



UNIVERSIDAD BÍBLICA
LATINOAMERICANA
PENSAR • CREAR • ACTUAR

BACHILLERATO EN CIENCIAS TEOLÓGICAS

LECTURA SESIÓN 8

CT 117 HISTORIA DE LA IGLESIA II

Piqueras, José Antonio. “La travesía intermedia”. En *La esclavitud en las Españas: un lazo transatlántico*, 119-145. Madrid: Catarata, 2012.

Reproducido con fines educativos únicamente, según el Decreto 37417-JP del 2008 con fecha del 1 de noviembre del 2012 y publicado en La Gaceta el 4 de febrero del 2013, en el que se agrega el Art 35-Bis a la Ley de Derechos de Autor y Derechos Conexos, No. 6683.

CAPÍTULO 4
LA TRAVESÍA INTERMEDIA

LOS PRESUPUESTOS DE LA MELANCOLÍA FIJA

La historia del esclavo africano comenzaba con su captura por pueblos hostiles, vecinos o distantes, en el curso de guerras internas y en campañas cuyo único objetivo consistía en hacer presas. Los prisioneros —hombres, mujeres y niños—, atrapados por una horquilla de madera por la que les pasaban la cabeza para tenerlos sujetos y derribarlos fácilmente si mostraban intención de escapar, eran conducidos a pie y por los ríos, a veces durante un centenar de kilómetros —unos 250 en el área de Camerún—, hasta las factorías, donde tenía lugar su venta. Es un error bastante extendido considerar que todas las presas se hacían en guerra, pues fue muy habitual que los pueblos hostiles recurrieran al secuestro. Los testimonios de los esclavos que narran su captura muchas veces mencionan que fueron robados cuando transitaban pacíficamente de un punto a otro. En las discusiones del siglo XVII sobre la legalidad de la esclavitud no pocos tratadistas discutieron el origen del estado de los esclavos aunque generalmente llegaron a la conclusión de que ese vicio de origen —el sometimiento sin mediar una

guerra justa— pudiera cuestionar los legítimos títulos de los compradores en América.

La captura directa por los europeos, el secuestro, fue inusual y contraproducente, y sin embargo, ocasionalmente tuvo lugar. Más habitual fue la acción de piratería en alta mar sobre cargamentos de africanos para ser vendidos en las islas del Caribe. El método habitual consistió en establecer a lo largo de la costa, generalmente en la desembocadura de un río para facilitar el acceso de mercancías y de agua potable, de una "factoría", un recinto protegido, con el tiempo una plaza fuerte, que incluía un depósito de esclavos, un almacén y una guarnición armada privada que la defendiera. Los ríos Senegal y Gambia, en la costa occidental, los ríos Mina y Calabar, en el golfo de Guinea, el Congo, dieron nombre a los embarques y, a menudo, a las capturas, cuando en realidad pertenecían a diversas etnias del interior. Paradójicamente, los negreros llamaron *wolof* a muchas de las presas hechas por estos.

La esclavitud en África no fue una imposición externa del colonialismo en forma de práctica importada. Era parte de un legado desarrollado de forma independiente al comercio del Atlántico. La responsabilidad sobre su origen y conservación por cuatro siglos está repartida entre pueblos locales y esa categoría que damos en llamar "occidentales", europeos y criollos americanos. Sin la colaboración entre unos y otros el comercio no hubiera podido llevarse a término, al menos hubiera sido impracticable durante tanto tiempo y con el volumen que alcanzó. En las últimas décadas la historiografía ha comenzado a prestar atención a la fase africana de la trata y a precisar hasta dónde es posible la procedencia étnica y la historia de los pueblos y de los Estados que participaron de manera activa en el comercio de esclavos, fueron víctimas del mismo y, en ocasiones, lo uno y lo otro (Lovejoy, 1983).

Los africanos no fueron solo simples víctimas pasivas, ajenos a una depredación que los reducía a bienes semovientes.

Ahora bien, la demanda americana de esclavos —en menor medida, también europea en el XVI— constituyó un terrible y poderosísimo estímulo a la captura interafricana de presas, a la extensión y mantenimiento de guerras continuas, a la especialización guerrera de pueblos, en las cuales se introdujo la tecnología militar europea, y se modificó la noción del uso doméstico y auxiliar por la exportación, sin todo lo cual la trata jamás hubiera podido alcanzar las cifras y la continuidad que hemos conocido. En eso consistió el impacto del comercio atlántico (Thornton, 1998: 72-125). La demanda americana convirtió en comercial lo que venía siendo una esclavitud punitiva y doméstica. Entre 20 y 30 millones de africanos fueron arrancados del continente por las trata transatlántica y árabe. El impacto demográfico a largo plazo se ha estimado en 200 millones de habitantes sobre la población total que el continente hubiera podido tener en el año 2000. Sus consecuencias para la vida social y el desarrollo han sido inequívocas, al frustrar una evolución pacífica de las actividades. Sobre esas bases tuvo lugar en el siglo XIX el reparto y colonización del continente con el pretexto de llevar la civilización a pueblos primitivos, cuando el primitivismo, auspiciado y recompensado en el pasado, dejó de ser lucrativo a los europeos.

Los negreros tipificaron a los africanos conforme a su complejión, calidad —aspecto sano, musculoso, altura, presencia—, grado de docilidad y disposición industriosa, y atribuían las condiciones a las “tribus” (poblados pertenecientes a grupos étnicos) de las distintas regiones.

Los portugueses, en ese sentido, se limitaron a seguir las pautas establecidas por los tratantes árabes de los siglos anteriores. Mucho más tarde, en 1915, el antropólogo francés Henri Dumont repitió los estereotipos tomados de la tradición negra: el “lucumí” se caracterizaba, decía, por la obediencia “y cierta inclinación al suicidio”, el “congo”, era fuerte a la vez que tímido, extravagante e inclinado en exceso a la insubordinación

(Grandío, 2008: 178). Para el antropólogo cubano Fernando Ortiz, el primero destacaba por su inteligencia y el segundo era "inferior". Mas tarde, el pensamiento de Ortiz evolucionó de forma significativa y en 1946 publica un libro que desde el título, *El engaño de las razas*, se posiciona contra cualquier discriminación. "El mismo vocablo 'raza' no tiene una pura generación y llega a nosotros manchado de infamia. 'Raza' es voz de mala cuna y de mala vida", afirma. Sería preferible hablar de "ecotipos" humanos, añade, o "ecoandrotipos", y no confundir determinados rasgos físicos con las creaciones culturales en su diferente evolución (Ortiz, 2011: 23, 353).

