

## 7. VIDA, MUERTE, EN LAS SOCIEDADES AFROAMERICANAS

La historia de la esclavitud latinoamericana es parte de la historia más amplia de la colonización europea y de la del desarrollo de la producción americana destinada a los mercados del Viejo Mundo. Los capítulos anteriores han descrito cómo se distribuyeron la población y la mano de obra esclavas. Los próximos examinarán qué ajustes sociales, políticos y culturales experimentaron los africanos en el mundo al que habían sido trasladados por la fuerza.

Punto de partida de este examen es el análisis demográfico, tanto de la migración ultramarina como de la condición esclava en tierra americana. El transporte masivo de africanos por el Atlántico resulta único por su envergadura y por sus efectos; este tráfico generó una compleja trama internacional de nexos comerciales desde Asia hasta América, con profundas consecuencias en África. De este comercio dependieron asimismo el tamaño y la localización de las comunidades afroamericanas. El crecimiento o declinación de la masa de esclavos americanos, por otra parte, tuvo amplias repercusiones: desde la demanda de mano de obra hasta la configuración de las sociedades tras la abolición de la esclavitud.

Esta migración masiva y forzada es un acontecimiento capital de la historia moderna, tanto de África como de América. Entre 10 y 15 millones de africanos fueron forzados a cruzar el Atlántico; uno o dos millones murieron en la travesía. Su traslado forzoso fue, qué duda cabe, uno de los mayores crímenes contra la humanidad de la historia mundial. El hecho de que tanto los africanos

como los europeos participaran en sus beneficios no mitiga su enormidad. Para entender cabalmente la experiencia afroamericana es imprescindible, sin embargo, analizar la trata en todos sus aspectos. De ella dependieron, en efecto, desde la cultura de los esclavos hasta sus modos de vivir y de morir en América.

La trata se desarrolló en sus comienzos de manera relativamente lenta; una vez establecido el vínculo atlántico, los seres humanos esclavizados constituyeron simplemente, durante dos siglos y medio, una de las tantas exportaciones africanas. Aunque unos 2 200 000 esclavos fueron embarcados entonces, éstos no llegaron a ser el rubro principal de exportación africana hasta 1700. En cambio, cuatro quintos del total de esclavos africanos llegados al Nuevo Mundo fueron transportados en siglo y medio, entre 1700 y mediados del siglo XIX.

No hubo potencia de la Europa occidental que no participara en alguna medida en el tráfico negrero; cuatro, empero, preponderaron en él. Del principio al final hubo portugueses, quienes fueron los que mayor cantidad de esclavos transportaron. Los ingleses dominaron la trata durante el siglo XVIII. En tercer lugar se sitúan, también en el XVIII, los holandeses, y luego los franceses. A la cola figuran, por periodos más o menos cortos, daneses, suecos, alemanes y norteamericanos, pero nunca los españoles.

Fuera cual fuera la nacionalidad del tratante, el transporte siguió pautas similares, particularmente durante el siglo XVIII. En cada viaje se transportaba aproximadamente el mismo número de africanos en naves de igual tamaño, que tardaban además el mismo tiempo en cruzar el océano. Todos alojaban y alimentaban a sus esclavos de igual modo y, aunque unos se defiendan y otros acusen, no hubo quien no los maltratara. Éxitos y fracasos se repartieron de forma pareja; no hay ninguna nación que pueda reclamar para sí una tasa de mortalidad más baja que las demás.

La uniformidad se debió a la propia naturaleza de la trata. Los barcos en uso estaban determinados por las necesidades del tráfico. Hasta 1700 el tonelaje de las naves inglesas, francesas,

holandesas o portuguesas solía diferir; fue una etapa experimental en busca de la solución óptima para el transporte de esclavos. Luego el tamaño tendió a uniformarse. La mayoría tuvo una capacidad media en torno a las 200 toneladas. Este tonelaje era bastante menor que el de las grandes naves mercantes de la época, como las que transportaban mercaderías a las Antillas o al Lejano Oriente. Raros fueron, asimismo, los barcos negreros pequeños. Determinado tonelaje era, al parecer, esencial para asegurar tanto la navegación como las ganancias.

La dimensión de la tripulación de un barco negrero tampoco se equiparaba con la de un carguero corriente. El número de tripulantes en aquél excedía siempre al normal para el tamaño de la embarcación, puesto que se necesitaban más hombres para vigilar a los esclavos. Aunque con variantes, siempre ocurrió así en todas las rutas. El modo de acomodar el cargamento de negros muestra también uniformidad. Todos los barcos instalaban plataformas entre cubiertas donde dormían los esclavos; cualquiera fuera el tamaño del barco, el espacio asignado a cada africano no fue muy diferente a lo largo de los siglos XVIII o XIX. Para cuidar y alimentar a la carga se siguieron pautas comunes: una combinación de alimentos africanos con europeos conservados. Arroz, ñame y aceite de palma eran los comunes.

