

CÓMO SE ORGANIZABA UNA EXPEDICIÓN

Don Pío Baroja es uno de los expertos más documentados en el tema de la trata de negros en los siglos XVIII y XIX, y da detalles muy reales en su obra "Pilotos de Altura".

He aquí como describe el modo de fletar un buque negrero.

"Como ya no puede quedar vivo nadie que haya presenciado con sus propios ojos cómo se creaba y cómo funcionaba una empresa de trata de negros, lo explicaré yo con detalles.

Se constituía una sociedad de ocho o diez personas de La Habana, comerciantes, bodegueros y almacenistas.

Se reunía un capital de cien mil duros, por lo menos.

Uno de los armadores solía ser el administrador.

Se calculaba que un buque de trescientas toneladas podía llevar a bordo, entre el sollado y la cubierta, de quinientos a seiscientos negros. Claro que iban estibados como si fueran vacas o caballos.

La sociedad elegía un capitán, y el capitán nombrado giraba una visita a la bahía, para ver si hallaba un buque de buena marcha, y de preferencia construido en los Estados Unidos.

En el caso de no encontrar en la bahía uno a gusto, el capitán emprendía un viaje a Baltimore; en este puerto yanqui se construían los más veloces.

Después de comprar el buque, el capitán se hacía cargo de él; lo llevaba a La Habana, Casa Blanca, a uno de los muelles. Se examinaba el barco desde la quilla hasta el tope, tanto el casco como la arboladura, y se reparaban todas las deficiencias encontradas.

En seguida se ajustaban con un maestro tonelero doscientas pipas de aguada estibadas en la bodega. Un carpintero tomaba la contrata para construir un sollado de tablas de quita y pon sobre las barricas de la aguada y bajo la cubierta. El velero cosía un juego nuevo de velas, pues las que solía llevar el buque se deshacían en el camino antes de llegar a la costa de África.

Aquellas lonas servían también para abrigar a los negros cuando dormían sobre cubierta.

Las faenas preparatorias se terminaban en dos o tres semanas a fuerza de gente y de oro. En tanto, los armadores se agenciaban un factor para las compras de negros en África.

Casi todos aquellos factores eran portugueses o agentes de los portugueses.

En el intervalo, el capitán encontraba sus oficiales: tres pilotos, primero, segundo y tercero; dos guardianes, un condestable y el cirujano. Como los puestos eran peligrosos, se buscaba gente fiel y de confianza.

Ningún capitán se embarcaba en la carrera africana sin llevar varios viajes de piloto. El elegido debía ser hombre valiente, experimentado y sereno; había que sostener en el barco una disciplina rígida; si venían las cosas mal, entregarse al crucero inglés que intimaba la rendición, y si existían posibilidades de resistir con éxito, contestarle a cañonazos.

Al mismo tiempo, el capitán debía conocer las costumbres y las enfermedades de los negros.

Al momento de instalarse el factor en el barco hacía una lista de los géneros que tenía que llevar; se la entregaba a los armadores, y el administrador y él comenzaban a recorrer los almacenes. Los géneros comprados se depositaban en un cobertizo.

Los guardianes y el condestable vigilaban la aguada y se agenciaban leña, calderos para el rancho, alambiques y filtros, por si escaseaba el agua; coys, sirenas de mano, maletas de cinc, jarras para llevar la pólvora de la santabárbara, bombas, palanquetas, sacos de metralla, lampazos con que enjugar la cubierta, carracas, que usaban a veces los capataces africanos, y zambullos o baldes de madera.

El bodeguero almacenaba toda clase de géneros de comer y beber, como dulces, conservas, cecinas, mermeladas, vinos y licores.

El factor se ocupaba sólo de lo relativo a los negros, y compraba, primero, aguardiente.

Los reyezuelos y personajes importantes de África no podían vivir sin

aguardiente, al que llamaban, en las orillas del Congo, "mala fo".

Por lo general, los barcos negreros llevaban treinta o cuarenta pipas de alcohol, ocho o diez fardos de guineas azules y cuatro de guineas blancas. A estas telas de algodón las llamaban guineas, porque eran las que servían para la compra de negros en la costa de Guinea.

Cargaban también los factores dos fardos de telas de romales, dos de sarasa, cuatro o seis cajas de abalorios, ocho o diez de fusiles, cien barriles de pólvora, de arroba y de arroba y media, y un sinnúmero de chucherías.