La actitud hacia el negro africano comprendió siempre, desde el siglo XV, una valoración racial y racista que lo situaba en un plano de inferioridad moral e intelectual. Dentro de la misma, la facilidad o dificultad con la que se obtenía su sometimiento y disposición al trabajo llevó a establecer escalas. Posteriormente, el aclaramiento epitelial fruto del mulataje dio lugar a nuevas distinciones. Estas ideas pasaron de los esclavistas y los negreros a los estudiosos, hasta el siglo XX, pero su efecto fue mucho más profundo y duradero en las mentalidades, donde arraigaron prejuicios de los que el lenguaje únicamente nos muestra una huella gráfica, cotidiana y dolorosa.

La mayor o menor sumisión a la esclavitud, el trabajo y el castigo guardaba relación, en realidad, con la experiencia previa: los había procedentes de Estados dedicados a la guerra, habituados a esclavizar a los demás, a los que resultaba inconcebible su nueva situación. Unos y otros, en diferentes momentos terminaron compartiendo infortunio en ultramar. Los había que fueron extraídos de sociedades urbanas, por ejemplo, en el golfo de Benin, y otros de regiones menos evolucionadas.

Las denominaciones étnicas ("congo", "gangá") suelen confundirse siguiendo esa costumbre y acaban referidas a amplias regiones de procedencia que incluyen diversas etnias.

Tampoco se diferenci6 entre Estados (Jolof, Futa Jalon, Fante, Kongo, Angola, Songo, etc.) y etnias o naciones —lugar de naci6n— (wolof, mandinga, fulani, mandingo, yoruba, igbo, fang, chamba, bantu); ni entre etnias y grupos lingüísticos. En Cuba se consider6 pertenecientes a la naci6n “lucumí” a los originarios de la regi6n Yoruba, en el interior del golfo de Benin, entre los ríos Níger y Volta, que incluía pueblos de habla yoruba y otros de diferente raíz lingüística. Más comú n fue asignar a la carga el nombre de la regi6n de embarque (Elmina —minas—, Guinea —guineos—, Congo —congos—, Calabar —carabalis—, Angola —angolas—). Congos y angolas, por ejemplo, pertenecen a la naci6n *bantu*. Registrados de tal manera en los libros y protocolos de venta, categorizados por los dueños y transmitidos conforme a las denominaciones erradas y equívocas, en América se desvanece o confunde la identidad originaria excepto en aquellos casos en los que el elevado número de inmigrados, sus características y creencias posibilitaron la conservaci6n y adaptaci6n de los cultos africanos; entre otros, es el caso de los yoruba en el Caribe, poseedores de un completo sistema de creencias y ritos (Regla de Ocha), y los bantu (Regla de Palo Monte). Los “carabali”, de otra parte, articularon en Cuba la sociedad abakuá, que algunos autores identifican como secreta y otros le atribuyen otro sistema de creencias espirituales.

En el lenguaje de la época los grupos étnicos son presentados como tribales, y sus lugares de procedencia como tribus. El lenguaje políticamente correcto adoptado con la intenci6n de evitar connotaciones históricas que resten complejidad social y grado de evoluci6n a esos pueblos, atrapados en un supuesto primitivismo que daba argumentos a sus captores, termina por anular la complejidad efectiva del grupo humano en cuesti6n. Una cosa es la denominaci6n étnica y la naci6n y otra la localidad, la aldea o poblado. Estos términos nos remiten a *locus*, lugar. Y la tribu era mucho más rica que una aldea. La tribu constituye una suerte de clan, una comunidad perteneciente a

un grupo étnico y en determinados casos a un subgrupo, que se rige por lazos de autoridad y de familiaridad no consanguínea, al menos próxima, pues, por ejemplo, era observada en ocasión de consentir uniones que dieran lugar a una familia.

Durante los siglos XVI a XVIII el tráfico de africanos hacia la América española y la península ibérica se surtió mayoritariamente de Angola, Senegambia y São Tomé, siendo este un mero centro de embarque. El principal número de africanos llegados a Cuba, prácticamente la mitad de la trata destinada a la América española en tres siglos y medio, procedió de la región del Congo y Angola (279.000), seguido del golfo de Biafra (215.000), Benin (124.000), Sierra Leona (100.000) y la región de Mozambique (92.000). El 56 por ciento de los navíos empleados en ese comercio tuvieron un puerto cubano de origen, el 13 por ciento procedía de un puerto británico, el 10 por ciento era francés o de los Estados Unidos, el 6,5 por ciento había partido desde España (sobresalen Cádiz y Santander). El comercio de esclavos de Puerto Rico, muy inferior, fue llevado a cabo por barcos matriculados en puertos franceses (37 por ciento), británicos (30 por ciento), españoles (25 por ciento, concentrado en Cádiz) y el mismo Puerto Rico (3,8 por ciento) (Eltis y Richardson, 2010: 230-231). De nuevo, la internacionalización de la actividad, como la misma procedencia de los africanos, queda puesta de manifiesto.

En el siglo XVII se difunde en el lenguaje del tráfico de africanos las denominaciones que clasifican a los esclavos bozales o de nación: se llama "muleque" al cautivo de 8 a 12 años; "mulecón" al muchacho al que se supone una edad de 12 a 18 años; "piezas de Indias" eran los mayores de 18 años y menores de 30 o 35, siempre según cálculos aproximados. El negrito bozal o muleque de 10 años se pagaba en Cuba hacia 1839 a 150-200 pesos; el bozal adulto se pagaba entonces a 350-400 pesos cuando en África había costado 50-60 pesos. El espíritu de lucro estaba tan desarrollado que el criollo en el seno

materno se valoraba en 25 pesos, por ejemplo al ponerse en venta a la madre, y a los ocho días de nacer —al que llamaban “bambo”—, duplicaba su precio (Del Monte, 1839, 277-278).

La proporción de varones y mujeres embarcados en África varía con el tiempo y la evolución de la demanda. Concebida la esclavitud para el trabajo más esforzado, los varones representan la gran mayoría. En el siglo XVIII las mujeres destinadas al Caribe inglés pueden suponer cerca del 40 por ciento, y un tercio del total en las Trece Colonias. El cubano Francisco de Arango proponía alcanzar esta última meta cuando en 1789 solicita a la Corona la libertad de comercio de africanos. A su regreso a La Habana en 1796, tras visitar la isla de Barbados, sorprendido de la facilidad de reproducción de los esclavos y de la utilización de las mujeres en las tareas del campo haciendo las mismas labores que los hombres, después de haberse pagado por ellas un precio menor, propuso al Real Consulado que se estableciera una tasa de capitación sobre las haciendas que no alcanzaran esa proporción de mujeres.

