

Marcus Rediker: *The Slave Ship: A Human History*. Penguin Books. Nueva York. 2008. 448pp.

María Cecilia Costero Garbarino¹

La reciente obra del profesor de Historia del Atlántico de la Universidad de Pittsburgh (EE.UU.), Marcus Rediker,² ha sido traducida recientemente al español.³

Esta reseña hará referencia a esta obra, que el autor presenta en 10 temáticas. Se trata de un trabajo de investigación con un manejo de fuentes primarias que da lugar a un estudio con aportes sumamente novedosos respecto a lo que se ha escrito sobre la trata africana a través del Atlántico.

Para el autor, no hay estudios sobre el mecanismo empleado que garantizó la “mayor migración forzada de la historia”, que es lo que él plantea abordar en este libro y que caracteriza como clave de una fase del proceso globalizador y del desarrollo del capitalismo global llevado a cabo por las potencias atlánticas: Gran Bretaña y las colonias norteamericanas, Portugal, Francia, Holanda, España, Dinamarca, Suecia con sus respectivas zonas de influencia.

Es por ello que esta obra ejemplifica una de las tendencias globales de la actualidad al acercar el comercio oceánico del Atlántico oriental con el Atlántico occidental, explicando también de qué forma se creó una fuerza laboral y una economía mundial mediante lo que el historiador francés Jean Suret – Canale (1973) ya había advertido, el comercio triangular en el que Europa mandaba manufacturas a África, sacaba a fuerza de conquista a africanos que a su vez llegaban en los barcos negreros a sostener las economías de plantación impuestas por los europeos en los nuevos mundos de América.

El libro recoge lo mejor de la biblio-hemerografía escrita sobre el tema de la trata de africanos por el Atlántico pero va más allá porque rescata escritos de capitanes, marinos y africanos, poemas y notas periodísticas, obras de teatro y mensajería escrita, entre otras fuentes de información poco conocidas. El autor pone especial atención en los barcos de transporte que enviaron comerciantes británicos y norteamericanos entre el siglo XVIII y XIX, particularmente entre 1700 y 1808 en el que se trasladó a más cautivos que en ningún otro momento de la historia. Desarraigada de regiones principales de África -Senegambia, Sierra Leona, Costa de Oro, Ensenada de Benín, Ensenada de Biafra, Congo y Angola-

1 Dra. en Relaciones Internacionales por la UNAM. Profesora investigadora, Programa de Estudios Políticos e Internacionales, El Colegio de San Luis; entre sus intereses de investigación se encuentran los estudios sobre la mujer y la paradiplomacia. cecilia.costero@colsan.edu.mx

2 Marcus Rediker, *The Slave Ship: A Human History* (2008, 448 p.).

3 Traducida al español con el título de Barco de Esclavos. La trata a través del Atlántico (2021), Capitán Swing Libros, S.L. en Madrid, España (477 p.).

la mercancía humana fue trasladada sobre todo a las islas azucareras británicas (como Jamaica), donde se compraba al 70% de los esclavos y donde otra parte llegó a compradores franceses y españoles.

Tal drama humano se desarrolló en incontables escenarios a lo largo de casi cuatrocientos años de trata de esclavos, desde el siglo XV hasta fines del XIX; como plantea Rediker (2021: 15) más del 40% de los africanos, unos tres millones, fueron transportados preferentemente en barcos británicos y estadounidenses entre los siglos XVIII y XIX, para llegar en cantidades no menos despreciables a los comerciantes franceses y españoles. Estos datos del autor dan a conocer que 1 de cada 10 esclavos africanos llegaron a América del Norte, principalmente a Carolina del Sur y a Georgia. A lo largo de estos hechos, el autor se dio a la tarea de compilar toda la información posible para presentarnos un documento histórico, en el que rescata la historia de personajes reales, de quienes quedan testimonios escritos.

Para efectos de sintetizar y analizar esta valiosa obra escrita por Rediker (2021), se ha dividido su exposición, permeada de subjetividad, en los siguientes cuatro puntos.

Los dramas de la trata de esclavos a través de sus nombres

A los africanos los “cazaban” en sus territorios, debían sobrevivir en los barcos negreros y quienes lo hacían eran “lanzados a las fauces ensangrentadas de un mortífero sistema de plantación, al que, a su vez, los cautivos opusieron resistencia en todas las formas imaginables” (p. 13). Es por eso, como plantea el autor, que “el drama de la trata de esclavos no comenzaba en los barcos” (p. 15) sino mucho antes.