Se llevaban trescientos pares de grillos dobles para poner a cada negro en el pie, una o dos barras de justicia y cien pares de esposas. Al mismo tiempo se embarcaban útiles de carpintería, de herrería y de artillería.

Cuando el barco se encontraba ya listo, se largaba en el tope del palo trinquete una bandera cuadrada, roja, indicación para pedir gente. Al llamamiento acudían marineros de todas las naciones, muchos reincidentes en el viaje a la costa de Guinea, y el contraamaestre los escogía uno a uno.

Generalmente, se pagaba a cada marinero de cuarenta a cincuenta duros al mes, por adelantado, y en el caso de lucha, el armador se comprometía a darles una gratificación de cincuenta a cien duros.

Al tercer día después del ajuste, por la madrugada, debían estar todos a bordo.

Entre la oficialidad del barco negrero, el factor era de los más importantes; además de su sueldo, cobraba el diez por ciento de los negros llegados a salvo.

Si un capitán, factor o piloto traía a bordo algunos negros adquiridos por él, al armador le correspondía la mitad del precio de tales negros por el pasaje y la manutención.

Los factores, generalmente, iban contratados para comprar tres o cuatro cargamentos de ébano. A veces pasaban largas temporadas en África, y escribían a los armadores cuando reunían el cargamento completo.

Los capitanes de los buques negreros cobraban la comisión del diez por ciento y cien o ciento veinte duros al mes.

El primer piloto ganaba ochenta duros mensuales y seis duros por cabeza; su obligación era la derrota, ocuparse del consumo del agua y de los víveres, llevar una lista de los muertos en alta mar, subir a los palos con el anteojo cuando el vigía cantaba vela y curar a las negras enfermas.

El segundo piloto ganaba cuatro duros por cabeza y setenta al mes. Su obligación consistía en montar la guardia del capitán y llevar el diario de a bordo.

El tercer piloto tenía dos duros por cabeza y sesenta mensuales. Hacía guardias, copiaba los apuntes del factor y se hallaba encargado del botiquín.

Generalmente, el reyezuelo o el cacique prestaba sus carpinteros para construir las barracas.

El tercer piloto debía hacer, además, la cura a los negros, en compañía del contramaestre; cuidar de la bodega, probar la comida y estar siempre con el fouet o musinga en la mano.

<>El contramaestre se ocupaba en cumplir las órdenes del capitán, mandar a la marinería, disponer el aseo del buque y vigilar para que la comida fuese buena.

Los primeros y segundos guardianes espiaban a los negros, observaban si comían o no, si complotaban algo, y tenían siempre media caldera de agua hirviendo con sus grandes cucharones de hierro, pues en caso de sublevación, lo que más terror producía a los negros era el agua hirviendo, y con este procedimiento bárbaro se acababan sus batallas.

Los guardianes ganaban cincuenta y sesenta duros mensuales y un duro por cabeza de negro.

Había además otro empleado, llamado pañolero o bodeguero. El bodeguero vigilaba la bodega, los víveres y la aguada; solía tener a sus órdenes ocho o diez negros jóvenes, llamados muleques, encargados de poner orden.

< mensuales. duros cincuenta y negro de cabeza por reales diez cobraba cirujano >

A veces aparecía en la dotación un capitán, llamado de bandera, capitán ficticio, puramente de aparato, y que servía de testafarro.

Cuando existía capitán de bandera a bordo, éste ganaba un duro por cabeza y cincuenta al mes.

Entonces el capitán efectivo solía presentarse oficialmente como si fuera pasajero.

Cuando el buque negrero se encontraba ya listo, se disparaba un cañonazo, se levaba el anda, y si no había viento, lo remolcaban algunos botes.

Al aproximarse al muelle de Caballería de La Habana, se acercaban al costado casi siempre quince o veinte guadaños o botes de alquiler llenos de gente, comerciantes de la ciudad interesados en la expedición. Venían a almorzar a bordo fuera del Morro. El capitán solía disponer un gran almuerzo.

Regía la costumbre de que cada convidado escogiera los cubiertos, platos y copas, y después de servirse de ellos los tirara al agua. Esto se practicaba para dar una impresión de riqueza y de rumbo.