Aunque los ingleses, al parecer antes que otras naciones, incorporaron un médico a la tripulación de los barcos negreros, su presencia no modificó la incidencia de enfermedades ni aligeró la mortalidad de los africanos a bordo. Una mejor información sobre dieta y la inoculación contra la viruela, difundidas a partir de 1750 entre los tratantes de todas las nacionalidades, explicarían, más bien, la baja generalizada de la mortalidad. De 20% antes de 1700, ésta cayó a 5% entre fines del siglo XVIII y comienzos del XIX.

Dado que el porcentaje de defunciones variaba mucho entre viaje y viaje, según barcos y capitanes, e incluso entre barcos de una misma nacionalidad en una misma ruta, las cifras medias expresan mal cómo declinó la mortalidad. En la etapa más tem-

prana la tasa más bien encubre una amplia disparidad; la tasa más baja ulterior representa mejor, en cambio, la mortalidad experimentada en la mayoría de las travesías, con menos casos de mortalidad extrema. Esta reducción de la mortalidad media en los barcos negreros, así como la de su dispersión, se debe en gran parte a la mayor experiencia adquirida entonces por los tratantes de toda Europa. Varios estudios sobre el aprovisionamiento de los barcos muestran que para cualquier viaje se abastecían del doble de los víveres necesarios para una travesía normal. Por otro lado, las rutas se habían regularizado y la duración del atraque y descarga acertado. El intenso tráfico facilitaba asimismo la información mercantil acerca de las condiciones de la oferta y de la demanda de esclavos.

Aunque declinaron, las tasas de mortalidad, comparadas con las de otros viajeros contemporáneos, no dejan de ser elevadas. Los esclavos disponían a bordo de la mitad del espacio asignado a soldados, emigrantes y penados, y sus instalaciones sanitarias eran, por supuesto, las más rudimentarias. Aunque la mortalidad de estos pasajeros de clase baja fue a veces tan alta como la de los africanos, sus tasas cayeron, entre fines del siglo XVIII y principios del XIX, por debajo de 1%, índice que nunca consiguieron los negreros para su cargamento.

Investigaciones recientes sobre la trata atlántica refutan mitos perdurables acerca de la organización del tráfico y del transporte de los esclavos. Para empezar, queda claro que los africanos no salían baratos a los europeos. Por más que el margen de ganancia fuera alto en relación con el precio pagado en el continente negro, los africanos controlaban la oferta y exigían mercaderías costosas por los esclavos que vendían. Los esclavos se pagaban primordialmente en tejidos, que en su mayor parte procedían de los telares de la India. No es casual, pues, que los dos puertos de Europa que más renombre adquirieron con la trata, Nantes en Francia y Liverpool en Inglaterra, hubieran descollado antes por su comercio con Asia oriental. Surtidos de mercancías de este origen, entraron

rápidamente a competir en el tráfico africano de esclavos. Detrás de los tejidos, seguían en importancia el hierro en barras, que los herreros africanos convertían en herramientas, así como armas y utensilios. Por último, venían tabaco, alcohol y otros artículos de menor valor. La suma de estos géneros importaba un costo considerable para los europeos. Aunque usaran a veces conchas de cauri u otras especies de moneda africana, éstas también debían ser adquiridas con importaciones europeas.

Dado el elevado costo de los esclavos en África, no hay razón económica alguna que justifique la creencia de que los negreros cargaban sus barcos a tope —práctica que los historiadores anglosajones llamarían luego *tight-packing*—, sin preocuparse por las pérdidas, por cuanto aunque sobrevivieran pocos esclavos, éstos les reportarían ganancias. De la trata documentada posterior a 1700 no hay barco que operara de esta manera. De haber actuado así algún tratante, poco beneficio hubiera obtenido. Aparte, ningún estudio ha demostrado todavía que haya una correlación entre el número de esclavos por tonelada o por espacio a bordo y su mortalidad durante la travesía atlántica.

La muerte a bordo se debió a una variedad de causas. Entre ellas, la más letal fue la disentería, provocada por la mala calidad de los alimentos y del agua consumidos durante el viaje. Los brotes de este mal, conocido como “flujo de sangre”, eran frecuentes; en ocasiones adquirían proporciones epidémicas. Al aumentar la exposición de los esclavos a la disentería amibiana, la contaminación de las provisiones y el riesgo de muerte se incrementaban. Este mal, la causa más común de mortalidad en todos los viajes, dio razón de la mayoría de las defunciones. Los astronómicos índices de mortalidad alcanzados en algunas travesías se debieron más bien a la viruela, al sarampión y a alguna otra enfermedad altamente contagiosa, que nada tenía que ver con la duración de la navegación ni con las condiciones sanitarias o higiénicas o con la comida y el agua ingeridos a bordo.

