

# Nada de un viaje fantástico: el impacto de la ‘Travesía Intermedia’ en las sociedades esclavistas del mundo atlántico

Sowande' Mustakeem

Candidato a doctor. Michigan State University

En 1997, el famoso productor y director Steven Spielberg consiguió que el público prestara atención a un caso de 1839 sobre las actividades ilegales de los negreros españoles José Ruiz y Pedro Montez con su película “Amistad.” Después de un viaje marítimo en que casi quinientos esclavos estuvieron almacenados en la nave Tecora, se pusieron a la venta los supervivientes en La Habana, Cuba. Ruiz y Montez compraron un total de 53 africanos, a quienes metieron en el barco “Amistad,” que zarpó a la media noche para la isla de Puerto Príncipe. Pero, el primero de julio, tres días después de salir, Cinque, un esclavo abordo, junto con varios compañeros, iniciaron una violenta rebelión en contra de sus captores.<sup>1</sup> La insurrección que desataron, que fue sólo una pequeña parte de la película, causó la muerte de varios marineros, incluyendo el capitán y dueño de la nave, Román Ferrer. En cambio, lo que el público presenció por las tres horas de la

película fue el destino de los cautivos del barco cuando fueron obligados a ser el centro de una batalla legal que surgió en el sistema judicial del Tribunal Supremo con respecto a su “derecho a la libertad” como esclavos. No obstante la severa crítica que el filme inspiró sobre su falta de exactitud entre estudiosos e historiadores, sigue siendo, a pesar de ya haber pasado diez años, una fuente visual primaria para la representación ultra gráfica de las experiencias, sin duda comunes, abordo de una nave negra.

Al estilo de la película de Spielberg, los aniversarios bicentenarios en curso que están conmemorando la abolición de la trata británica y estadounidense están al frente de debates públicos e intelectuales, consiguiendo así revivir interés en esa historia complicada. Por ende, se ha prestado mucha atención al papel de los abolicionistas, las organizaciones antiesclavistas, y casos jurídicos de gran importancia que fueron fundamen-



tales en alterar el sistema mercantilista basado en la esclavitud comúnmente en vigor por todo el Caribe y mucho de las Américas. Puede ser que perdido entre todo el aplauso por los incansables esfuerzos basados en los ideales del antiesclavismo de estos individuos y organizaciones esté el hecho que ninguno de esos esfuerzos abolicionistas hubiera tomado lugar sin el trueque, la venta y el movimiento generalizado de personas como bienes inmuebles que caracterizaban la trata esclava transatlántica. Después de comprados, los esclavos y esclavas se convertían en ‘carga’ humana que aparecían como detalles listados juntos con otras mercancías como el tabaco, el azúcar, el cerdo, la tela y el ron, todas las cosas que normalmente aparecían en los manifiestos que los capitanes utilizaban para verificar sus cuentas con los distantes comerciantes. Los mercados esclavistas domésticos que “importaban” esclavos africanos cambiaban sus vidas, al convertirlos en

moneda de cambio a usar para el intercambio de riqueza entre comerciantes, cultivadores y marineros. Sin embargo, fue la travesía transatlántica representada por la infame ‘Travesía Intermedia’ la que llevó esta mercancía verdaderamente humana a varios puertos del Atlántico. En este ensayo usamos la trata esclavista transatlántica como base para cuestionar el fundamento económico, cultural y social del movimiento forzoso de gente africana que en nuestra opinión impactó tanto las sociedades esclavas novomundistas.

El efecto de la trata esclavista fue multifacético en los dos lados del Atlántico. Al transportarse y poner a la venta a decenas de hombres, mujeres y niños para los cultivadores hubo un cambio demográfico significativo al verse un crecimiento en el tamaño de las poblaciones de los asentamientos coloniales. Sigue siendo difícil determinar el número oficial de africanos que fue obligado a some-

terse a la trata, pero cálculos conservadores estiman que el monto de cautivos que fueron forzados a salir del África occidental y que llegaron a puertos al otro lado del Atlántico fue de 10 a 12 millones. Sin embargo, otros estudiosos mantienen que un cálculo de entre 50 y 100 millones sería más factible, sobre todo si se toma en cuenta las pérdidas de esclavos no contadas que ocurrían durante su compra inicial, su estadia en almacenes costeros, al abordar los barcos y después de su llegada a los puertos designados.