Tras de la ceremonia, los comerciantes habaneros daban la mano de despedida a los oficiales del buque y en seguida se embarcaban en los guadaños, haciendo grandes saludos con sombreros y pañuelos.

Algunos capitanes, socios en las empresas, solían al despedirse dar verdaderos banquetes, que les costaban cientos de pesetas, a los que acudían los negreros de La Habana y sus queridas y otras mujeres de vida alegre.





EL VIAJE y LA COMPRA DE NEGROS

Desde el momento en que se emprendía el viaje y se salía a alta mar, se ponía un grumete en el tope de proa para avisar al oficial de guardia cualquier vela que se presentara a la vista.

Todo barco mercante o de guerra era un enemigo para el negrero. Nunca paz por debajo de la línea. "No peace beyond the line", decía Drake. Todo es enemigo fuera del puerto, podíamos decir nosotros. Si se veía algún buque de guerra, se variaba el rumbo, y luego se iba enderezándolo hasta llegar a África.

Al aproximarse al punto de destino, generalmente la costa desde Sierra Leona a la orilla del río Congo, llegaban unas cuantas canoas con dos o tres negros a bordo. El capitán mandaba darles aguardiente y les compraba huevos, gallinas y pescado.

Aquellos negros proporcionaban al capitán y al factor cuantas noticias pudieran desear: qué buque salió el último, cuántos esclavos llevó, si iba a La Habana o al Brasil, si quedaban muchos negros en la plaza, a qué precio se cotizaban, cómo se llamaba el reyezuelo.

Contaban también si había estallado alguna guerra entre las tribus, si se hicieron muchos prisioneros, si rondaban los buques ingleses y si frecuentaban aquellas aguas las canoas de los curmanes.

Los curmanes servían de espías a los ingleses y daban aviso a los buques de guerra cuando recalaba un negrero. Los curmanes, gente de Liberia y de Sierra Leona, pagadas por el gobierno de Inglaterra, hablaban inglés.

Al llegar al poblado, el capitán se embarcaba en su bote y saltaba a tierra, se presentaba en la casa del reyezuelo, le explicaba su objeto y discutía con él; el reyezuelo exigía primero sus derechos: cuatro o seis garrafones de aguardiente, un barril de pólvora, un fusil y seis piezas de guinea. A este lote daban el nombre de cábala.

El capitán preguntaba al reyezuelo cuántos esclavos podía entregarle pagándole lo de costumbre, y le pedía que pusiera guardias cuando se construyeran las barracas para que no se le escapasen los presos.

El buque se conducía a un fondeadero y se daba principio a la construcción de las barracas, cerca de la costa. El capitán y el factor se internaban río arriba llevando género para comprar cincuenta o sesenta hombres.

En el primer poblado alquilaban una choza, que les servía de tienda. Con sus sirvientes principiaban a hacer unos lotes.





TRATOS EN AFRICA

En un listón de madera como el que sirve para tallar a los quintos marcaban siete pies de altura, los dos últimos de arriba divididos en pulgadas.

El negro valía más cuanto mayor fuese su estatura. Si medía seis pies, valía dieciocho piezas, entre ropas, abalorios, pólvora, aguardiente, fusil, etcétera. Cada pulgada de menos se rebajaba una pieza. Las mujeres tenían el mismo valor si eran jóvenes y de buen aspecto.

La unidad de medida para la compra era diferente en los distintos países: en Bonny se llamaba una barra; en la Costa de Oro, una onza; en Calabar, un cobre; en Benin, una caldera; en Angola y en el Congo, una pieza.

Concluidas las barracas se desembarcaba todo el cargamento, y el tercer piloto solía remitir en lanchones hacia el interior la mayoría de los artículos clasificados.

A los pocos días el reyezuelo se presentaba en el buque con su estado mayor, todos armados, y el jefe con una corona de barbas de elefante en la cabeza.

El capitán invitaba al jefe o reyezuelo a sentarse en un taburete, mandaba sacar unas cuantas botellas de aguardiente; la primera copa

la recibía el jefe, pero no podía beber sin dar antes su parte a su dios, Grigri o Xuxu.

