

presas privadas y la Casa se constituyó en un organismo de control y no en una organización dedicada al comercio. (García-González 1980: 149).

En 1580 Felipe II une las coronas de España y Portugal, y comienza el período de los asientos portugueses a la vez que se limitan las licencias. Portugal negrero empieza a decaer desde 1599 hasta 1640, fecha en que termina la Unión Ibérica, coincidente al cese de la concesión de Angel y Souza, otorgada por Carlos V. Pero aún los portugueses retendrán hasta 1701 aquella primera licencia de 1518 —del Emperador a sus paisanos flamencos y que tras sucesivas reventas termina en manos de Portugal. En 1649 finaliza el monopolio de las compañías holandesas y Portugal vuelve al dominio de la trata entre 1696-1703.

Los holandeses tenían hegemonía en la trata durante 1640-1692, aunque desde mucho antes venían contrabandeando esclavos. En 1682 fundan la Compañía de las Indias Occidentales de Amsterdam, descargando sus «cargazones» en los puertos de Cartagena de Indias, Portobelo, La Habana, Veracruz y Campeche. Al finalizar el siglo XVII los holandeses estaban instalados en todas partes como tratantes de esclavos; estableciendo su centro de operaciones en San Jorge de Mina. No siempre traían su cargamento humano de Africa, pues solían extraer las «piezas» de Curaçao y Jamaica.

Francia entra a tallar en la trata negrera con su Real Compañía Francesa de Guinea (1701), pero por no poseer factorías en la llamada «Costa de los Esclavos» debe recurrir a las de Inglaterra y Holanda.

El tráfico de los negreros ingleses no empieza a prosperar hasta 1672, año en que se constituye la *Royal African Company*, creada bajo la protección de la corona. Pero es a partir del Tratado de Utrech (1713) entre España, Inglaterra, Francia y Holanda, cuando por cláusula secreta y previa al mismo, España e Inglaterra firman el «Tratado de Asiento de Negros», eliminando a Francia de la competencia. Inglaterra monopoliza el tráfico negrero con la *South Sea Company* (Compañía del Mar del Sur) unida luego a la *Royal African Company*, obteniendo un control efectivo sobre las costas africanas, desde Gambia hasta el Congo. El citado asiento concedió a los ingleses el Privilegio para introducir en 30 años 144.000 *piezas de india* a razón de 4.800 anuales y utilizando todos los puertos hispanos, desde Veracruz a Buenos Aires y aun los del Pacífico, desde Acapulco a Valparaíso. El asiento monopólico se rompe en 1750, año en que empieza el declive de la Real Compañía Africana londinense y surgen los armadores de Liverpool, que ya para 1764 tienen setenta y cuatro buques negreros navegando hacia Africa.

La implantación del libre comercio de esclavos (1789) tiene que ver con los efectos desastrosos que para España supuso el tratado de Utrech, conduciéndola a una serie de conflictos con Inglaterra, en 1740 y 1762. Esta última guerra, durante la cual los ingleses invaden La Habana (1763), convence a España de los beneficios del libre comercio. Por otra parte los hacendados cubanos se quejaban, protestando contra el sistema monopolista que les traía esclavos malos, enfermos, defectuosos y muy caros y escasos; instando al gobierno de Madrid en pro de la libertad de la trata. Sus gestiones triunfaron, pues por Real Cédula de 28 de febrero de 1789 se permitió a españoles y extranjeros introducir negros en las Indias por los puertos de Santo Domingo, Puerto Cabello, San Juan de Puerto Rico y La Habana. Los negros habían de ser de razas dóciles y una

tercera parte de cada cargamento la conformarían mujeres, esto último con la idea de fomentar la reproducción de los esclavos, sin necesidad de la trata de importación. (Ortiz 1975: 98-99).

Ya en 1778 España había adquirido algunos puertos africanos para el comercio negrero. Así, en 1792, procedente de la costa de Guinea llega a La Habana el bergantín español «Cometa» con 227 negros en sus bodegas, siendo su capitán Antonio de la Porte en este primer buque español que usara de la Real Gracia, o sea de la libertad de Trata.

Hacia fines del siglo XVIII, la suma de esclavos exportados del Africa occidental en buques de todas las naciones involucradas en el tráfico negrero, alcanzó una cifra media de 100.000 por año, y de esta sangría en la población indígena correspondía la mitad a Inglaterra, principalmente a Liverpool. No se sabrá nunca con exactitud el número de negros esclavizados en el Nuevo Mundo. La *Enciclopedia católica* evalúa ese número en doce millones (J.L. Franco 1975: 82). Algunos africanistas estiman que durante los tres siglos que duró la trata, 16 millones de seres fueron vendidos a las Indias Occidentales y otros 14 millones de negros tuvieron como destino las Indias Orientales. Este total de 30 millones bien podría ser duplicado y hasta triplicado si consideramos que los cazadores de africanos primero incendiaban la aldea para capturar a los jóvenes aptos, muriendo incinerada la mitad de la población, compuesta por niños y ancianos o enfermos y lisiados. Luego venía la larga marcha hacia las factorías de la costa, con la cuerda de negros atados por parejas en una especie de yugo, y a golpe de látigo, el que cayera extenuado en el camino arrastraba al compañero a una segura muerte en plena selva, devorados por las fieras.

