

EMBARQUE



A la llegada de los europeos a la zona costera africana, lo primero que realizaban era tirar una salva (Prueba que se hacía de los manjares servidos a los reyes y señores) para advertir al jefe local de su llegada como un signo de homenaje a su autoridad.

El capitán de las embarcaciones se presentaba y ofrecía regalos: Mantos de oro, parasoles y telas de colores brillantes. Una vez establecida la negociación, el Capitán entregaba al emperador barriles de aguardiente, telas, fusiles y demás productos negociados para así dar vía libre a la trata.

TRAYECTO DE LOS ESCLAVOS POR VÍA TERRESTRE

Guerras entre los reinos africanos y raptos constituían los principales medios de abastecimiento de esclavos negros. Tras 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 grandes caravanas compuestas de hombres y mujeres encadenados seguían las rutas del comercio tradicional del oro, del marfil, sal, dependiendo del sitio donde eran capturados.

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 calurosas que atravesaban, se les colocaba en unos hangares llamados barracones, allí esperaban, encadenados, que se hicieran las transacciones comerciales, 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.

TRAYECTO DE LOS ESCLAVOS POR VÍA TERRESTRE

En la trata transatlántica, la circulación de los buques negreros daba muestras de una gran organización financiera que se preparó cuidadosamente en Europa. Permisos, entre ellos el famoso 'asiento' o cosa convenida, contratos, monopolios de Estado, entre otros. Reglamentaban y legalizaban 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.

El intercambio era bastante desigual entre los europeos y los africanos, 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.

Los carpinteros de los buques negreros dividían 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.

De esta manera 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”.

Un punto a tener en cuenta y paradójico eran los nombres de los buques negreros *L'Ange*, *Jesús*, *Notre-Dame-de-la-Pitié*, *Africain*, *Le Contrat social*, entre otros, los cuales expresaban un deseo inconsciente de protección, lo que resultaba incongruente 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 los exámenes médicos y anatómicos que les hacían pasar los negreros y tras los requerimientos de embarque, los esclavos podían ocupar su futuro habitáculo flotante.

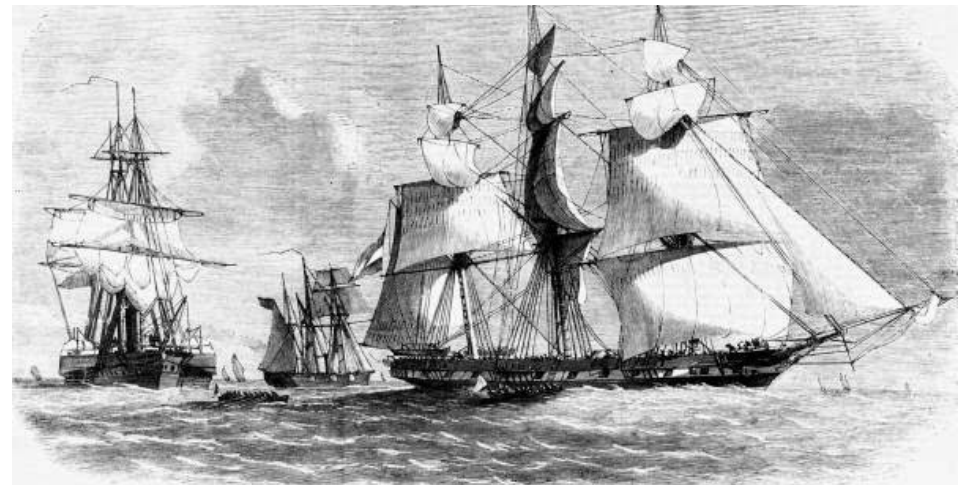
El médico a bordo de los barcos detectaba las malformaciones de los negros, ya que únicamente eran negociables las “piezas de India” es decir, un negro en el apogeo de su fuerza, sin defecto físico ni mental y sin enfermedad aparente.

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.

Con el fin de poder respirar, habida cuenta de su gran número, los hombres se tumbaban y acomodaban en filas paralelas aprovechando al máximo el espacio dentro del barco, pues para asegurar la aireación solo había dos aberturas a cada lado del buque burdamente tapadas por dos tableros entrecruzados, el olor era tan intenso que a la tripulación le era imposible permanecer en las bodegas más de unos pocos minutos, los africanos llegaban a extremos de sofocación y desesperación inauditos. Enloquecidos, atacaban a los guardias que descendían y hasta se estrangulaban entre ellos para hacerse un espacio y poder respirar, las mujeres clavaban alfileres en los cerebros de sus compañeras.

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.

El Arroz, maíz, y ñame entre otros alimentos constituían la ración diaria para los esclavos, en los días muy fríos les daban unos sorbitos de ron. No se les daba demasiado de comer, lo justo para que no se enfermaran y no tuvieran suficiente fuerza para rebelarse.

ENFERMEDADES, MORTALIDAD Y SUBLEVACIONES

Pese a la vigilancia del médico de los barcos negreros, 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, autor del libro “Las instituciones políticas del Africa negra” 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 fundamentalmente inducir al vomito y una dieta de alimentos líquidos a base de legumbres. Pero, por 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, 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 *Africain* en 1714, el *Samuel Marie* en 1750, el *Nécessaire* en 1771. Por otra parte, en el momento de embarcar, eran frecuentes los intentos de suicidio y esto a pesar de los rituales destinados a combatir la desesperación mediante el olvido de su identidad.

Es conocida la rebelión del jefe singbé, en el navío *Amistad*, en 1839, que dio muerte al capitán negrero y llegó a los EE.UU., donde él y sus hombres fueron juzgados. Gracias a la presencia de los abolicionistas fueron devueltos a su país en 1842. Este es sólo un caso entre todos los años de la trata.