Este dios venía a ser unas ataduras que llevaba en el puño y en la cintura, con unos nudos, y dentro de ellos un poco de tierra, hierbas, barbas de elefante y cortezas de distintos árboles. El reyezuelo echaba un poco de aguardiente a su dios, a quien suponía amigo del alcohol, y el resto se lo bebía él; los de su estado mayor le imitaban.

Celebrada la ceremonia, comenzaban las operaciones financieras en grande. Se presentaban dos o tres comerciantes con ocho o diez negros, tomaban asientos, bebían aguardiente y discutían los precios; después de ellos venían otros, y otros, casi todos portugueses o mestizos de portugueses.

Con relación al precio, los muchachos robustos tenían más valor; los viejos con la cabeza rapada, menos; las mujeres con hijos, menos que las solteras, y a las viejas no las quería nadie. En general, el negro, cuanto más oscuro era y más robusto, valía más. El negro pálido no producía confianza.

Los negros venían al mercado con sus comerciantes y havildares, generalmente sueltos, pero si eran prisioneros de guerra, cimarrones del bosque o ladrones, los traían atados.

Solían emplear para ello una caña de bambú de una vara de larga, con dos agujeros en los extremos; en cada agujero de éstos iba sujeto cada brazo con un bejuco, y con los dos brazos en forma de cruz y con un cordel atado a la cintura, el amo llevaba a su esclavo como un aldeano lleva a su vaca al mercado o al matadero.

Cuando un jefe mandaba un pelotón de soldados suyos a los bosques, a cazar a los cimarrones, recomendaba que los cogieran a palos o con trampas, y que si les disparaban tiros de fusil lo hicieran de las nalgas para abajo; así muchos prisioneros, al parecer fuertes, tenían las piernas débiles por las heridas, y eran inútiles para trabajar.

En ocasiones, un reyezuelo guardaba hasta doscientos presos de esta clase, y si no llegaba pronto algún buque de trata, el reyezuelo no encontraba mejor procedimiento de zafarse de ellos que cortarles la cabeza.

Cuando se les reprochaban estas muertes, decían que la manutención de tanta gente les costaba mucho.

Los esclavos eran de distintas procedencias: unos hechos por astucia por el factor, otros prisioneros del reyezuelo y cautivados por él, algunos, criminales, ladrones y adúlteros que el gobierno de la tribu vendía.

Había también prisioneros de guerra, esclavos nacidos de madre esclava, y algunos, muy raros, hombres libres que, impulsados por su pasión por el juego, se jugaban a sí mismos y a sus familias, convirtiéndose voluntariamente en esclavos.

Había otra clase de esclavos llamados en el país esclavos de casa, hijos de los esclavos unidos al servicio de la finca de un dueño. Era raro que estos cautivos fueran vendidos a los extranjeros.

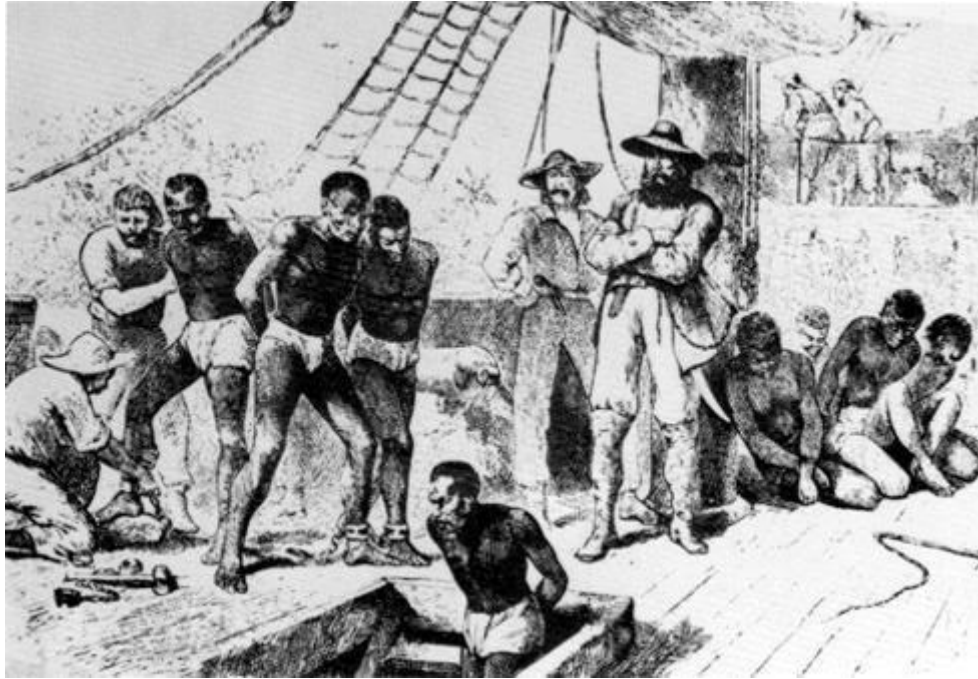
Se consideraba deshonoroso entre los negros propietarios el venderlos. Únicamente lo hacían los hombres desprestigiados, jugadores y borrachos.