Es importante, no obstante, considerar la diferencia esencial entre la trata esclavista que era legal y la que era ilegal. Empezando con los portugueses en 1441 el proceso sistematizado de comprar y vender bienes inmuebles humanos creó una explosión económica por más de 400 años cuando distintas naciones intentaron monopolizar la trata de africanos. Hacia el final del periodo de la trata legal los ingleses pasaron una legislación prohibiendo la importación legal de africanos esclavizados en 1807; la misma ley fue puesta en vigor en los Estados Unidos en 1808. Aun así vino un periodo en que se incrementó la trata ilegal años después. Se estima que entre 1820 y 1880 se compraron y vendieron ilegalmente casi 2.3 millones de africanos en Brasil y Cuba.<sup>2</sup> La participación activa de los negreros, que realizaban el comercio por cuenta propia, y la falta de compañías dedicadas a este negocio, eliminó el requisito que los capitanes reportaran el número de africanos comprados y transportados. Además, las tácticas subversivas que utilizaron los negreros para obtener mayores ganancias y para evitar la captura de los barcos a manos de la Marina Real inglesa, que intentaba suprimir la trata, siguen impidiendo la capacidad de los estudiosos de desenterrar una multitud de fuentes que

caracterizaba la trata esclavista durante este fraudulento periodo.

Estos debates centrados en las cifras dan más validez a la importancia de comprender mejor el rol de la presencia africana al ser transplantada a las sociedades esclavas del Atlántico. El incremento gradual de esclavos en los asentamientos coloniales motivó un creciente temor entre los cultivadores. Esta preocupación se puso de manifiesto con la creación de estatutos legales y códigos esclavistas diseñados para controlar las dimensiones de la esclavitud a la que muchos cautivos se encontraron sometidos durante este periodo. Cuba fue una de las primeras colonias en responder legalmente a la proliferación de africanos en la isla. Por ende, los cultivadores hallaron necesario controlar las vidas de los negros esclavizados y libres, lo cual resultó en la implementación exitosa de sus Códigos Negros de 1574. Se emplearon otras semejantes estrategias de reforma legal en otras colonias, incluyendo a Barbados y sus Código Esclavo de 1661; el “Code Noir” [Código Negro] de las colonias francesas en 1685, por orden de Louis XIV; y el sistema de Códigos Negros, parecido al de Barbados, que ofrecía el esquema legal que otras sociedades esclavas en las colonias británicas en la América del Norte siguieron, que fue adoptado en 1696 por Carolina del Sur. En 1705, Virginia también impuso límites físicos a sus esclavos al prohibir su movilidad entre plantaciones a la vez que permitirles a los amos castigar a los africanos sin sufrir ellos penalidad alguna, aun cuando peligrara la vida del esclavo. Aunque variaban las limitaciones impuestas en las comunidades atlánticas de plantación cada una luchó por regimenter eficazmente la vida de la gente de descendencia africana. No obstante, la supuesta necesidad de estas leyes raciales no hubiera sur-

gido sin la migración forzosa de esclavos a sociedades esclavistas a través de la trata transatlántica.

### *La tensión económica del beneficio*

La mayor y más reconocida ramificación de la trata esclavista fue la contribución económica que distribuyó la riqueza por gran parte del mundo atlántico. La compra y venta de cautivos dio lugar a un incremento significativo de ganancias para los individuos y compañías que participaban activamente en esa actividad. Sin embargo, también ocurrió un crecimiento económico en un sinfín de otras maneras. Al trasladarse los marineros abordo de naves al África Occidental, también llevaban con ellos una variedad de productos para cambiar por la venta de africanos, por ejemplo vidrio, cuencas, seda, ron y hasta armas. Aunque típicamente se regateaba el intercambio de bienes en la negociación de precios, también solía haber casos en que la divisa pasaba por las manos de los negros. Otra forma en que ocurría este adelanto económico era cuando comerciantes, capitanes de barcos, toneleros, carpinteros, auxiliares, marineros, cirujanos y constructores de naves conseguían empleo en algún aspecto de la trata. Igualmente varios productores se beneficiaron por la crecida demanda que exigieron los cultivadores de los africanos esclavizados, lo cual estimuló el desarrollo de varias industrias. Instrumentales en la trata esclavista que resultaron imprescindibles fueron el hierro, la madera, el cobre y el latón, sobre todo el hierro, puesto que se usaba en la manufactura de cadenas, grilletes y hierros que se utilizaban para mantener a los africanos esclavizados.<sup>3</sup> Con la acumulación de riquezas por la expansión industrial y en el número de trabajos, sobre todo a causa de la trata, también vino el crecimiento rápido de