La media histórica de mujeres importadas en la América hispana puede cifrarse por debajo del 30 por ciento. En las Antillas españolas era inferior antes de 1821. Una Real Cédula reservada de 1804 mandaba al gobernador de Cuba que “en los ingenios y haciendas donde solo hay negros varones, se pongan negras, limitando el permiso de la introducción en tales establecimientos a sola esta clase de sexo, hasta que estén casados todos los que deseen esta clase de estado; haciendo entender a los hacendados que sobre ser esta una obligación de justicia y de conciencia, les resultará la utilidad de aumentar el número de sus esclavos y mejorar la clase de ellos sin el continuo expendio de caudales en la compra de bozales para reponer los que mueren”. Los hacendados, sin embargo, rechazaron sistemáticamente estas recomendaciones y mantuvieron plantaciones con varones casi en exclusiva, destinando las mujeres al servicio doméstico (Saco, 2006, V: 28-30). Todavía en 1830

Jaime Tintó recomendaba a los capitanes de navío que enviaba a África que compraran “las menos Hs [hembras] posibles”; en otras instrucciones insistía en que las hembras no superasen la sexta parte de las adquisiciones, admitiendo que no era fácil cumplirlo por las características de la oferta que encontraban en las factorías africanas y la necesidad de evitar tiempos adicionales de demora (Sosa, 1998: 89, 102). Por una u otra razón, en los años 1830 se incrementó la importación de mujeres, pero al final de la década un testimonio establecía que en los ingenios azucareros la relación era de tres varones por una mujer, mientras en los cafetales, de menor importancia, la relación era de tres varones por cada dos mujeres. Esta selección en la inmigración forzada tendría graves consecuencias en las relaciones humanas y en la posibilidad reproductiva del campo, como luego tendremos ocasión de comprobar.

El comisionado de la compañía —el “factor”— gobernaba el enclave, cultivaba las relaciones con los jefes locales, compraba los cautivos y hacía acopio de agua para la siguiente etapa de la travesía transatlántica. Los proveedores eran pueblos nativos con una larga tradición de esclavización de pueblos vecinos y enemigos, y ellos mismos habían sido objeto de las *razzias* llevadas a cabo o fomentadas por los árabes del Magreb y Oriente Próximo.

Conducido por sus captores, el cautivo experimentaba en suelo africano la primera de sus ventas, previo examen físico del comprador. Varón o mujer, edad estimada, libre de tachas y enfermedades aparentes, eran concentrados en barracas y llevados después a las bodegas del navío. Comenzaba la travesía intermedia, el primer descenso a los infiernos.

La experiencia del africano encerrado en la barriga de un barco y conducido a alta mar era de auténtico terror psicológico. Encerrados y aglomerados, sin apenas ventilación, los respiraderos y las escotillas eran precintados durante las tormentas. El calor excesivo, el aire enrarecido, las defecaciones

de los disentéricos, la convivencia con enfermos extendía las infecciones. Cuando no podían ser tratados por algún tripulante que hacía las funciones de enfermero, el capitán ordenaba que fueran arrojados, todavía con vida, por la borda. Fue una práctica corriente. Más adelante, después de 1820, cuando el comercio se convirtió en ilegal y las sanciones fueron haciéndose más severas, con penas de presidio y amenaza de horca, las embarcaciones que se veían perseguidas a distancia por los cruceros británicos lanzaban al mar los cargazones y procuraban deshacerse de los hierros que delataban el negocio que se llevaba a cabo. Los informes elevados a las autoridades inglesas —los *Parliamentary Papers*— y los testimonios incluyen numerosos casos. A lo anterior se suman los naufragios que se llevaron al fondo del océano no pocos navíos.

Las condiciones de los negros alojados en las bodegas, lejos de mejorar, se mantuvieron y empeoraron a causa de la avidez de beneficios de los armadores. En barcos de escaso tonelaje como los de los siglos XVI y XVII, la travesía podía ser un infierno, a merced de temporales y tempestades, para quienes jamás habían embarcado, "tan apretados, tan asquerosos y tan maltratados, que me certifican los mismos que los traen —escribe Sandoval en 1627 desde Cartagena de Indias— que vienen de seis en seis con argollas por las corrientes [...] debajo de cubierta, cerrados por de fuera, do no ven el sol ni luna, que no ay Español que se atreva a poner la cabeza al escotillón sin almadiarse, ni a perseverar dentro una ora sin riesgo de grave enfermedad. Tanta es la hediondez, apretura y miseria de aquel lugar". Recibían entonces una comida al día —media escudilla de harina de maíz o de mijo crudo y un jarro de agua. "y no otra cosa, sino mucho palo, mucho azote y malas palabras" (Sandoval, 1987: 152). Enriqueta Vila, al glosar estas condiciones, se ha hecho eco de un informe, elevado al Consejo Real por la misma época, en el que se describe la travesía habitual de 200 o 300 negros por navío. "desnudos, encueros,

presos y encadenados, con la comida y bebida tan tasa que se muere gran parte de ellos; y los más llegan flacos, debilitados y enfermos”. No obstante, el interés de los negreros por preservar la carga y el estudio detallado de los bastimentos embarcados en los navíos que se dedicaban a ese tráfico en el siglo XVII permite deducir una dieta a base de bizcocho, leguminosa y pescado salado —bacalao y sardinas— capaz de proporcionar un mínimo de calorías, así como botijas de vinagre para la desinfección de las bodegas (Vila Vilar, 1977: 138-141).

Los grandes barcos de la segunda mitad del siglo XVIII y los buques del XIX fueron adaptados para distribuir el contenido aprovechando el espacio disponible al máximo, sirviéndose de literas apretadas donde los africanos viajaban encadenados, pobremente alimentados y cortos de agua. Los grabados conservados de barcos del Ochocientos que hacían el trayecto a Brasil nos muestran armazones alojados en secciones de 60 centímetros de altura, sentados con las piernas recogidas uno detrás de otro. *La Vigilante*, navío francés de nombre español abanderado en Nantes, capturado por un crucero inglés en 1822 cuando llevaba una carga de 345 cautivos comprados en Sierra Leona, presenta en un grabado de la época una bodega bajo la cubierta con dos niveles rodeando el casco, en los que pueden apreciarse los esclavos tumbados con las piernas enco-gidas (“estilo cuchara”) y las manos con esposas, mientras en el centro se han sentado en cinco filas el resto de la carga.