Allí, en el Congo, cada familia tenía muchos hijos.

Un jefe podía reunir cuarenta o sesenta mujeres propias; un particular, hasta ocho. Cuando un congolés se quería casar con una mujer, debía pedir permiso al reyezuelo, e ir de gala.

Para esta ceremonia cada uno llevaba una piel blanca de gato sujeta a la cintura y colgando por delante.





EL VIAJE DE VUELTA CON LA CARGA

Respecto a la moral de los capitanes y pilotos negreros, era indudable que se acostumbraban a ver en sus expediciones una aventura peligrosa en que se podía perder el dinero y la vida y ganar la fortuna.

La desdicha del africano encadenado no les hacía mella: lo consideraban como a un animal.

La codicia les impulsaba a no dejar a los negros en su barco más que un espacio parecido al que ocupa un muerto en su ataúd.

Muchos negros estaban obligados a viajar siempre sobre un lado, replegados sobre sí mismos, sin poder extender los pies. Acostados, sin vestidos, sobre un suelo muy duro, traídos y llevados por el movimiento del barco, su cuerpo se cubría de úlceras y sus miembros no tardaban en ser desgarrados por los hierros y las cadenas que los tenían atados unos a otros.

Cuando llegaba el mal tiempo y se cerraban las escotillas del barco, los sufrimientos eran horribles; echados los unos sobre los otros, sofocados por el calor insoportable de la zona tórrida y por la exhalación nauseabunda que salía de sus cuerpos, la sentina del barco parecía un horno ardiente y pestífero.

Aquellos desgraciados, encerrados de tal manera en un calabozo infecto y privado de aire, solían lanzar gritos lamentables; se les oía llamar y decir en su lengua:

"Aquí nos ahogamos"; pero los negreros no hacían caso.

Había terribles negreros, capitanes crueles y desalmados, con instintos sádicos, que no sólo estibaban a los negros como si fueran fardos, sin dejarles sitio para moverse, y si morían los tiraban al mar para que sirvieran de pasto a los tiburones, sino que los martirizaban.

Éstos utilizaban la barra de justicia, una barra de hierro con grillos para los pies, y el collar que se conocía con el nombre francés de carcan.

Había casos terribles. Cuando el barco negrero la Jeune Estelle, de la Martinica, con su capitán, Olimpio Sanguines, se dirigía camino de las Antillas, un crucero inglés le dio caza.

Mientras se efectuaba la persecución pasaron por cerca del crucero varias barricas. Cuando los ingleses entraron en el barco se quedaron asombrados de no ver negros, pero oyeron gemidos que salían de una barrica.

La abrieron y encontraron dos muchachas negras asfixiadas y medio muertas. Todo el cargamento había ido al mar metido en las barricas, y aquellas dos muchachas quedaban porque los negreros no tuvieron tiempo de echarlas por la borda.

El capitán Sanguines, de la Martinica, hizo su procedimiento famoso entre los negreros, y algunos le imitaron en casos parecidos.

Los portugueses y brasileños, que llevaban muy poca tripulación en sus barcos, solían tener a los negros encadenados por brazos, piernas y cuello, sin sacarlos al aire, y muchas veces se morían asfixiados por el ambiente espeso y el calor de la bodega.

Algunos negreros eran verdaderamente satánicos; muchos llevaban a bordo perros antropófagos, que se alimentaban de carne y bebían sangre humana. Estos animales feroces, conocidos por los colonos de América con el nombre de perros devoradores, eran empleados en las colonias para la caza de los cimarrones.