Aunque el tiempo de permanencia en el mar no esté correla-

cionado en general con la mortalidad, hubo rutas en que incidió. La trata de África oriental de fines del siglo XVIII en adelante registra una mortalidad total más alta que la de la costa occidental. Aunque el promedio de muertes por día fuera igual o incluso más bajo, la travesía desde África oriental duraba un tercio más de tiempo y aumentaba la exposición al riesgo. Al apiñar esclavos oriundos de varias zonas epidemiológicas de África se facilitaba, asimismo, la transmisión de agentes portadores de enfermedades endémicas locales a todo el pasaje.

Aunque los tratantes no cargaran esclavos a tope ni se desentendieran de la mortalidad, o aunque no todos los viajes la tuvieran elevada, un 5% de pérdidas en dos o tres meses, en jóvenes adultos sanos, es igual elevadísimo. Tal tasa, comparada con la de una población coetánea de campesinos europeos no migrantes, hubiera sido considerada de proporciones epidémicas; tanto más por tratarse de personas saludables y en la plenitud de la vida, como eran los esclavos embarcados. Por más que los tratantes aplicaran cuanto procedimiento sanitario conocían, su efecto fue escaso; la costumbre de transportar 300 esclavos en un barco de 200 toneladas acrecentaba la morbilidad de un ambiente del cual pocos escapaban ilesos.

Las investigaciones sobre la trata muestran igualmente que fueron los africanos quienes dominaron las condiciones de oferta en su continente. Los abastecedores de esclavos solían ser autoridades locales o miembros de determinada clase de alguna sociedad africana; a veces mulatos u otros oriundos también de África, pero sin vinculación con tribu ni con nación alguna. Traficantes europeos o euroafricanos que conseguían por sí mismos sus esclavos en el interior los hubo únicamente entre los portugueses; pero incluso a ellos la mayor parte de los negros esclavizados les llegaban de vendedores o de intermediarios africanos.

Otro mito que estudios recientes han puesto en entredicho es el del llamado tráfico triangular, según el cual los barcos europeos transportaban de África esclavos a América, luego a Europa los

productos de la colonia y, por fin, del Viejo Mundo mercaderías para comprar en África más negros para América. La más importante de las rutas atlánticas, la portuguesa, nunca incluyó en su itinerario a Portugal. Los barcos que acarreaban a África artículos de Brasil, Asia o Europa eran de propiedad brasileña y regresaban directamente cargados de esclavos a los puertos de embarque. Hasta las naves negreras de Inglaterra y de Francia estaban tan especializadas que pocas transportaron a los mercados europeos géneros producidos por los esclavos en América. En los puertos de ambos países se equipaban, sin duda, barcos negreros, que al cabo del tiempo regresaban al lugar de origen, pero en este eventual retorno solían llevar poca carga o sólo lastre. La mayoría de los productos americanos se transportaba en grandes buques contruidos especialmente para el comercio con el Nuevo Mundo.

El movimiento transatlántico de esclavos era estacional, debido tanto a la influencia sobre la navegación de corrientes marinas o vientos reinantes en determinada época como a la demanda americana, variable según las temporadas. La navegación desde África oriental dependía claramente de las condiciones meteorológicas locales; la de África occidental solía responder más bien, por lo que parece, a la mayor demanda en tiempo de zafra. La nacionalidad, el sexo y la edad de los esclavos expedidos los fijaban sobre todo las condiciones locales en África.

Los plantadores a veces preferían africanos de una determinada procedencia, aunque está comprobado que aceptaban lo que viniera. Las investigaciones realizadas muestran que los europeos, salvo los portugueses de Angola y Mozambique, desconocían la naturaleza de las sociedades africanas con las que trataban. A los esclavos solía denominárselos por el puerto de embarque, y no por nación o tribu. La mayoría de los tratantes no tenía idea de qué ocurría en África pocos kilómetros tierra adentro; incluso los asentados en fuertes o plazas permanentes sólo se entendían con el gobierno local. Las potencias del Viejo Mundo se peleaban por guardar para sí algún tramo de la costa africana occidental: las

operaciones llevadas a cabo por *intérlopes* europeos o africanos frustraron, sin embargo, todo intento de monopolio sobre la trata de una determinada región. Aunque los portugueses controlaban Angola y Benguela, los ingleses y los franceses no dejaron de cargar esclavos provenientes del interior de ambas zonas con sólo poner pie en la costa congoleña poco más al norte. Por más que algunos hacendados americanos pensaran que los “congoleños” eran muy trabajadores y otros haraganes, hubieron de conformarse con lo que entraba. Excepcionalmente la caída de algún Estado importante o una sonada derrota militar surtieron a la trata de abundantes esclavos de determinado origen. Fue más fácil que a éstos se los identificara en América por su denominación propia.