La inmovilización era completa durante la travesía. El médico inglés Alexander Falconbridge, que en 1788 publicó sus impresiones después de haber viajado en un barco negrero, en una fecha en que la compañía británica Baker and Dawson atendía la contrata de Cuba, describió que los negros varones eran acostados de costado en plataformas entre los puentes, con grilletes en las piernas que apenas les permitían moverse; los situados bajo la escotilla podían ponerse de pie si el puntal daba para ello; los más alejados de los cubos colocados para las

necesidades fisiológicas no los alcanzaban y la renuncia a hacerlo ocasionaba disputas y perjudicaba más la higiene. Las riñas eran frecuentes al repartirse la exigua comida, dos veces al día, y el agua. La dieta era a base de ñame, maíz y arroz, a veces galleta, y pequeñas cantidades de carne de cerdo. A quienes rehusaban comer se les abrasaba los labios con carbones candentes con la amenaza de hacérselos comer si persistían en no tomar alimentos. Con tiempo favorable la comida se repartía en el entrepuente, para que tomaran aire (Falconbridge, 1788: 19-27).

Para la trata española apenas disponemos de testimonios, gráficos o escritos, similares al del médico británico, fuera del citado de Sandoval y algún otro. Las relaciones de gastos de varios barcos negreros que operaron hacia 1830 para una travesía en la que esperaba cargar 450 esclavos, nos informan de que el navío llevaba arroz, frijoles, legumbres, pasta, galleta, aceite, carne de vacuno, tocino y pescado salado, aunque se incluía también el rancho de la tripulación (Sosa, 1998: 70-71).

De las factorías a los puertos de destino en la América española se empleaba una media de tres meses en los siglos XVI-XVIII (las mejoras en la navegación eran compensadas por el alejamiento de los puertos de suministro), algo más de dos meses en el último tercio del XVIII y el primero del XIX, y unos 51 días entre 1830 y 1867. La duración, sin embargo, dependía de las incidencias de la travesía, la suerte del viento y las tempestades. El testimonio de los rescatados de la goleta *Amistad*, en 1839, mencionan un viaje de tres lunas, un mínimo de 76 días.

Las condiciones de la travesía, de hambre, hacinamiento y terror, ocasionaban una pérdida por muertes en la trata española del orden del 19 por ciento del pasaje desde el siglo XVIII, frente al 15 por ciento de los esclavos fallecidos en su conducción a las colonias británicas del Caribe y el 12 por ciento de los

que iban destinados a las colonias francesas de la misma región (Eltis y Richardson, 2010: 175, 179). En los siglos XVI y XVII abundan los registros que elevan la muerte en el océano al 25 y el 30 por ciento.

Disentería, dengue, fiebres (fiebre amarilla), escorbuto, neumonía, viruela, gangrena, hemorragias, son las causas más frecuentes de muerte identificada en los diarios de navegación. Las rozaduras de los hierros y las tablas ocasionaban grandes llagas y afecciones. La elevada proporción de "flujo sangriento", disentería bacilar, principal causa de fallecimiento durante la travesía y en las primeras semanas después de la llegada a América, era debida al periodo de incubación de la amebiasis, de 20 a 90 días, latente en el organismo y activada con la ausencia de condiciones higiénicas y la malnutrición del preembarque y de la travesía (Kiple, 2002: 65). A Humboldt le sorprendía que en 1802 la mortalidad de los que aguardaban ser vendidos durante los meses cálidos, una vez desembarcados, llegara a ser del 4 por ciento (Humboldt, 1836: 151).

Los esclavos eran portadores de malaria, que causaba mayores estragos en los europeos, y a los negreros les inquietaba que estuvieran afectados por la dermatosis tropical que presentaba síntomas similares a los de la sífilis, lo que llevaba a realizar en la costa africana exploraciones de los genitales que los cirujanos que acompañaban las expediciones mejor pertrechadas juzgaban necesarias a la vez que desagradables para ellos (!). Los registros mencionan también casos de oftalmía, ocasionada por la gonorrea, que producía ceguera. Cualquiera de estas dolencias amenazaba el negocio y la salud de la tripulación. Con razón dejó escrito uno de los más afamados capitanes negreros ingleses que la primera consecuencia de la trata era la absoluta insensibilización de los corazones de quienes la llevaban a cabo.

Entre las afecciones frecuentes se menciona una difícil de hallarle remedio: la "melancolía fija" ("profunda melancolía",

la llama Antillón, 1820: 58), que conducía a rechazar la comida y debilitaba extraordinariamente los cuerpos. Los capitanes pretendían salirle al paso, los días de navegación tranquila, dejando sueltos a las mujeres y los niños en cubierta, y obligando por turnos a los hombres a dar saltos y a bailar al ritmo de música improvisada y del restallar de los látigos.

Mezcla de causas psicológicas, enfermedad y alteración de las funciones psicológicas, la "melancolía fija" se ha interpretado como un intento de suicidio por inanición, significativamente más alto entre los ibos, un pueblo que en su vida africana paradójicamente se considera peor alimentado que los restantes.

La merma durante la travesía de uno de cada cinco esclavos de media de los embarcados en África se mantuvo durante la práctica totalidad del periodo del que se disponen de datos. Representa la muerte de un mínimo de 280.000 personas (hasta 350.00 si tomamos un monto más alto de comercio de africanos) en alta mar para la trata hispana. Los armadores eran conscientes de esta pérdida tan elevada y aunque amenazaba el beneficio la asumieron en sus cálculos al establecer los costes de cada expedición, e hicieron muy poco por reducirla. Antes al contrario, en su fase de comercio ilegal, a partir de 1821, la proporción de bajas creció ligeramente. El fabuloso importe de un armazón permitía presupuestar todas las eventualidades. La captura en 1829 del barco *Firme* con 484 esclavos permitió llevar a su capitán ante el Tribunal mixto de La Habana. Entre los papeles apresados a bordo se encontraba una previsión de gastos e ingresos. El coste de las mercancías europeas para realizar la compra de los esclavos en África subía a 14.000 pesos, y otros tantos eran llevados en efectivo, en oro. Según el contrato hallado entre las pertenencias del capitán, se fijaban los jornales de la tripulación, formada por 36 marineros, en 13.400 pesos a retribuciones; el pago se haría al regreso si la expedición tenía éxito. El capitán y los oficiales tenían

participación en el negocio. Por último, se calculaba en 10.600 pesos el gasto y el deterioro del navío durante el pasaje. Los esclavos pensaban venderse a 300 pesos, según los precios del mercado de La Habana, lo que sumaba 145.200. Después de deducir los 52.000 pesos de gastos, el beneficio ascendía a 93.200 pesos. El barco podía hacer dos expediciones al año (Madden, 1849: 34).

