos hombres desnudos, encadenados, estas mujeres, estos niños se van sin esperanza de retorno, viajeros sin equipaje, solo les queda su fuerza muscular y su aliento vital, su alma.

De este triple viático, solo el alma les pertenecerá en propiedad y no pararán hasta que allá, donde quiera que sea, renazcan sus creencias y sus prácticas culturales. Pensar en Haití sin el vudú del golfo de Benin, en Cuba sin la santería o en los Estados Unidos sin la aportación fundamental de sus negros, no tiene sentido.

Los africanos, todavía generosos a pesar de las vicisitudes, darán lo mejor de sí mismos, puesto que lo esencial de su aportación será de índole espiritual. Pues 'conocen en sus más íntimos recovecos el país del sufrimiento (.)

'Pero se abandona, penetrados de la esencia de toda cosa, Ignorantes de las superficies pero sorprendidos por el movimiento de todo, Inconscientes de la doma pero jugando al juego del mundo, Verdaderamente los primogénitos del mundo.'

En efecto, cada uno llevaba una triple palabra en el fondo de su garganta : una primera palabra esencial, fundadora y organizadora del mundo que expresa la relación con lo visible y con lo invisible iniciático, sobre la que se asienta el mundo aunque el acontecimiento singular la rompa y solo queden algunos pedazos, el mito.

Llevan una palabra 'grávida' de sabiduría condensada, artífice de todo intercambio, antesala de todo conocimiento,

de toda reflexión : el proverbio. Estas dos palabras primeras llevan a su estela la palabra de solazamiento y no obstante didáctica, hija del anochecer : el cuento.

El ritmo y la síncopa, inscritos en cada músculo de su cuerpo, transportados por un largo río musical a los múltiples afluentes, fecundaran la sensibilidad del mundo.

En conclusión, ¿Qué decir de esta aventura humana, supuesta transacción comercial ? Lo que se viene llamando 'la trata de esclavo' o el 'tráfico triangular' ha unido en una mezcla inédita a unos pueblos que tardarán mucho en apreciarse mutuamente.

Africa, Europa y América abandonaban el conocimiento mítico para entrar bruscamente en contacto entre sí.

¿Será preciso, para tratar de comprender la iniquidad de las condiciones de transporte de los esclavos, recordar una vez más la imagen del negro que tenían los europeos y los árabes ? Tanto unos como otros creyeron durante mucho tiempo que el negro tenía algo de diablo -como lo acreditan ciertos escritos de la Iglesia.

La actitud de los filósofos del siglo XVIII en la época de las Luces no estaba mucho más inspirada ; conservó restos de prejuicios que se creen, equivocadamente, superados hoy en día.

Hay que decir que el Código Negro, escrito a finales del siglo XVII, aportó algo a la 'cosificación' de los Negros, bautizándolos. Montesquieu explicará en 'L' esprit des lois' algunas razones que justifican el sometimiento de los negros a la esclavitud.

En cuanto a Voltaire, defensor de las injusticias, hace decir al negro de Surinam, manco y con una sola pierna, ante la extrañeza de Cándido : 'Es a este precio que ustedes comen azúcar en Europa' ; pero este mismo Voltaire poseía acciones en la Compañía de las Indias, una de las compañías comanditarias del tráfico triangular.

De nuestro análisis se deduce que el estudio de la esclavitud y de sus múltiples implicaciones es esencial para entender la humanidad y la historia, sobre todo en sus relaciones con los derechos del hombre.

La evolución de este concepto, fruto de la revolución de 1789, junto a los medios de sometimiento, desde los más corrientes a los más sofisticados, podría ser un vasto tema de reflexión, conveniente para todos, especialmente para los niños y adolescentes, que son los encargados de construir el futuro.

No se puede pensar en un futuro de paz sin profundizar en el conocimiento recíproco. Recordemos el proverbio wolof : 'Antes de acceder al conocimiento, la ignorancia casi nos mata'.

Por Mame-Kouna Tondut-Séne*

Argenpress.info Buenos Aires, 30 de septiembre de 2005

* **Mame-Kouna Tondut-Séne** es autora senegalesa es profesora de letras e investigadora en ciencias humanas. Desde 1978 vive en Ginebra, donde participa activamente en diversos círculos socioculturales con el sistema de las Naciones Unidas.