varias comunidades porteñas en lugares como Liverpool (Inglaterra), Charleston (Carolina del Sur), y Newport y Providence (Rhode Island).

### *Implicaciones culturales de la esclavitud*

La circulación de cautivos africanos también tuvo gran influencia en las sociedades adonde entraron. La preferencia por cierto tipo de africanos que ejercían los capitanes en las ventas costeras era mayormente determinada por los comerciantes y cultivadores. Por ende, la homogeneidad cultural de los cautivos que abordaban los barcos negreros era de un carácter muy limitado. Por el contrario, las étnias que venían como ‘carga’ humana incluía a gente fante, bakongo, yoruba, ewe, akan, melimba, angola e igbo. Las interacciones inter étnicas que ocurrieron durante la Travesía Intermedia ayudaron a formar la base de la influencia cultural que llevaron los africanos a las sociedades esclavistas. A pesar de haber sido arrancados de sus antiguas familias, comunidades y tierras, su comprensión cultural sobrevivió esa Travesía Intermedia. Al ser comprados y vendidos a sus respectivas comunidades de plantación, frecuentemente transmitían elementos de su previo legado africano relacionados a la filosofía, espiritualidad, tradición musical, danza, prácticas agrícolas, lengua, arte y literatura. La condición esclava aseguró la alteración y hasta la pérdida de algunos aspectos de sus antiguas prácticas culturales debido, en parte, al desplazamiento generacional. Sin embargo, en muchos casos hubo esclavos que fueron obligados a adaptarse a su nuevo entorno, donde después de estar en íntimo contacto con esclavos de otras étnicas pudieron crear una base común para una cultura africana amalgamada y arraigada en la influencia del África Occidental. Estas con-

tribuciones le dieron forma no sólo a la vida de sus amos sino a las sociedades en que fueron obligados a vivir.

### *Implicaciones sociales de la trata esclavista transatlántica.*

Hubo un impacto social en las sociedades del mundo atlántico a causa de la trata esclavista, además de las influencias económicas y culturales. El movimiento de barcos trazando los caminos marítimos hizo que tierras distantes entraran en contacto y también engendró interacciones entre poblaciones sin distinción de raza, sexo o clase.

Típicamente los comerciantes dictaban la futura actividad de los marineros en la trata esclavista durante el periodo de comercio negrero legal. Al atracar, los marineros y comerciantes náuticos de varios continentes entraban en contacto con comerciantes africanos costeros para averiguar la posibilidad de comprar cautivos. Muchas veces se creaban relaciones entre capitanes de diferentes países durante las frecuentes estadías extendidas. Entonces negociaban el intercambio de bienes, incluyendo a esclavos. Al concluir las ventas, sin embargo, los capitanes, marineros y cirujanos constituían la primera categoría de gente que se relacionaba a diario con los esclavos abordado.

Lo común era que la edad y el sexo de los africanos cautivos que hacían la Travesía Intermedia variara. Los más codiciados eran los varones de entre 15 y 30 años pero los manifiestos de los barcos negreros reportaban cautivos varones adultos junto con ‘men-boys’ [hombres-niños] y ‘niños’ también. Asimismo, existía la categoría de cautivas hembras, típicamente mujeres, ‘women-girls’ [hembras-niñas] y ‘niñas’, que eran reportadas simplemente como ‘carga.’ Otro grupo de personas que se veía comúnmente en las naves negreras, aunque no se mencionan en muchas