Comienza Rediker (pp. 14–18) indicando que el “primer drama” se centraba en las relaciones entre el capitán del barco de esclavos y su tripulación. El “segundo drama” tuvo que ver con la relación entre los marinos y los esclavos - basada en la alimentación forzada, en la violencia física, la violación de cautivos, en la obligación de hacer ejercicios, disciplinarlos y castigarlos – frente a infinitas resistencias de los trasladados, que iban desde las huelgas de hambre, el suicidio y la insurrección hasta aprender el idioma de los captores, inventar lenguas, aprender los conocimientos técnicos del barco y establecer vínculos entre ellos, por lo que se llamaban “carabelas” que equivalía a hermano o hermana.

Un “tercer drama” tuvo que ver con los conflictos y la cooperación entre los propios esclavos, porque eran de razas, etnias, género y clases diferentes pero que subsistían amotinados en la cubierta inferior del barco, encadenados juntos. El “cuarto y último drama” no se desarrolló en los barcos sino en las sociedades británica y norteamericana, temas que fueron recogidos, entre otros, por los trabajos de Thomas Clarkson, con informaciones que obtuvo en los muelles de Bristol y Liverpool (pp. 18 – 19). Es cierto cuando Rediker (p. 21) plantea que “el viaje” transformaba a quienes lo hacían, o más bien, sobrevivían.

Uno de los aspectos fascinantes de la obra de Rediker (2021), tiene que ver con las biografías contadas por algunos africanos esclavizados que llegaron a distintas regiones, desde los prisioneros encerrados, como el capitán Tomba, quien embarcó en la isla de Bance en Sierra Leona; la “contramaestre”, porque mantenía el orden entre sus compañeras, hasta que fue arrojada al océano por la borda, como comúnmente se hacía con los esclavos enfermos o que eran castigados sin dejar su registro, o el hombre desconocido que subió al barco esclavista *Brooks* a fines de 1783 con su esposa y sus dos hijas con el síntoma de una “aletargada insensibilidad”, quien con sus propias manos se abrió la yugular y se negó a ingerir alimento hasta su muerte (p. 31).

Otras historias que rescata Rediker (p. 34) se refieren a lo que sucedía en los barcos negreros, como en el caso de Sarah, esclava quien sobrevivió a este viaje trasatlántico y llegó a vivir a Granada, llevando con ella los cantos, las danzas y la resistencia. Así mismo, el caso de Samuel Robinson, un niño irlandés quien abordó el *Lady Neilson* en 1801 con su tío el capitán del barco hacia la Costa del Oro: “Al pirata Samuel solo le aterrorizaban los tiburones que seguían a los barcos negreros cuando llegaban hasta las costas de Guinea, debido a los deshechos producidos por los humanos, los restos de comida y la basura que continuamente se tiraba por la borda” (p.55).

O Bartholomew Roberts, marinero y pirata, un joven galés que se enroló como segundo oficial en el *Princess* que zarpó de Londres a Sierra Leona en 1719 y que aterrorizó a la costa africana provocando pánico en los comerciantes porque aplicaba el método de la “dispensación de justicia” un ritual de sangre y violencia que asestaba a capitanes y tripulaciones enteras (p. 37). Asimismo, el libro recoge pequeñas biografías de capitanes, comerciantes y escritores, como Thomas Gordon quien en su libro *Principles of Naval Architecture* (1784), explica la evolución del barco, “esta máquina, la más noble y útil” que se haya inventado (p. 61), y retoma los orígenes y la génesis del barco esclavista. A partir de que los portugueses bordearon la costa africana, para comprar oro, marfil y seres humanos, realizaron exploraciones tempranas que marcaron el inicio de la trata atlántica y los cambios en esta máquina naval con cañones de hierro fundidos, que alcanzó mayor velocidad, un poder de destrucción incomparable así como una capacidad para transportar trabajadores expropiados (pp. 63 - 64).