Asimismo, el número de varones y mujeres en una partida de esclavos dependía más de las condiciones de la oferta en África que de la demanda en América. Aunque el precio variara con el sexo, la diferencia no explica por qué la proporción fue de dos hombres por mujer. Las esclavas desempeñaban en las plantaciones prácticamente las mismas labores manuales que sus pares varones; en las cuadrillas que trabajaban en cafetales, algodonales y cañaverales solían ser mayoría. Las mujeres, libres o esclavas, eran en verdad muy solicitadas en África. En ciertas sociedades africanas se tenía a la mujer en alta estima porque por ella se adquirían posiciones y relaciones familiares. Los grupos de África occidental se caracterizaban precisamente por su organización social matrilineal y matrilocal. Incluso esclavizadas, las mujeres creaban vínculos de parentesco y tenían, por lo tanto, importancia social. Por otra parte, en sociedades poligínicas, las esclavas eran más baratas que las mujeres libres, y de ahí su demanda. Más común todavía fue la práctica, difundida en África occidental, de emplear preponderantemente mujeres en los trabajos agrícolas. Por todas estas razones se pagaba más por las mujeres que por los hombres en el mercado de África. La menor participación femenina en la trata atlántica se explica, pues, por una mayor demanda interna.

Tampoco menudearon los niños en la trata. No más de 25%

de los emigrantes africanos pertenecía a este grupo, salvo en Cuba a mediados del siglo XIX. Incluso en este caso la proporción de niños transportados no sobrepasó 20%. Los menores no sufrían una mortalidad mayor que otros grupos de edad durante la travesía atlántica; ahora bien, como el costo de su transporte era igual al de un adulto pero su precio de venta más bajo, los capitanes negreros preferían no cargarlos. Parece, además, que los niños eran más apreciados en el mercado interno de África que los varones adultos.

El desequilibrio por sexo y por edad de los migrantes africanos afectó el crecimiento de las poblaciones esclavas de América. La baja proporción de mujeres en cada arribada, junto con el hecho de que la mayoría, adultas, había pasado varios de sus años fecundos en África, a lo que se suma el escaso número de niños, fueron todos factores que frenaron el crecimiento natural. Las africanas, perdidos sus mejores años reproductivos, no podían engendrar un número de vástagos capaz de reproducir la cohorte de inmigrantes. A las regiones americanas que dependían de un flujo constante y abundante de esclavos africanos les resultaría difícil mantener e imposible incrementar el tamaño de su población esclava sin recurrir a más inmigrantes. Detenida la importación, fue inevitable la declinación del estrato esclavo. Esto pasó tanto en Maryland en el siglo XVII como en Cuba y en Brasil dos centurias más tarde.

El decrecimiento de la primera generación de esclavos africanos explica la intensificación de la trata destinada a América durante los siglos XVIII y XIX. A medida que aumentaba la demanda europea de productos americanos crecía la necesidad de mano de obra, que sólo el ingreso de más africanos podía satisfacer. El flujo de inmigrantes solía reflejar, pues, la salida de productos hacia los mercados europeos. Brasil y la América española absorbieron juntos alrededor de dos tercios de los 1 200 000 africanos transportados al Nuevo Mundo en el siglo XVII. Con un desarrollo temprano, Brasil fue la región americana que recibió el mayor

número; a sus costas llegaron unos 6 000 esclavos por año durante la primera mitad de la centuria, cifra que subió a 9 000 en los 50 años siguientes. A Hispanoamérica ingresó apenas un poco más de la mitad que los llegados a los dominios lusitanos; hacia 1700 su promedio anual se situaba alrededor de 2 000. El segundo puesto tras Brasil fue ocupado en el último cuarto del siglo por las posesiones francesas e inglesas en el Caribe; en las primeras desembarcaban a la sazón unos 1 400 africanos por año; en las inglesas, unos 11 000.

En el siglo XVIII, al aumentar las exportaciones obtenidas mediante trabajo esclavo, la migración africana creció también. Aunque el volumen de los esclavos arribados a Brasil y a la América española se incrementó, su participación en el conjunto descendió: sólo sería 40% de la migración transatlántica esclava. Si en cambio se agregan los desembarcados en las Antillas francesas, la proporción de América Latina vuelve al nivel alcanzado antes de 1700, es decir, casi dos tercios del total, unos 5 600 000 esclavos. Brasil continuó siendo, sin disputa, el principal importador durante este siglo, con un promedio de 20 000 esclavos por año en los dos primeros decenios. La cifra llegó en las dos últimas décadas a 26 000. Las colonias españolas recibían de manera regular unos 1 000 africanos por año hasta 1780. Al entrar entonces Cuba y Puerto Rico en el mercado se añadieron a este promedio unos 2 500 más. El Caribe francés empezó con brío el siglo, ingresando unos 4 000 esclavos anuales hacia la segunda década. Siete decenios después sumaban ya 24 000 por año.