A medida que el precio del esclavo se incrementó, debido a su constante demanda, las embarcaciones dedicadas a la trata aumentaron de tonelaje, los costes de la expedición se multiplicaron y el beneficio del negocio se amplió a pesar de los costes imputados al riesgo que comportaba el comercio ilegal debido a su persecución por los británicos, y a los sobornos a las autoridades españolas en Cuba para que tolerasen los desembarcos. Un informe del juez inglés en el Tribunal mixto de La Habana, Jos T. Crawford, fechado en febrero de 1861, ilustra al secretario del Foreign Office el modo de operar y el presupuesto de una expedición. En esas fechas era posible que el navío tuviera que ser hundido por la propia tripulación una vez hubiera dejado en tierra su cargamento, por lo que el coste del barco era contemplado por un único viaje. Unido a las provisiones, se evaluaba en 25.000 pesos. El precio pagado por 500 negros, a 50 pesos cada uno, ascendía a 25.000. Calculaba una mortalidad media del 10 por ciento, aunque generalmente era muy superior, como hemos visto, casi del doble, lo que suponía una merma valorada en 2.500 pesos. El jornal y las gratificaciones del capitán y de la tripulación representaban 30.000 pesos, ejemplo de oficio lucrativo. Por último, por cada uno de los 450 desembarcados podía pagarse en sobornos 120 pesos, 54.000 en total. Crawford estimaba los costes financieros de la expedición a un año y el 10 por ciento de interés, en 13.650 pesos. Los costes definitivos serían de 150.150 pesos. El precio medio de venta en Cuba de cada uno de los 450 esclavos lucumies era en la fecha en que escribe de 1.200 pesos,

540.000 por el cargamento. Una expedición como la descrita arrojaba un beneficio neto de 389.850 pesos. De aceptarse los anteriores cálculos (en realidad el precio medio de un negro bozal de cargamento era en 1860 de unos 800 pesos), cada viaje suponía multiplicar por 2,5 la inversión realizada (o un 40 por ciento de beneficio después de rectificar el precio medio del africano). Puesto que el pago a la tripulación se hacía si la expedición tenía éxito, el riesgo de pérdida para el armador se reducía al apresamiento del barco con sus provisiones, si era capturado vacío, y al de los esclavos, si los llevaba. El margen de beneficios de una sola aventura compensaba las pérdidas de hasta cinco capturas completas. "Estos hechos explican suficientemente el aumento y continuidad de este detestable tráfico", concluía el comisionado (Crawford, cit. en Pérez de la Riva, 1976: 191-192).

Los recuerdos de varios africanos que después de haber residido en Cuba por más de 20 años, una vez habían adquirido la libertad en casi todos los casos por autocompra, decidieron en 1854 volver a Lagos, poseen una viveza y una exactitud extraordinarias. Los libertos y emancipados solicitaron el auxilio del cónsul británico y se costearon sus pasajes hasta Southampton, desde donde esperaban seguir viaje a Benin. Lorenzo Clarke recordaba haber llegado a Cuba en la época de Tacón, con unos 13 o 16 años. Había sido hecho prisionero en una guerra de jefes tribales y fue embarcado en el *Negríto*, dijo, con unos 560 más, muchas mujeres. El *Negríto* fue apresado por un crucero británico, en realidad en 1832. Su carga inicial había sido de 532 esclavos, de la que quedaron 490, y la proporción de mujeres que le llamó la atención era del 23 por ciento (Eltis *et al.*, 2008). Quizá le pareció alta porque en ella viajaba con 8 años de edad la que luego llevaría el nombre de María Rosalía García, quien tras comprar su libertad a su dueño, sería su mujer, pero sin estar casada "como lo está la gente blanca, pero él es su esposo", dirá. Iban hacinados en los

entrepuentes y "casi no tenían espacio para sentarse, acostarse y hasta para estar de pie". Al iniciarse la persecución por los británicos, los muchachos a los que se permitía estar en el puente fueron bajados y cerradas las escotillas. "Un muchacho se resistió y trató de levantar la barra, pero un tripulante le cercenó la mano [...] cortándosela de un hachazo por encima de la muñeca" (Anti-Slavery Reporter, 1854: 234-235).

Existen más relatos del mismo tipo, todos semejantes, todos únicos. A Margarita Cabrera, carabalí, la secuestraron cuando tenía 23 o 24 años, allá por 1817. No recordaba cuántos viajaron en el barco pero sí que eran muchos e iban hacinados: iba "completamente lleno". Margarita recordaba que en su tierra se hacían esclavos mediante la guerra. Los hombres blancos los compraban todos y los jefes hacían nuevas guerras "para conseguir más esclavos". El círculo infernal está perfectamente trazado por quien ha experimentado sus consecuencias. Distinguía, sin embargo, la diferencia moral de la esclavitud en África, que no la consideraba tan mala conforme a sus creencias, y en Cuba, con estas palabras: "El hombre negro no Jesu; el hombre blanco todo religión". Gabriel Crusati creía tener 40 años y llevaba 12 en La Habana. Un negrero español lo había sacado de Lagos con otros 200 esclavos. Desembarcado en la costa cubana, lo habían llevado a unas barracas, donde lo compró un comerciante para revenderlo siete meses después. Su mujer era María Luisa Mazorra, de unos 28 años, 17 de ellos en La Habana. María era lucumí y recordaba haber llegado en un navío con 420 más. Uno de ellos se lanzó al mar pero fue rescatado y azotado en castigo, muriendo después a consecuencia de ello. A la niña de 11 años le quedó grabada la escena.

Telesforo Saavedra llegó a Cuba con 19 años y tenía 48 cuando relata su peripecia. Durante la travesía siete esclavos fueron castigados y seis murieron a consecuencia de los latigazos. La viruela es una de las enfermedades citadas que más

víctimas se cobraron en los viajes transatlánticos. María Seguí llegó siendo una niña, de unos 12 años. Viajó con otros 500 esclavos y 20 de ellos murieron en la travesía. A Manuel Vidau, lucumí, lo hicieron prisionero en una guerra, hacia 1834; en su barco viajaron unos 300 (Anti-Slavery Reporter, 1854: 235-239).