Al llegar a las factorías de la costa, se les amontonaba en los barracones donde los corredores venían a examinarlos. Día y noche millares de seres humanos permanecían apretujados en esos *agujeros de pobredumbre* (J.L. Franco 1975: 94), donde la pestilencia desvanecía a los europeos al cabo de un cuarto de hora. En cuanto a los africanos, caían aniquilados por las plagas y enfermedades. En esos barracones, la mortalidad superaba el 20%. En la costa, en espera de completar la «cargazón» del navío negrero tras sesenta u ochenta días de penosa caminata, continuaban los castigos por intentos de sublevaciones, por no hablar de los casos de suicidio que seguían diezmando la negrada sobreviviente.

Finalmente y ya embarcados en los navíos negreros, se encerraba a los esclavos en la cala, en galeras, uno encima de otros. Especialmente construidos por los armadores de Liverpool —con financiación de los banqueros de Bristol— el barco negro tenía cuatro o cinco cubiertas, en cuyos entrepuentes se hacía la estiva del cargamento humano: cada cual ocupaba un espacio de 4 ó 5 pies de largo por 2 ó 3 de ancho, de manera que no podían ni estirar las piernas ni sentarse. En tal posición permanecían durante todo el viaje, y se levantaban sólo una vez al día para hacer algún ejercicio sobre la cubierta, donde se les obligaba a bailar; ocasión que algunos aprovechaban para saltar por la borda, lanzando gritos de triunfo en el momento de fugaz libertad que mediaba entre abandonar el navío para desaparecer entre las olas; los demás continuaban su tarea de ayudar a los marinos a vaciar las inmundicias acumuladas. La proximidad de tan numerosos seres humanos desnudos, sus carnes ulceradas, el aire fétido, la disentería,

la acumulación de inmundicias, hacían de estos lugares un infierno. Algún escritor de la época describió al barco negro como «el más reducido espacio donde se comete la mayor cantidad de crímenes en todo nuestro planeta».

IV. La interlingua de los negreros

Siendo el tráfico negrero una actividad comercial que involucró a tres continentes (europeos los negreros, africanos los negros y americano el mercado esclavista), fue necesario desde su inicio crear una «interlingua» que permitiera la comunicación entre los capitanes esclavistas, los cazadores de negros y los reyezuelos africanos que en las continuas luchas intertribales trocaban sus prisioneros por los «paquetes» de mercancías (armas, aguardiente, baratijas, telas y barras de hierro) en las «factorías» portuguesas, holandesas, inglesas y francesas que jalonaban las costas del Africa occidental y meridional.

Y siendo Portugal el primer país en bordear las costas africanas desde el Atlántico al Indico (1444-1488), obviamente, al iniciarse la trata, monopolizaría el comercio de seres humanos durante los primeros cien años. Al margen de tan triste privilegio, cupo a los portugueses haber sentado las bases de la terminología negrera, desarrollando luego el *pidgin* lusoaficano, matriz de las lenguas criollas en el Nuevo Mundo. Pero en la breve relación que nos ofrecen Mannix & Cowley (1970: 38) y que ellos dan como jerga esclavista lusitana, se advierten ya angloafricanismos:

Algunos de los términos comunes eran: *palaver* (para cualquier tipo de discusión, negociación o disputa), *cabocer* (un cabecilla u oficial, del portugués *cabociero*), *pickaninny* (de *pequenino*, muy pequeño), *fetish* (de *feitico*, encanto o brujería), *barracoon* (posiblemente del español), *customs* (ritos nativos), *panyaring* (secuestro o rapto), *dash* (dádiva o soborno), y *bozal* (adjetivo aplicado a los esclavos recién llegados de Africa: negros bozales). Al final del siglo XVI, sin embargo, los portugueses no tenían ya el poderío militar necesario para defender sus palabras.

Resulta interesante en el breve listado de Mannix & Cowley constatar algunos giros semánticos, como el caso del vocablo portugués *pequenino* (muy pequeño), al dar origen al angloafricanismo *pickaninny* (negrito).

Según el citado trabajo de Mannix... (1970:43), los capitanes esclavistas no deseaban permanecer en la costa africana más tiempo que el absolutamente necesario. Sus ganancias dependían de la rapidez con la que consiguiesen cargar sus barcos y zarpar a toda vela hacia las Indias occidentales, antes que su apretujado cargamento humano pereciese. Además, y como apunta José Luciano Franco (1975: 90), las negociaciones para adquirir esclavos no se hacían directamente entre el comprador blanco y el propietario indígena. Entre ambos se interponían los corredores de *esclavos*. Los había de dos categorías: negros («mafucos») como intermediarios por los cazadores y reyezuelos del país; y blancos o mulatos, como agentes de las grandes compañías negreras; de ahí que a éstos se les llamase *factores*, siguiendo la costumbre europea de llamar «factores» a los representantes de las grandes empresas. Y con este intermediario se inicia la interlingua negrera, porque en vez de «factor» se le rebautiza *mongo*.

Mongos, tal el nombre genérico de los blancos negreros que dominaban las factorías permanentes de la costa africana, ocupándose además del trueque de todos los productos indígenas, tales como pieles, aceite de coco, cera, marfil, oro, etc., por tejidos, ar-