La trata inglesa y la estadounidense cesaron en 1806; durante los decenios siguientes diversos gobiernos europeos declararon también su abolición. Francia, por su parte, había perdido su flota negrera en las luchas revolucionarias. El comercio de esclavos quedó entonces prácticamente en manos de los portugueses. Al suprimir la esclavitud, las colonias inglesas, en 1834, y las francesas, en 1848, dejaron de importar escla-

vos. De esta suerte, casi la totalidad de los 1 900 000 esclavos africanos transportados a partir de 1820 fueron oficialmente a la América española y portuguesa. Brasil siguió absorbiendo el mayor volumen. En la década de 1820 ingresaron anualmente 52 000 esclavos a dicho país; en Cuba y Puerto Rico, unos 14 000. Las importaciones cubano-puertorriqueñas alcanzaron su tope en el decenio de 1830, con 20 000 esclavos anuales. Las de Brasil, en la siguiente década, con 40 000. Este país, cediendo por fin a las presiones internacionales, terminó en 1850 su trata, la más antigua, prolongada y copiosa de América. Ella le había aportado alrededor de 4 900 000 africanos. Los puertorriqueños habían cedido a los apremios ingleses en el decenio de 1840; los cubanos, en cambio, siguieron importando grandes cantidades de esclavos, rondando los 13 000 anuales. La armada norteamericana, en apoyo de las presiones ejercidas por los británicos, acabó, en los años de 1860, con este tráfico de africanos, el último de América.

En sus tres siglos y medio de existencia la trata atlántica había transportado a la América española más de 1 300 000 esclavos, y casi 1 100 000 a las colonias francesas, que, junto con los traídos a Brasil, hacían un total de 7 300 000 africanos llevados a América Latina, casi dos tercios del total de africanos trasladados al Nuevo Mundo. A éstos habría que añadir los 3 300 000 restantes que arribaron a las colonias británicas en el Caribe y a las colonias noreuropeas de Sudamérica. Lo que resulta impresionante es que hasta 1750 los africanos superaron a los blancos en los viajes transatlánticos, con 4 500 000 africanos viajando a América frente a dos millones de europeos. Más aún, hasta la década de 1830 cada año más africanos que europeos cruzaban el Atlántico.

La procedencia de los africanos que migraron hacia el Nuevo Mundo varió a lo largo de estos siglos. La trata se fue desplazando costa abajo en África occidental y con el tiempo alcanzó el sureste del continente. A la explotación de Senegambia en los siglos xv y xvi siguió un comercio intenso con la Costa de Oro y Sierra

Leona, regiones en las que los portugueses pusieron pie primero, pero a las que acudieron también para obtener sus primeros esclavos *intérlopes* ingleses, franceses u holandeses. En el siglo xvii la trata se extendió hacia el este por la Costa de Oro hasta la ensenada de Benin. Alrededor de 1700 esta zona era por sí sola la mayor proveedora de esclavos. Proporcionaba un promedio anual de 8 000. Senegambia y Sierra Leona, más al norte, embarcaban juntas unos 2 000 por año. Las regiones sureñas del Congo y Angola eran las principales proveedoras de esclavos, y ya estaban embarcando alrededor de 13 000 esclavos en la primera década del siglo xviii.

Las potencias europeas intervinieron en la trata cada cual a su modo. España nunca tomó parte directa en ella; obtenía sus esclavos de negreros de otras naciones con las cuales concertaba el asiento. Tratantes holandeses, franceses, ingleses y portugueses proveyeron a la América española de africanos. Su procedencia dependió de qué nación hubiera suscrito el asiento y con qué región operaba ésta. Las demás colonias americanas fueron abastecidas por traficantes de su propia nacionalidad; sus esclavos, por consiguiente, solían tener orígenes más definidos. Franceses e ingleses, con pocas plazas fijas, surcaban una gran extensión de costas. Los franceses se centraron más bien en Senegambia y en el Congo. Los ingleses no dejaron de traficar en todas partes, del Congo al norte. Holandeses y portugueses operaron principalmente a partir de factorías erigidas en tierra africana. Los portugueses fueron los únicos que crearon centros urbanos importantes —Luanda, Benguela y, más tarde, Cabinda—, todos en la costa congo-angoleña.