TERROR Y MOTÍN

Si la alimentación era uno de los problemas principales para conservar la salud durante la larga travesía, las mujeres presentan un índice de supervivencia superior al de los hombres. La causa que se ha apuntado guarda relación con un trato mejor que descansaba en su explotación sexual por la marinería pero también de una demanda de sexo por los esclavos varones que sería recompensada con comida (Patterson cit. por Kiple, 2002: 64). Los relatos coinciden al señalar que la sexualidad estaba muy presente en la vida de las factorías de la costa africana y en las travesías, una sexualidad basada en el abuso de posición y en la mayoría de los casos en la violencia pura y simple. El doctor Falconbridge testificó que en algunos barcos se permitía a los marineros tener sexo fornicando con las mujeres negras que les pudieran procurar placer, mientras los oficiales eran indulgentes con sus pasiones y culpables de excesos "tan brutales como contrarios a la naturaleza humana" (Falconbridge, 1788: 23-24). El bergantín *Jesús María*, apresado por los ingleses en las inmediaciones de Cuba, desembarcó 252 esclavos, de ellos 97 eran muchachas, en su mayoría de 11 a 14 años, que en su totalidad habían sido violadas durante la travesía (Ortiz, 1988: 150). La información registrada en *Transatlantic Slave Trade Database* precisa que el cargamento del *Jesús María* había sido embarcado en Sierra Leona, 278 africanos, de los que llegaron con vida 246 (los informes ingleses mencionan

233 supervivientes, 136 varones y 97 mujeres). A los 38 días de travesía, el barco había sido abordado por los ingleses. Entre tanto, había tenido lugar una insurrección de los esclavos, hecho realmente notable a tenor de la singular composición del cargazón. Estaba formado en un 98 por ciento por niños y muchachos, sin que hubiera un solo varón adulto y únicamente cuatro mujeres de esa condición; el 61 por ciento eran niños menores de 14 años y el resto niñas. El barco arribó a La Habana el 29 de diciembre de 1840 (Eltis *et al.*, 2008). El capitán Vicente Morales no llegó a ser procesado por piratería ni por las atrocidades que habían tenido lugar bajo su mando.

Los abusos y los malos tratos no eran los únicos peligros que acechaban. Durante las travesías, el hambre ocasionó crueles estragos. La historia de la fragata *Veloz Pasajera*, en 1830, lo ilustra. El armador Tintó la había habilitado para llevar a cabo un salto en las expediciones de su empresa, acondicionando carga y rancho para mil "tercios", la expresión que manejaban para referirse a los africanos. Durante la larga estancia en el fondeadero, "100 bultos [...] se consumieron en víveres", esto es, fallecieron de hambre. La *Veloz Pasajera* se vio obligada a echar las velas cuando apenas había embarcado a 556, pues el mal estado del mar durante tres días impidió continuar las operaciones o regresar a tierra los que habían sido llevados a bordo, mientras merodeaban cerca fragatas inglesas. En el embarcadero quedaron 350 esclavos a la espera de ser rescatados por otro de sus barcos (Sosa, 1998: 99-100). La *Veloz* fue perseguida y capturada por los ingleses a la altura de la isla de Ascensión, circunstancia que el armador atribuía a una maldad del mongo *Cha-Cha*, y es posible que lo hubiera delatado como una de las tácticas para imponer sus condiciones a los compradores y de competir con los rivales. En el momento del abordaje por los ingleses, después de 32 días de travesía, quedaban en las bodegas y el entrepuente 534 esclavos. Por capturas de este tipo podemos conocer la composición

de la carga: dos tercios de varones por uno de mujeres, 51 por ciento de jóvenes y niños, casi por igual de cada sexo (Eltis *et al.*, 2008).

La tripulación se empleaba a bordo con extrema dureza a fin de imponer la disciplina y comenzar la adaptación al sometimiento. Las rebeliones eran temidas y castigadas con gran crueldad. Los motines e insurrecciones de los esclavos embarcados, sin alcanzar un número elevado, fueron constantes. De las 530 revueltas constatadas en embarcaciones entre 1699 y 1845 para el conjunto de la trata atlántica, el mayor número sucedieron en la costa que va de Senegambia a Ghana (cerca del 41 por ciento del total de las registradas, cuando la región representaba el 12 por ciento de los esclavos extraídos), la gran mayoría acontecieron en las inmediaciones de la costa africana, apenas iniciada la travesía —en torno al 75 por ciento de la registradas—, cuando albergaban esperanzas de regresar (Eltis y Richardson, 2010: 189-190). Puesto que el comercio fue avanzando en dirección al sur, puede encontrarse una explicación a lo primero en el aumento de las medidas de control por la tripulación.

Disponemos de un corto número de relatos sobre insurrecciones en relación con los hechos denunciados. Después de 1820, las rebeliones sofocadas —castigadas con el ajusticiamiento— nunca fueron registradas. Sin embargo, es todavía una fuente poco explorada, al menos para el siglo XIX, así como el trabajo con los testimonios de los esclavos que fueron liberados al ser interceptados por navíos ingleses los barcos que los transportaban.

La rebelión más célebre, la historia más difundida de las que acaeció en un barco negrero español, corresponde al caso de la goleta *Amistad*. El 1 de julio de 1839 el pasaje de un pequeño barco negrero que hacía la ruta entre La Habana y posiblemente Guanaja, en Puerto Príncipe, se sublevó y tomó el control del navío. En la lucha sostenida, encontraron la

muerte el capitán Ramón Ferrer y un cocinero; dos miembros de la tripulación consiguieron escapar.

Los 49 africanos del *Amistad* formaban parte de un cargamento procedente de Sierra Leona, de 600 o 700 esclavos, llegado a La Habana unos diez días antes y encerrado en el barracón que estaba situado cerca de la casa de verano del gobernador, a cuenta del negrero Pedro Martínez. Puestos a la venta, los había comprado el español José Ruiz Carrías, siguiendo instrucciones de su tío, el destacado comerciante de Puerto Príncipe Saturnino Carrías, socio de ocasión de Ferrer. Con él iba Pedro Montes, que había adquirido por su cuenta tres muchachas y un niño de corta edad. La sublevación tuvo lugar al cuarto día de haber dejado La Habana rumbo al este de la isla.