El barco negrero como una máquina, como prisión y factoría

El barco esclavista fue una máquina bien armada, capaz de cubrir grandes distancias como una poderosa máquina de navegación, pero fue también una factoría (palabra que viene de factor = comerciante, lugar para realizar intercambios, anclados en las costas) y más aún fueron prisiones móviles, marítimas como afirma Rediker (p. 67), construidas de madera de roble blanco de los bosques de Nueva Inglaterra, donde se promovió un negocio que

prometió grandes inversiones pero también ganancias.

En esta parte de la obra, el autor destaca la figura de Joseph Manesty, comerciante de Liverpool, quien deseaba construir barcos para el "comercio con África", por lo que le escribió a John Bannister de Rhode Island en 1745 para hacerle un pedido trasatlántico con una serie de especificidades. Por ello, "ordenó que se colocaran revestimientos con tablones de pino y pelo de caballo y que se forraran con cobre como protección contra los parásitos de las aguas tropicales de África; es más, dice el autor que "dependiendo del lujo y las decoraciones que quisiera el comprador, llegaban a continuación los pintores, los tallistas y los encargados de la decoración" (pp. 74 -75).

La construcción de barcos fue un oficio antiguo de un conocimiento altamente especializado, que se transmitía de generación en generación de maestros a aprendices o se hacían "a ojo", a partir de modelos o utilizando obras ya publicadas. Al respecto, el autor hace referencia a una edición de 1780, correspondiente a la "arquitectura naval" del *Universal Dictionary of the Marine* de William Falconer así como a la aparición en 1791 de la Society for the Improvement of Naval Architecture, dedicada a difundir información científica sobre diversos temas como tácticas navales y defensa militar, fluidos y materiales, cálculos de tonelajes, construcción del cuerpo del barco, proporciones entre mástiles y peñoles, prevención de incendios o cómo salvar un barco del hundimiento, que circulaban "más allá de las fronteras nacionales" (pp. 81 - 82).

Además, mediante información recabada en el archivo de la Society of Merchant Venturers de Bristol, el autor brinda una visión muy completa sobre la tripulación de un barco esclavista (que tenía el nombre de Peggy), a través, por ejemplo, de los escritos del capitán Anthony Fox y sus 38 tripulantes que zarparon hacia África el 13 de agosto de 1748 (p. 83). La edad promedio era de veintiséis años y una estatura de 1,67 metros, casi una tercera parte de esta tripulación encontró una muerte prematura en el viaje. Muchos de los hombres del *Peggy* eran originarios de las ciudades portuarias de Gran Bretaña. Contaban con un capitán, un primer y segundo oficial, quienes se reservaban el uso de la violencia; un médico (en los barcos norteamericanos llevaban un "libro de recetas" médicas que aplicaba el capitán),⁴ un carpintero, un contraamaestre,⁵ un artillero (o armero),⁶ un cocinero,⁷ de 10

4 En 1788 se aprobó la Ley Dolben o Ley sobre el Transporte de Esclavos que aplicaba a todos los barcos esclavistas británicos, donde se les exigía llevar a un médico a bordo y, a su vez, al médico se le exigía llevar un registro de las enfermedades o defunciones que ocurrían durante el viaje (p. 87).

5 Se ocupaba del mantenimiento de cables y anclas y en algunas embarcaciones estuvo a cargo de las esclavas (p. 88).

6 Se encargaba de las armas de fuego, las municiones y la artillería, así como de los candados y de las cadenas; el tonelero tenía a su cargo embarcar y preservar mercancías como el azúcar y el tabaco, además de los alimentos y sobre todo el agua (p. 88).

7 Generalmente había sido un marinero de más edad y podía ser un afroamericano; su labor era ardua, tenía que alimentar a trescientas o cuatrocientas personas dos veces al día (p. 88).

a 12 marineros,⁸ trabajadores de tierra firme y uno o dos grumetes.⁹ Barcos más grandes tenían una mayor tripulación incluso para vigilar a los esclavos. La división del trabajo correspondía también al tonelaje del barco, a su carga y a una específica escala salarial.

Después de esta nota sobre los barcos y su tripulación, Rediker vuelve al tráfico de esclavos para decirnos que la organización del trabajo esclavista comenzaba con el dueño del barco quien contrataba al capitán, a quien relevaba al final del viaje, era él quien se encargaba de la “navegación y todo lo relacionado con el cargamento”, él contrataba a la tripulación, procuraba las provisiones para el viaje y conducía los asuntos de la compra de los esclavos en África hasta su venta en las Américas, era pues, “el monarca de su mundo de madera” (p. 85) con una capacidad de acción extraordinaria.