En algunos barcos negreros se les colocaba durante la noche cerca

de las escotillas, a fin de que se echaran sobre el negro que intentara, a favor de la oscuridad, salir de la bodega para respirar o para tirarse al mar.

También solían usar, sobre todo los brasileños, otro sistema muy bárbaro. Tenían a todos los negros con un par de grillos a los pies, lo mismo en la bodega que en la cubierta o en el entrepuente, y pasaban por entre las piernas de los esclavos una cadena delgada, a la cual ponían un sistema de poleas.

A la menor alteración o bulla, tiraban de la cadena, la ponían tensa a cierta altura y quedaban los negros cabeza abajo.

En épocas anteriores a la mía, muchos de los negreros eran también piratas. Se recordaba el caso del capitán Lemoine, al mando de la "Bamboche".

Lemoine partió de Lîle-de-France para hacer la trata, encontró un barco portugués cargado de negros y de polvo de oro, se lanzó al abordaje, mató al capitán, al contra maestre, a un coronel portugués que iba de pasajero, encerró a los marinos en la bodega, robó cuanto había, hizo un agujero en el barco, para hundirlo, y se marchó.

A los negrófilos, lo que más les indignaba era el baile que se celebraba en los barcos negreros al son del tamtam. En general era un baile inocente.

A veces, los negros se excitaban y había que poner marineros en las bordas para que no se tirasen al agua porque se volvían como locos. Después de estos bailes las escenas en la sentina debían de ser terribles.

El espíritu de lucro de los negreros se comunicó a los negros, y los padres vendían a los hijos y los maridos a las mujeres. Los agentes europeos impulsaban con frecuencia a la guerra a unas tribus contra otras y a los reyezuelos entre sí.

El odio se unía a la codicia, porque el vencedor no sólo ganaba la guerra cuando la ganaba, sino que vendía a todos los prisioneros.

Los franceses, en el Senegal, acostumbraron a los reyezuelos a hacer prisioneros a los indígenas de su mismo país y a venderlos; desde entonces solían coger a todos los habitantes y hacerlos esclavos.

Los negros mismos eran los peores traficantes de la genfe de su raza y de los que con más dureza trataban a sus esclavos.

Antiguamente, y en tiempo de Zaldumbide, por lo que me dijeron, los capitanes se entendían con los mismos negros comerciantes, que tiraban tiros, tocaban el tambor o encendían hogueras en la costa para dar a entender que tenían esclavos a la venta.

Era la época en que con unos paquetes de guinea, abalorios y unas cuantas escopetas viejas, todo por valor de cinco o seis mil pesetas, se compraban cargamentos de negros para venderlos en La Habana o en el Brasil por ochenta o cien mil duros.

Respecto a las tripulaciones negreras, naturalmente, podía asegurarse que las constituían lo peor de cada casa. A los marineros no se les exigía libreta ni documentos.

Los capitanes y pilotos eran de distinta procedencia: franceses, ingleses, españoles, portugueses o italianos y de varios países de América, en particular brasileños y cubanos. De éstos no se podía decir quiénes eran mejores ni peores: había de todo.

Entre los marineros negreros se notaban diferencias grandes: los franceses se mostraban reñidores y borrachos; los portugueses y gallegos, roñosos y disciplinados y un tanto serviles; los italianos, ladrones y vengativos; los brasileños y cubanos, gandules y perezosos, y los primeros más crueles, pues trataban a los negros peor que al ganado, como si tuvieran algún agravio que vengar de ellos.

Entre los españoles, los peores marinos para los viajes negreros eran los catalanes y los vascos. Los catalanes reclamaban siempre y creían que los engañaban, todas eran quejas.

Los vascos se mostraban indisciplinados, desesperados, marineros rebeldes, marineros tigres. Creían, sin duda, que, fuera de su país y de su pueblo y en un barco dedicado a la trata, no quedaba en pie ni leyes ni respetos humanos.

Probablemente, de ser marinero, yo hubiera creído lo mismo. Esta condición se sabía entre los negreros, y una tripulación completa de vascos no la hubiese aceptado ningún capitán, de miedo a la rebelión.

La gente de color tampoco se admitía en un barco negrero, al menos

en gran número, porque podían jugar una mala pasada; así que, fueran soplets, como llamaban los franceses a los marineros negros, o curmanes que hablaran inglés, no entraban en las dotaciones de barcos negreros más que en exigua minoría.