Los esclavos recibieron escasa comida, poca agua y algún que otro azote. El cocinero, que algunos testimonios citan erróneamente como español, se encargó de amedrentarlos utilizando el lenguaje de los gestos: les señaló primero unos barriles de cubierta que contenían carne salada y otro vacío, dándoles a entender que los cortarían a pedazos y los salarían como carne. Al ponerse la noche, los cautivos conferenciaron y Cinqué, al que después hemos de referiremos, identificado como un jefe tribal, dispuso la rebelión con el siguiente argumento: "podemos morir en la tentativa de ser libres, antes que ser matados y comidos". Con un clavo logró librarse de los candados y liberar a sus compañeros. De madrugada, se hicieron con el barco, repartieron comida, hicieron prisioneros a Montes y a Ruiz y les ordenaron que pusieran rumbo de regreso a África. Sin embargo, estos burlaron las instrucciones y cada noche rectificaban y se dirigían al norte (Madden, 1849: 229-231).

Transcurridas siete semanas, la balandra fue avistada en las costas de los Estados Unidos a la altura de Long Island. Después que fuera asaltada por un guardacostas, la tripulación fue reducida y la goleta llevada a puerto.

El episodio se inscribía en la trata clandestina, perseguida por el acuerdo internacional entre Gran Bretaña y España de 1817 y la ley española de represión de la trata de 1835, pero el comercio transatlántico, que estaba prohibido y era delito en los Estados Unidos desde 1808 cuando se pretendiera introducir esclavos en el país, quedaba fuera de la competencia jurisdiccional de esta nación, que se había negado a suscribir acuerdos internacionales similares y no lo haría hasta 1862. Por el contrario, los comerciantes, reacios a perder la inversión, pidieron a las autoridades que les restituyeran su propiedad legal y permitieran que la carga humana fuera llevada a Cuba. A su favor esgrimieron los trasposos, el papel que justificaba la titularidad legal de los propietarios, la pretendida condición de ladinos y la licencia para llevarlos de un punto a otro de la isla, circunstancias que revelaban a todas luces, según tuvo ocasión de ser expuesto en el juicio, la corrupción de la administración española.

Se inició así un largo litigio judicial que acabaría llevando al estrado los testimonios de los cautivos. El pleito se convirtió en un caso que los abolicionistas norteamericanos utilizaron a favor de su causa. Antes de un año, el relato del *Amistad*, acompañado de ilustraciones gráficas, podía leerse en un pequeño libro impreso en New Haven. Por vez primera, los periódicos comenzaron "a hacer la descripción de los individuos [con] sus nombres africanos, prometiendo además una impresión litográfica del cabecilla", en palabras de un corresponsal de Nueva Orleans al cubano Domingo del Monte (Del Monte, 2002, V: 403). El líder de la rebelión era Sengbe Pieh (luego llamado Joseph Cinqué), un joven de 25 años al que pronto se presentó con un aire noble y apuesto, muy distinto de las representaciones habituales de los africanos.

Las autoridades españolas, a su vez, reclamaron la devolución del barco y de los negros, acusados del crimen del capitán y el tripulante, para ser juzgados en La Habana. El

embajador español en Washington alegó que no se tuviera en consideración las acusaciones de los esclavos en contra de sus amos en tribunal alguno, como así “está recibido en todo el mundo”. La administración presidencial se inclinó por la restitución del barco y la carga a los españoles, a lo que se opuso el Congreso. El caso obtuvo por estos motivos una amplia resonancia en la opinión pública y sirvió para reactivar la campaña contra la esclavitud en los Estados Unidos. Era la primera vez desde que se prohibiera la importación de esclavos en 1807 que se juzgaba por un tribunal del norte un episodio de estas características.

Desde que tuvo lugar el motín del *Amistad* hasta su rescate, habían fallecido dos africanos en el combate y siete en el mar, el resto, debilitados y muchos enfermos, fueron atendidos y llevados a un depósito judicial de Connecticut mientras se incoaba y ventilaba la causa por piratería y asesinato. La causa llegaría a la Corte Suprema.

Transcurrieron dos años antes de que se dictara sentencia por la que eran declarados libres y se les posibilitaba el regreso a África, gracias a la intervención de abogados abolicionistas, entre ellos el congresista y expresidente John Quincy Adams. Durante el proceso fallecieron ocho más y uno se ahogó. Entretanto, se les instruyó en lengua inglesa y cristianismo, y fueron visitados por el lingüista Josiah W. Gibbs, profesor de la universidad de Yale, que logró reconstruir la biografía de 35 de ellos y ampliar considerablemente la información sobre la construcción del lenguaje de los *mendi*, las costumbres y la distancia recorrida hasta su embarque en Gallinas, en la factoría de Pedro Blanco. Se supo que los *mendi* del *Amistad* pertenecían a seis “tribus” diferentes, la mayoría ignorada por las restantes; casi en su totalidad habían sido capturados cuando estaban alejados de sus poblados.

A finales de 1841 los 35 supervivientes, dos de ellos mujeres, fueron repatriados a Sierra Leona en compañía de un

intérprete y cinco misioneros, pioneros de la que sería la American Missionary Association, creada poco después a raíz de este episodio (Colin, 2006, 1: 87-89; Falola y Warnock, 2007: 35-38; Misevich, 2008: 159-168).

La historia del *Amistad* y la de Cinqué (quien a su regreso a su poblado lo encontró destruido por la guerra y su familia desaparecida; Cinqué vivió hasta 1879) se convertirían en símbolos de la lucha contra el tráfico de africanos. Simboliza, además, para los Estados Unidos otras cosas: el despertar de la opinión pública antiesclavista de los estados del norte, el pronunciamiento del Tribunal Supremo sobre la licitud de la rebelión en un caso de apresamiento ilegal, el surgimiento de las misiones dirigidas a África... En 1997 Steven Spielberg llevó la historia al cine.

Antes de regresar a su tierra, Cinqué dirigió a John Quincy Adams una carta de gratitud "en nombre del pueblo Mendi", que revela también su utilización y el proceso de neoculturación que se abría como vía y condición de una futura convivencia en el sur de los Estados Unidos, no necesariamente su integración. Cinqué relataba que había conocido en prisión "un libro precioso", la Biblia, "y gustaremos leerlo ahora que somos libres" (Howe, 2007: 521-524).

La historia del *Amistad* tiene otras aristas. Ramón Ferrer, el capitán negrero, se nos muestra como un inmigrante, nacido en Ibiza o tal vez en Blanes (Cataluña), que en nueve años había pasado de carecer de bienes a ser dueño, además de la goleta costera en la que tuvo lugar la rebelión, de varios barcos dedicados a la trata con África. Uno de ellos había sido apresado por los británicos. Ferrer se había asociado a Carrias y a otros comerciantes de Puerto Príncipe, a los que suministraba mercancías y "siervos", gracias a lo cual experimentaban una considerable acumulación de capitales que invirtieron en un barco de vapor, puesto a nombre de Ferrer, y en el fomento del ferrocarril de Nuevitas, que uniría la costa con la capital de

Camagüey (Zeuske y García, 2009). También en Cuba los capitales reunidos en la trata se dirigían hacia la mecanización y los transportes modernos movidos a vapor.