A fin de cuentas, como nos cuenta Rediker (pp. 94 - 96), cualquier barco a partir de 200 toneladas podía convertirse en un barco esclavista, hasta que en 1750, de los astilleros de Liverpool, surgió uno más especializado, que fue más grande, con troneras de ventilación, fondo de cobre, más espacio entre las cubiertas y con las tecnología más importantes de la época.¹⁰

Camino africanos hacia la esclavización atlántica

A partir de este apartado, Rediker (p. 105) explica cómo se llevaba a cabo la destrucción, quema y caza de personas en las aldeas africanas para garantizar su venta como prisioneras, y, cuando el barco negrero se acercaba a las costas, fueran vendidas como esclavos.

Hacia el año de 1700, África Occidental y Centro–Occidental contaban con una población de unos veinticinco millones de personas que vivían en sociedades tributarias, ordenadas por parentescos desde Senegambia hasta Angola. Pocas de estas sociedades eran grandes Estados con territorio extenso, comercio lucrativo y grandes ejércitos. Aunque afirma Rediker (p. 109), que la esclavitud era una institución antigua y aceptada, reservada a los prisioneros de guerra, nunca representó la sangría humana de siglos, como lo planteó Walter Rodney en la publicación de Siglo XXI, *De Cómo Europa subdesarrolló a África* (1982).¹¹

8 Sus tareas eran esencialmente las mismas en cualquier tipo de barco, sabían realizar todos los aspectos del trabajo: limpiaban cubierta, hacían rondas nocturnas, vigilaban a los esclavos y les quitaban instrumentos cortantes. En los barcos esclavistas eran además los guardianes de la prisión mientras los esclavos se bañaban, comían, bailaban o permanecían sentados en la cubierta, trabajo que también llevaron a cabo los trabajadores de tierra firme, hasta alcanzar, después de dos o tres viajes, el grado de marineros comunes (p. 89). Comúnmente eran abusados por el capitán y por los oficiales del barco.

9 Los grumetes eran niños entre los 8 años y jóvenes de 14 años, aprendices del capitán se como relata el libro en la vida de Samuel Robinson mencionado en el libro que se comenta.

10 En el apartado de “John Riland: la descripción de un barco esclavista, 1801”, a partir de la p. 96, se describe al barco esclavista: “compartimentos con doscientos cuarenta esclavos encarcelados inicialmente; después, encadenados en parejas por las muñecas y los tobillos, estibados debajo de la cubierta principal sin poder erguirse...” Se los manejaba con útiles de coerción: esposas, grilletes, aplasta pulgares de tortura medievales, collares de hierro... (pp. 98 - 104).

11 Rediker (p. 111) dice que los Estados africanos centralizados y militarizados que compraban y usaban la pólvora como los Asante, Dahomey, Oyo, Níger y Congo, fueron estados más fuertes.

El comercio de esclavos también creció por grupos de europeos asentados en las costas africanas como en el Castillo de la Costa del Cabo (en la actual Ghana) y en las muchas zonas donde construyeron fortalezas. Desde la región de Senegambia hicieron prisioneros a los malinkés, los fulbes (pastores musulmanes) o los serrakoles, bambaras, los sereres, los balantas o los isleños bijagós, de quienes se habla que se suicidaban antes de subir a un barco esclavista (Rediker, 2021: 115). En el siglo XVIII unos cuatrocientos mil esclavos de esta región fueron vendidos en los barcos negreros y enviados al Nuevo Mundo, principalmente en barcos británicos y norteamericanos como el autor lo explica en el caso del africano Job ben Salomon (2021: 116).

La Costa de Oro, la Ensenada de Benin y la Ensenada de Biafra, se caracterizaban como zonas densamente pobladas que dieron el nombre de “la Costa de los esclavos” a esta parte de África. Un funcionario de la Royal African Company señaló que en la región de Gambia a todos los declarados culpables de un delito se les conmutaban los castigos por la esclavitud,¹² incluso había en los mercados venta de esclavos. No obstante, muchos de los esclavos habían sido presos por medio del secuestro. Aunque los cautivos hacían lo que fuera por escapar, se establecía la vigilancia armada para evitar las fugas, por lo que era común que los enlazaran por el cuello. Frente a esto, las resistencias fueron múltiples: dejaban de comer, huían, formaron comunidades de cimarrones que se prolongaron en los barcos negreros e incluso en las sociedades de plantación en el Nuevo Mundo.