discusiones sobre la trata, era los cautivos que los marineros y capitanes llamaban ‘viejos.’ A pesar de que eran ignorados y subestimados por los negreros, después de la llegada a los puertos, eran ofrecidos a la venta también. También había niños pequeños y madres nuevas que sobrevivían la travesía y eran vendidas a compradores interesados, además de cautivos ‘viejos.’ Este segundo escrutinio de la variedad de esclavos que era incluida en el mercado negrero desmiente el concepto tradicional que sugiere que lo que más se vendía era varones sanos y de edad productiva. Estos escrutinios subrayan la complejidad de una situación que comprendía la actividad negra de los cultivadores y los comerciantes. Por ejemplo, los amos enfrentaban el problema de controlar la condición física y médica de los cautivos recién llegados después de comprarlos. También tenían que designar a alguien para el cuidado de los más jóvenes y viejos. Si quedaban cautivos sin vender, sin embargo, los comerciantes sufrían bajas económicas debido a las estadías más largas de los ‘refuse slaves’ [esclavos basura] y el tener que proveerles alimento y transporte a otras regiones hasta que alguien los comprara.

### *La cultura del orden social y la violencia*

Al pasar semanas y hasta meses juntos a la vez, la interacción entre marineros y esclavos africanos durante la Travesía Intermedia creó una cultura de carácter único. Al viajar estas sociedades flotantes a la deriva mientras cruzaban el Atlántico, los marineros diseñaron ciertos modelos sociales de conducta que gobernaban la vida de los negros. Controlaban el almacenamiento de cautivos abordado, el tipo de comida que recibían los africanos, el uso de medidas de seguridad, y también los castigos que se daban a cautivos rebeldes. Típicamente, el número de africanos

en la ‘carga’ era muy superior al de los marineros, por lo cual los segundos se preocupaban de protegerse en contra de cualquier intento de rebelión instigada a bordo. Era común considerar a los esclavos como la mayor amenaza a la seguridad en los barcos negreros. Además, circulaban estereotipos acerca de africanos de ciertas naciones y su propensión a la insurrección, lo cual tuvo como resultado que se instituyeran mayores precauciones con ciertos esclavos, por ejemplo los cautivos angolanos, coromantes e igbos.

No obstante la cantidad de métodos que emplearon los marineros para evitar la insurrección de los esclavos, éstos demostraron mucha resistencia durante la Travesía Intermedia. Se valieron de conductas ingobernables en los barcos —de rebeliones y, sobre todo, de suicidios. Y, aunque consideraban que los esclavos varones eran los más propensos a rebelarse y por ende los encerraban en lo más profundo de las bodegas, esto no pudo impedir sus esfuerzos por buscar la manera de rebelarse abiertamente en contra de sus captores. La mujer negra sigue siendo invisible dentro de las grandes narrativas de la trata esclavista, pero ellas, junto a sus compañeros cautivos, también obraron voluntariamente en estrategias violentas para conseguir la libertad. Se puede atribuir el éxito de numerosas rebeliones a bordo de barcos negreros gracias a la participación activa de mujeres esclavas.

También hubo otros modos sutiles pero igualmente desafiantes de resistencia entre los esclavos —a través de suicidios. La forma más común y realmente pública de resistencia que enfrentaban los marineros era cuando los esclavos se lanzaban del barco al agua, no obstante sus intentos de prevenirlo. Algunos cautivos rechazaban el alimento o la atención médica que les pudiera mejorar su condición

de salud, mientras que otros tomaban medidas aun más extremas al ahorcarse. Algunos negreros también creían que había africanos que se asfixiaban al aguantar la respiración o que se estrangulaban tragándose la lengua para conseguir su libertad.<sup>4</sup> No obstante, debido a la consistente resistencia de los cautivos durante la Travesía Intermedia llegó a ser común oír del uso que le daban los marineros a los látigos para castigar a los cautivos desobedientes, al *spéculum-oris* para forzar la alimentación, al ‘thumb screw’ [torce pulgares], a la decapitación pública o a la fabricación de alambradas para el barco para disuadir futuros movimientos insurreccionistas. Sin contar las medidas punitivas, el efecto de la resistencia africana fue tripartita. El primer golpe era económico y venía con la pérdida de cautivos en alta mar, lo cual reducía el número de esclavos que los capitanes tenían para luego vender. Si al llegar al puerto los cautivos se veían maltratados, magullados o hasta psicológicamente inestables, esto también bajaba su precio en las ventas. Por último, esta conducta beligerante no se reservó únicamente para la travesía de los esclavos sino que vino a darle forma a la evolución de las sociedades esclavas atlánticas donde al transplantarse los africanos recientemente llegados adaptaban estas antiguas estrategias para aplicarlas a terrenos de las comunidades de plantación.