Queda, por último, la historia inconclusa del cocinero, Celestino Ferrer, esclavo propiedad del capitán, un mulato adquirido años antes en Puerto Rico, partícipe de las correrías de su amo, a las que añadía una peculiar dosis de crueldad. La creencia en un posible destino de los prisioneros para servir de alimento a sus captores es antigua, y puesto que no podía ser transmitida por quienes hacían la travesía intermedia, únicamente pudo sostenerse porque desde un principio fue alimentada por los mismos negreros con la finalidad de acrecentar el miedo y convencerles de que sus captores eran capaces de todo. Formaba parte del terror psicológico al que eran sometidos. En el siglo XVII el jesuita Sandoval refiere que mientras los prisioneros aguardaban en Loanda a ser embarcados, cargados de cadenas y ligeros de sustento y de consuelo, les invadía la tristeza y la melancolía, y la "viva y cierta persuasión que traen de que en llegando han de sacar azeite dellos o comérselos" (Sandoval, 1987: 152). En 1737 hubo un intento de suicidio colectivo en el *Prince of Orange*, un barco negrero inglés: más de un centenar de africanos se arrojaron al mar y se dejaron hundir sin hacer el menor gesto, todo después de que un marinero les dijera que pensaban sacarles los ojos y después se los comerían (Mannix y Cowley: 1970: 129). Antillón se hace eco en 1802 del diario de otro capitán negrero, según el cual, muchos infelices pendientes de ser embarcados "esperaban ser devorados en llegando al buque". A lo que añade el español: "es preciso que tienen sobrado fundamento para reputar por antropófagos a los seres maléficos que con aparato tan terrible los arrancan inhumanamente de su patria" (Antillón, 1820: 47).

En noviembre de 1837 fue apresada por las autoridades británicas la goleta *Arrogante*, que bajo bandera portuguesa había cargado en Gallinas 470 esclavos *minas*, de los que a la

altura del cabo de San Antonio, donde fue sorprendido, quedaban 406. La disentería continuó reduciendo el cargamento en las semanas posteriores hasta 332. El barco fue llevado a Jamaica. En julio de 1838, un año antes del episodio del *Amistad*, las autoridades abrieron una investigación sobre las denuncias que había expresado los cautivos. Ilustraban la mala alimentación proporcionada y numerosos casos de malos tratos. Afirmaban los testimonios recogidos que el capitán mató a sangre fría a un esclavo. Más tarde se sirvió carne en la comida a los que iban presos y se les hizo creer que eran partes del cuerpo del fallecido. Los británicos llegaron a la conclusión, teniendo en consideración las provisiones que se encontraron a bordo, que la denuncia no correspondía a hechos ciertos, y no hallaron una explicación razonable, sino la crueldad, a la pretensión de la tripulación de que fueran creídos por los esclavos. Los periódicos se hicieron eco de la noticia y la Cámara de los Comunes publicó el expediente en julio de 1839 (*Slave Trade*, 1839).

Celestino Ferrer, de unos 30 años, tripulante y cocinero, que no había conocido otra suerte que la proporcionada por una vida esclava, despertó el miedo al degüello y a un destino infame desde cualquier punto de vista, también el religioso. Richard Madden, que había sido comisionado en la Comisión mixta de represión del tráfico negrero en La Habana y era superintendente británico para el ramo de emancipados, se apresuró a viajar a Nueva York. En declaración jurada afirmó haber examinado a los cautivos en New Haven y haberse dirigido a varios de ellos con saludos musulmanes a los que estos habían respondido. La antropofagia es considerada en el islam una grave profanación del fallecido, que será visitado por los ángeles de la piedad antes de la resurrección de los cuerpos originales con los que han de presentarse para ser juzgados ante Dios y conocer si han de gozar de vida en el Paraíso. Celestino concitó la repulsa de los africanos y el mismo Cinqué le dio

muerte con uno de los machetes que los insurrectos encontraron en la bodega.

La travesía del *Amistad* concluyó con el retorno a África de los supervivientes de la particular odisea. Lo habitual consistió en que la carga fuera vendida en los puertos americanos, en depósitos —llamados “negrerías”—, mercados abiertos en las plazas, como las de Cartagena de Indias y México, transportados directamente desde las calas donde fueran dejados los “alijos” clandestinos del contrabando y el comercio prohibido del siglo XIX. Era muy frecuente que los cargazones estuvieran comprometidos previamente. Si no era así, se subastaban y se admitían remates por grupos y por “piezas” después de llevarse a cabo un detenido examen físico. Hasta 1784, en que una real cédula lo prohibió, al desembarcar en los puertos habilitados los africanos eran “carimbados”, marcados con un hierro candente que les dejaba impresa en el muslo, el pecho, el costado o la espalda la marca que acreditaba su entrada legal, una “R” coronada, después alterada por la marca de las compañías del asiento (La Rosa, 2004). Por disposición real de 1511 comenzó por herrarse a fuego en la frente de los indios y siguió haciéndose con los negros, tarea que quedó a cargo de la Contaduría, puesto que la operación tenía un doble objetivo fiscal: de cobro y de control. Sobre la herida se aplicaban polvos y aceite de palma para facilitar la cicatrización. Los dueños solían añadir una segunda marca y esta práctica se mantuvo después de la prohibición real a fin de asegurarse la propiedad y reclamarlos si se dieran a la fuga.

Si la propiedad podía estar en entredicho, la huella de la esclavitud sería indeleble, pues fue asimilada al color, al estigma de la africanidad de origen, a la condición servil de su vida americana. Al partir de África les aguardaba la “errancia” en un mundo nuevo del que el pasado era únicamente el recuerdo de una infancia dejada atrás, en palabras del poeta martiniqués Aimé Césaire. Por si albergaban alguna duda, un catecismo de

1796 destinado a instruir en Cuba en la doctrina cristiana a los negros bozales, pretendidamente adaptado a la capacidad de los destinatarios, les decía: "no tengan corazón duro, no fagan como gente que está en guinea, que no conocen a Dios [...]. Ya Guinea se acabó, ya ustedes nunca volverán allá, ya son Christianos..." (Duque de Estrada, 1989: 119).

Ya África se acabó, les dijeron. En realidad, África iba con ellos y, para bien o para mal, con sus descendientes. La huella de origen, el color y la procedencia servil daría lugar a otra historia.