La gran mayoría de los esclavizados eran gente común, por lo general agricultores o cazadores-recolectores. Una de las maneras de conseguir esclavos era lo que los franceses llamaban *grand pillage*: una incursión súbita a una aldea en medio de la noche. Los asaltantes quemaban las viviendas y capturaban a los aldeanos en su huida; después los hacían marchar hasta la costa en cáfilas y los vendían. De aquí la historia de Louis Asa -Asa, esclavizado desde que era un niño de trece años, quien escribió en detalle su trauma y el camino que lo llevó al barco. Otra forma de conseguir esclavos era el engaño, empleado por los comerciantes, como la ruta que siguió Ukawsaw Gronniosaw en 1725.

El sentimiento de desposesión, de cambio de nombre, de olvido de su identidad mediante un régimen impuesto de violencia y amenaza de muerte, recuerda la acepción de “los condenados de la tierra” de Frantz Fanon (Francia, 1961). Lo cierto es que la trata significó un aterrador momento de transición, que vivieron muchos africanos desposeídos en medio de su lucha por nuevas posibilidades de identificación, de asociación y de acción (p. 149).

La vida de Equiano el Igbo, en la que profundiza Rediker en su libro, deja ver la vida de un africano esclavizado, desarraigado, a quien subieron como esclavo en un barco negrero cuando tenía solo 13 años, pero que logró recomponer su vida en un nuevo territorio y

¹² Como lo había señalado Francis Moore citado en Rediker (p. 139), donde la mayoría de los esclavos provenían de ochenta kms. desde la costa, áreas que se ampliaron con la desregulación europea del comercio de esclavos a principios del s. XVIII.

pagar por su libertad a la edad adulta. Fue uno de estos cientos de miles de esclavos que llegó y desembarcó, aprendió de los marineros todo lo que pudo, tiempo después de haber pasado por Barbados y de haber llegado finalmente a Virginia, cambió su identidad; de llamarse Olaudah Equiano pasó a ser Michael, Jacob o Gustavus Vassa.

Otro personaje real en la obra de Rediker es James Field, quien escribió sobre los horrores de la trata, en lo que se consideró que fue un naciente movimiento abolicionista en la década de 1780. Desde una óptica del marinero común, viajó constantemente de Liverpool hacia Benin a bordo del *Eagle*, que se quedaba en las costas africanas como factoría flotante. Para él, como apunta Rediker (p. 188), el drama del viaje esclavista comenzaba en el elegante escenario de la bolsa del comercio o el café con los comerciantes que iban de Liverpool a África occidental y de allí a las Antillas. Otro personaje mencionado en el libro es Stanfield, quien pudo ver el despoblamiento de algunas zonas del interior del África Occidental así como de los “infortunios ocasionados por los visitantes europeos, donde los comerciantes pagan el precio de la sangre y el marinero forma parte de esta tiranía” (p. 199). Posteriormente, Stanfield viajó en el *True Blue* con destino a Jamaica, donde en conjunto con el cirujano abolicionista Alexander Falconbridge, señaló que el barco de esclavos era “como un matadero. Sangre, suciedad, calamidades y enfermedades” (p. 205).

Stanfield se negó a escribir sobre la violación del capitán a una niña esclava, y solo hizo alusión a algo “practicado por el capitán a una infortunada esclava, de ocho o nueve años de edad”, acción que fue parte de la barbarie y el despotismo cotidiano de la trata. Recordó también cómo en la cubierta, una vez dada la señal, los posibles compradores de esclavos se precipitaban a bordo de manera frenética y enlazaban con cuerdas a los esclavos que querían comprar (pp. 206–207), en medio del pánico y de terribles gritos de los capturados. Stanfield también vio en esto otro momento de ruptura cuando los recién comprados eran amontonados en pequeños botes y trasladados a la costa, lote tras lote. En sus escritos y en su poesía, caracterizó estos procesos, describió a los africanos de diversas maneras y apeló a la experiencia inmediata del barco y no al conocimiento abstracto como elemento decisivo para conseguir la abolición de la trata. Para él, la verdadera ilustración no comenzaba con un filósofo escocés o con un miembro del Parlamento británico, sino con el encuentro entre un marinero y un esclavo en medio de los “instrumentos del infortunio” a bordo de la “vasta máquina”: el barco negrero (p. 211).