## *Conclusión*

En el 2007 estamos en una encrucijada para entender la enredada historia de la gente, la riqueza y los lugares geográficos que tuvieron íntima relación con la trata esclavista transatlántica. A pesar de la proliferación de actividades conmemorativas en universidades, iglesias, museos y bibliotecas en toda Inglaterra, el Caribe y Estados Unidos, permanece la pregunta de cómo ase-

gurar que futuras generaciones jamás olviden este aspecto crítico de la historia global. A la vez que se haga reverencia a los abolicionistas por el espíritu valiente conque hablaron en contra de la inmoralidad de la trata esclavista, también tendremos que recordar las vidas de los hombres, las mujeres y los niños aun sin voz o rostro que estuvieron en el centro de esta aventura económica motivada por la peor avaricia.

Tarde en el siglo diecinueve, en 1896, el historiador W.E.B. Du Bois estudió con mucho escrutinio la operación de la trata esclavista transatlántica en su tesis doctoral, para la Universidad de Harvard. Aunque sigan proliferando las monografías que investigan el sumamente complicado sistema de la trata, queda mucho trabajo por hacer, sobre todo con relación a la memoria histórica y cultural. Prueba de esto está en el hecho que el transporte y la venta de esclavos como bienes inmuebles frecuentemente se pierde en concepciones populares de la notoria 'trata triangular.' Más alarmante aún, sin embargo, es el hecho que algunos estudiantes siguen imbricando las experiencias de la Travesía Intermedia con 'viajes fantásticos,' al estilo de cruceros de lujo. Debido a la agobiante realidad, los estudiosos, escritores, maestros, músicos y poetas enfrentan enormes retos, por ejemplo el buscar, de alguna forma creativa, la poca pero restante evidencia de la trata, tal vez el más difícil de todos. Aun más difícil es buscar la manera más eficaz de conseguir que la importancia de estudiar esta historia de lugar a esfuerzos por alentar la memoria cultural.

El creciente interés en los estudios globales ha lanzado tres principales temas a las conversaciones entre estudiosos —el movimiento de personas, bienes e ideas. Para entender mejor la evolución de la trata esclavista transatlántica hay que considerar que

estos tres temas influyeron en la migración forzosa de cautivos de África donde alguien formuló la idea de convertir en bienes inmuebles a otras personas para así ponerlos a la venta en un mercado global y exponerlos a su futura explotación. Como 'carga' humana, los esclavos fueron transportados y designados a puertos como Jamaica, Georgia, Cuba, Virginia, Charleston, y Barbados. Ya desplazados, estos supervivientes de la Travesía Intermedia y sus descendientes tuvieron un impacto significativo en las 'nuevas' tierras y comunidades a las que entraron. Al ir más allá de los estudios estadísticos cuando se estudia la variedad de esclavos, de seres pensantes y sintientes que fueron obligados a viajar a bordo de naves, le damos más validez a sus vidas y a sus experiencias con la trata esclavista y después. Por ende, debidamente reconocemos el espíritu inquieto de los hombres, mujeres y niños que se vieron obligados a entrar por el 'Portal de no retorno' donde al estar a bordo de los barcos negreros eran expuestos a viajes peligrosos y obligados a comenzar nuevas vidas separados de sus familias en lugares desconocidos por todo el mundo atlántico.

#### Bibliografía

- 1- Davis, David Brion. 2006. *Inhuman Bondage: The Rise and Fall of Slavery in the New World*. New York: Oxford University Press, p. 14.
- 2- Davis, David Brion: ob. cit: 80.
- 3- Williams, Eric. 1994. *Capitalism and Slavery*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, pp. 68, 79, 81.
- 4- William D. Piersen discute este acontecimiento entre esclavos en su conocido ensayo "White Cannibals, Black Martyrs: Fear, Depression, and Religious Faith as Causes of Suicide Among New Slaves," *Journal of Negro History* 62 (April 1977): 135.