El grueso de la trata portuguesa, más que la de otras naciones, provino, pues, de determinadas zonas africanas: Costa de Oro y la región congo-angoleña. Su factoría de Elmina, situada en la Costa de Oro, primera plaza bajo dominio portugués, fue la principal fuente de abastecimiento de esclavos para las plantaciones azucareras del noreste brasileño. Al caer Elmina en poder de

los holandeses, en la primera mitad del siglo xvii, el tráfico tomó otros rumbos, pero el nexo entre África y el noreste de Brasil, por un tiempo también en manos holandesas, no pudo romperse. La imperiosa demanda africana de tabaco obligó a los holandeses a reanudar el viejo tráfico. Los puertos de Bahía, Pernambuco y Maranhão no dejaron de recibir, hasta mediados del siglo xix, abundantes cantidades de esclavos procedentes de la Costa de Oro. Por ellos se pagaba con tabaco brasileño, tejidos, alcohol y herramientas de metal. La prolongada e intensa relación entre ambos extremos de la travesía atlántica convirtió al noreste brasileño en una especie de sede americana de culturas de la Costa de Oro. Tanto fue así que conflictos tribales que los africanos trajeron consigo incidieron sobre las rebeliones de esclavos del siglo xix en Bahía.

En las demás partes de Brasil hubo mayor variedad de orígenes africanos. Aunque Congo y Angola suplieron la mayoría de los esclavos, importantes partidas provinieron de Biafra y Benin, así como también de Senegambia y Costa de Oro. El pujante desarrollo de las plantaciones cafetaleras del centro-sur de Brasil favoreció la trata de la costa de África centro-occidental, nombre con el cual se conocía a la región congo-angoleña. En el último decenio del siglo xviii ésta, con unos 37 000 por año, proporcionaba casi la mitad de los esclavos africanos embarcados hacia ultramar. Este tráfico encontró un contendiente en la bahía de Biafra, un poco más al norte. Región al comienzo escasamente explotada, con una exportación anual de apenas unos 2 000 esclavos a principios del xviii, llegó a ser al terminar el siglo, con 15 000 por año, segunda en la trata. Juntas, las remesas de Biafra y de la zona congo-angoleña representaban a la sazón más de 70% del flujo de esclavos africanos.

El siglo xix trajo algunas novedades. Los puertos de Mozambique se abrieron para los portugueses y algunos tratantes franceses. Aunque intenso, el tráfico de esta nueva región alcanzó su cota más elevada entre 1820 y 1840, con sólo 12 000 esclavos

anuales. Al acabarse la trata sobresalían, pues, dos regiones abastecedoras, Biafra y África centro-occidental, más un aporte de poco más de 10% de África oriental.

El flujo de africanos transportados en los tres siglos y medio que duró la trata aumentó el estrato esclavo en América. Por mucho tiempo las poblaciones esclavas experimentaron en el Nuevo Mundo tasas de crecimiento natural de signo negativo; únicamente en los lugares donde la trata cesó antes que la esclavitud alcanzaron los esclavos criollos, es decir los nacidos en suelo americano, índices positivos de crecimiento natural. Ejemplo clásico es el de los esclavos de Estados Unidos, que en el siglo XIX llegaron al nivel de reproducción más elevado de tales poblaciones de América. En algunas de las colonias más antiguas de las Antillas, como Barbados, y en parte de la América española, alcanzaron también, antes de la abolición, tasas positivas de crecimiento.

La contracción, acompañada por continuas remesas de más esclavos, fue un fenómeno observado por los contemporáneos. En general la atribuyeron al tratamiento que recibían los esclavos. Comentaristas posteriores retomaron el tema y se elevó un coro de reclamos y denuncias acerca de quién trató peor o mejor a sus esclavos. Tampoco dejó de censurarse una supuesta lógica económica de los plantadores que habrían descartado la reproducción por demasiado costosa, para preferir la importación de africanos adultos, más "barata". Análisis demográficos recientes demuestran, sin embargo, que ninguna de estas aseveraciones se mantiene en pie. La tasa normalizada de fertilidad de las esclavas era en cualquier parte equiparable, cuando no superior, a la de las mujeres europeas. Mientras que las esclavas de Estados Unidos alcanzaron en el siglo XIX tasas de fertilidad muy elevadas, con 50 nacimientos por 1 000 mujeres en edad reproductiva, las de Cuba, Brasil y la Guyana británica no se quedaron cortas, con alrededor de 40 nacimientos.

A pesar de su alto nivel, tales tasas no bastaron para remplazar a las poblaciones locales, por la desproporcionada cantidad

de hombres que arribaban en cada barco negrero. Cuantos más esclavos se importaban, mayores eran los índices de masculinidad. Aun en el caso de que llegaran bastantes mujeres —45% del cargamento— y que los alumbramientos fueran elevados —40 por 1 000 esclavas entre los 18 y los 45 años—, la tasa bruta de natalidad sería sólo de 36 por 1 000. A menor número de mujeres dentro de la población total, por prolíficas que sean, obviamente habría menor natalidad. Una tasa del orden de 30 por 1 000 era alta en relación con las habituales en Europa y parecida a la de las poblaciones libres de algunas regiones de América; sin embargo, no bastaba para sustituir al grupo de esclavos.