El “final del viaje”

Rediker menciona que un capitán de un barco negrero tenía un poder “casi ilimitado”, según lo escribía John Newton a su esposa Mary a inicios del siglo XVIII 213. No debe olvidarse que “el capitán recibía su nombramiento de un comerciante o de parte de un grupo de comerciantes que eran los propietarios del barco y quienes financiaban el viaje”.

El barco *Duke of Argyle*, capitaneado por Newton, sufrió varias muertes de marineros y de esclavos, pero completó el cruce del Atlántico y llegó a Antigua el 3 de julio de 1751. En su diario, Newton nada apuntó sobre la venta de 146 personas vivas que transportó al Caribe (p.233), pero se sabía que el objetivo principal de un barco negrero, como el capitán lo había explicado, era “viajar lleno”.

Liverpool fue el mayor puerto de venta de esclavos británico y a fines del siglo XVIII fue el mayor del mundo; parte de este esplendor fue pintado con los temas marítimos de William Jackson hacia 1780. En este contexto, Henry Laurens fue el más destacado comerciante de esclavos de la Norteamérica británica a mediados de este siglo. Laurens ocupó puestos políticos desde Carolina del Sur hasta el Congreso Continental en 1777 como Rediker lo plantea en la última parte de su libro acompañada de fotografías, retratos y pinturas de esta época. Ahí nos presenta parte de la obra del teniente Francis Meynell, de la Marina Real británica que realizó una pintura de la cubierta inferior de un barco esclavista en 1845. Otros profesionistas como Emmanuel Bowen hicieron cartografías del norte de África, pero su aporte más destacado es el el concepto de “Negroland”, acuñado en 1747, demostrando que el sistema de la esclavitud creó nuevas formas de concebir el orden de la humanidad, a partir de la caracterización de los negros como salvajes e incivilizados.

Estos personajes que presenta Rediker en su obra resultan relevantes por la información que proveen. Hubo quienes escribieron cartas, que también resumían el funcionamiento del comercio de esclavos y expresaron los temores más profundos de los inversionistas como Thomas Leyland, quien le advertía en 1803 al capitán del *Enterprize*, Ceasar Lawson, que se cuidara de “insurrecciones, motines e incendios”. La mayoría de estas cartas hablan de la travesía desde el puerto de origen (Liverpool, Bristol o Rhode Island hasta un punto en África y de allí al cruce inverso del Atlántico hasta un puerto antillano o norteamericano), a veces también con un viaje de regreso al punto original de partida.

El comerciante proporcionaba al capitán los nombres de agentes, tratantes (africanos o europeos) que se encargaban de la venta del “cargamento” humano en Jamaica o en Virginia. De esta forma, se dieron instrucciones de comprar “esclavos jóvenes” entre 12 y 25 años, dos hombres por cada mujer. Un funcionario de South Sea Company, dice Rediker (p. 258) hizo una petición escalofriante en 1717 de “todas vírgenes”. Sea cuales fueron los objetivos, el centro de la empresa naviera consistía en “mantener el orden”. Solo un comerciante, Robert Bostock de Liverpool amenazó en 1791 con castigar a un capitán si maltrataba a los esclavos en medio del movimiento anti abolicionista que ya aparecía en Inglaterra (p. 264).

El final del viaje para los esclavos no terminaba con la muerte, muchos pensaban que regresaban a su tierra natal (Rediker, 2021: 399). Con la llegada a una plantación,

la esclavización dio paso a la explotación fijada por el precio del terror. Sin embargo, la multiculturalidad africana alcanzó otras significaciones de solidaridad y de parentesco. La imagen del barco esclavista Brooks se incorporó a la propaganda abolicionista, que dio lugar a nuevas formas orales y escritas de resistencia global. Siendo esto así, se pregunta Rediker al final de su libro (p. 469) ¿Cómo poder reparar toda experiencia de esclavitud? ❀