Una causa residía en las elevadas tasas de mortalidad. Los inmigrantes africanos llegados a América, entre quienes escaseaban niños y muy jóvenes, tenían una estructura por edades más envejecida y, en consecuencia, tasas brutas de mortalidad superiores a las de los nativos, libres o esclavos. Donde los africanos conformaban una parte importante de la población esclava, su tasa de mortalidad era proporcionalmente alta y distorsionaba la tasa total. Desaparecida la primera generación de africanos, la tasa de mortalidad de los esclavos criollos se aproximaba a la de las capas libres, aunque, incluso en las mejores condiciones, no dejaba de ser algo más elevada.

Entre los esclavos hubiera sido, pues, necesaria una tasa bruta de natalidad de cerca de 50 por 1 000 para compensar una mortalidad de unos 45 por 1 000. Comparada con otras contemporáneas, tal tasa era sumamente elevada; con todo, las esclavas criollas solían alcanzarla. Detrás de la caída de la población esclava se oculta a veces una tasa positiva de crecimiento del contingente criollo. Una vez que desaparecía la primera generación de africanos, sin que se la sustituyera por otra, la población esclava natural del lugar solía crecer, siempre que no se hubieran manumitido demasiadas mujeres en edad reproductiva —el grupo más a menudo liberado—, ni tampoco se hubieran extraído esclavos

jóvenes para otras zonas. En Brasil, por ejemplo, a partir de 1850 un animado tráfico interno despojó de hombres y mujeres jóvenes a las poblaciones esclavas de Bahía, Pernambuco y otras provincias nordestinas, así como, en el sur, a las de Rio Grande do Sul y Santa Catarina. Los esclavos, a pesar de las altas tasas de fecundidad de las criollas y de la desaparición de los oriundos de África, siguieron declinando en estas regiones.

Cuando no hubo emigración y la manumisión fue escasa o se volcó hacia los viejos, la población esclava elevó la generación después de la extinción de la trata atlántica. Así ocurrió, al parecer, en la mayoría de los regímenes esclavistas de América; ninguno alcanzó, empero, los niveles de crecimiento de Estados Unidos. Como se ha señalado en repetidas ocasiones, Estados Unidos y Brasil inauguraron el siglo XIX con un millón de esclavos cada uno. Brasil importó por encima de otro millón; sin embargo, alrededor de 1850, tenía apenas 1 700 000 esclavos. Estados Unidos, que habían adquirido sólo unos pocos cientos de miles más, contaba, en vísperas de la guerra civil, con cuatro millones de esclavos. Cuando uno suma los esclavos manumisos y su descendencia, la diferencia cae enormemente. Había sólo 4 400 000 esclavos y libertos negros en Estados Unidos al momento de la guerra civil, mientras que en Brasil, al realizarse el primer censo de 1872, este número alcanzaba 5 800 000. Estas cifras indican que ambos países vieron crecer a sus poblaciones africanas originales positivamente por encima de las cifras del tráfico de esclavos inicial, con la particularidad de que la población negra norteamericana crecía a un ritmo más rápido.

Se ha repetido también que el tratamiento que recibían los esclavos en Estados Unidos era distinto al de sus pares de otros lugares del Nuevo Mundo. Para corroborar este punto suelen compararse las respectivas tasas vitales. Contra este argumento cabe presentar algunas objeciones. Las tasas de natalidad y de mortalidad de los esclavos reflejan en realidad las de los habi-

tantes libres, blancos y de color entre quienes vivían. Estas tasas varían de un país a otro. Los índices vitales de esclavos latinoamericanos se aproximan a los de la respectiva población libre, e igual sucede en Estados Unidos. La comparación ha de hacerse, por lo tanto, no entre grupos de esclavos separados por fronteras políticas, sino entre la población libre y la esclava dentro de cada país. En efecto, si bien es cierto que la mortalidad de los esclavos de Brasil era superior a la de los norteamericanos, otro tanto ocurría, y en la misma proporción, aproximadamente, entre los blancos respectivos. Igual cabe decir para regiones de la América española y el Caribe. Para determinar cuánto pudo haber influido el trato otorgado conviene examinar antes las características del conjunto de la sociedad.

De la diferencia de tratamiento deberían derivarse, por otra parte, pautas distintas de fertilidad. Puesto que el estado físico y las dietas influyen en la fecundidad, en regímenes de “buen trato” cabría esperar que la menarca sobreviniera a edad más temprana y la menopausia más tarde, al revés de lo esperable con “mal trato”. Sin embargo, al comparar las edades extremas del ciclo reproductivo de las esclavas de las Antillas con las de las norteamericanas se advierte poca diferencia. El tratamiento no basta, pues, para explicar la variedad de tasas de natalidad. Con esto no se pretende por supuesto decir que el trato o las exigencias laborales o las actitudes hacia la natalidad fueran iguales en todas partes, sino simplemente que la cuestión no tiene explicación fácil. Del mismo modo, las cuidadosas reconstrucciones demográficas realizadas tampoco dan solaz a quienes se apresuraron a afirmar que “su” esclavitud era mejor que otras.

¿Cómo se explican entonces las altas tasas de natalidad de los esclavos criollos en Estados Unidos? Investigaciones recientes muestran que las esclavas norteamericanas dejaban transcurrir menos meses que sus congéneres latinoamericanas entre el alumbramiento del primer hijo y los siguientes. Puesto que ninguna población esclava practicó el control de la natalidad, se pensó

que la abstinencia u otros factores quizás hubieran espaciado los nacimientos fuera de Estados Unidos. La diferencia se debió, sin embargo, según se ha comprobado, a pautas de lactancia distintas. Las esclavas criollas de Estados Unidos adoptaron la pauta noreuropea de un año de amamantamiento, mientras que en otras partes lo prolongaban, como promedio, a dos años, lo corriente en África occidental. Como la lactancia reduce la fertilidad, este año adicional dilata el intervalo intergenésico y reduce, en resumidas cuentas, el número de hijos.

Siempre se ha especulado mucho sobre la esperanza de vida de los esclavos. Hoy parece demostrado que ésta no se diferenciaba demasiado de la de las poblaciones libres con las que convivieron. Ya en obras del siglo XIX se sostenía que la duración media de la vida activa de un esclavo al empezar su edad adulta no pasaba de los siete años. La mortalidad de los esclavos no llegaba, empero, a tales cifras, ni siquiera si se suman las muchas muertes sufridas por los africanos al ser expuestos a un nuevo medio patógeno durante los primeros meses de "aclimatación". La esperanza media de vida para el esclavo nacido en América Latina apenas superaba los 20 años, en contraste con la del norteamericano, que rondaba los 35. En ambos casos las medias corresponden a las de las poblaciones libres respectivas. Un blanco de Estados Unidos tenía, en 1850, una esperanza de vida de 40 años; un latinoamericano, menos. Para la población total de Brasil, libre o esclava, no excedía, por ejemplo, en 1872, de 27 años.

Cuando se dice que la esperanza de vida de un esclavo varón era entonces en Brasil a lo sumo de 23 años, ello no significa, obviamente, que el promedio de los adultos muriera a esa edad. Téngase presente que la mortalidad infantil en el siglo XIX era tan elevada que un tercio de los varones brasileños nacidos moría antes de cumplir un año y casi la mitad antes de los cinco. Para los niños esclavos que alcanzaban el primer año de edad la esperanza de vida era de 33.5 años; para quienes superaban los cinco, de 38.5. El esclavo varón que sorteaba esos primeros cinco peligro-

sos años tenía buenas probabilidades de llegar a cuarentón. Para las mujeres el panorama era algo mejor. Sólo 27% de ellas moría antes del año de edad y 43% antes de los cinco. La esperanza de vida para las que sobrevivían el primer año podía alcanzar 34 años de edad y para las que superaban los cinco, 39.

Los esclavos que salían indemnes de los ataques de disentería —la enfermedad más letal para ellos— y de otras dolencias infantiles tenían, está claro, una vida activa en promedio muy por encima de aquellos míticos siete años tantas veces mencionados. Los esclavos constituían por cierto una clase trabajadora y por lo tanto sufrían con mayor frecuencia accidentes laborales, además de enfermedades infecciosas y otras provocadas por la dieta propia de los estamentos sociales más pobres. Aunque las condiciones sanitarias y de habitación que experimentaban en las zonas rurales fueran probablemente mejores que las de una familia libre dedicada a una agricultura de subsistencia, su alimentación apenas aventajaría la de los grupos más desposeídos. No sorprende que los esclavos padecieran las peores tasas de morbilidad y mortalidad dentro de las sociedades donde residían. El nivel general de decesos y enfermedades de cada sociedad americana incidió sobre las tasas vitales de los esclavos, a lo que se suma el hecho de que éstos ocupaban los peldaños más bajos.

Las pautas de la migración africana transatlántica y la dinámica del comportamiento vital de los esclavos en América son temas a los cuales los investigadores empiezan a prestar especial atención en los últimos años. La reconstrucción de los procesos demográficos es fundamental para explicar la evolución de las diversas sociedades afroamericanas. Estudiar las circunstancias africanas ha servido para conocer la edad y el sexo de los emigrantes. La configuración por sexo y edad del flujo afectó a su vez el crecimiento de las poblaciones esclavas de América y también, junto con las condiciones económicas locales, la intensidad y la duración de la trata. La desagregación de las tasas de mortalidad y de natalidad de los esclavos entre oriundos de África y nativos de

América no sólo ha reavivado los antiguos debates acerca del tratamiento, sino que también ha suscitado nuevos estudios, como por ejemplo uno sobre las diferencias culturales entre las madres lactantes. Por último, una mejor comprensión de la evolución demográfica de los esclavos sirve para enmarcar con más riqueza y detalle su desarrollo cultural.