

ENTRE ÁFRICA Y AMÉRICA: LA TRATA DE ESCLAVOS ENTRE 1500 Y 1870.

SU HISTORIA Y SUS CONSECUENCIAS SOCIALES
EN LAS SOCIEDADES AFRICANAS

MAIDER ARRAIZA MONTOYA

Grado en Historia

Cuarto curso

Trabajo de Fin de Grado

Tutor: Santiago Piquero Zarauz

Facultad de Letras

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

RESUMEN:

Este Trabajo de Fin de Grado tiene como finalidad analizar los principales rasgos y características de la trata de esclavos transatlántica, para poder contextualizarla y describir a continuación, a modo de objetivo añadido, las consecuencias sociales que este trágico hecho tuvo en tierras africanas. Mediante la consulta bibliográfica referida al final del trabajo se tratan los siguientes aspectos: primero de todo se explican los orígenes de dicha trata y la evolución que tuvo con el paso del tiempo; en segundo lugar, se hace una aproximación a los datos demográficos que nos brindan las diferentes fuentes bibliográficas; a continuación, se explica el método de captura de los esclavos y la travesía a las Américas, destacando los rasgos más importantes de dicho proceso; después, se analizan las diferentes causas que llevaron a las potencias europeas a firmar la abolición de la trata de esclavos; y por último se hace una aproximación a las implicaciones sociales de la trata en África.

Respecto a este último punto, estos son los aspectos que se destacan al final del trabajo y que muestran que el legado de la trata no sólo afectó a las sociedades africanas del pasado sino también a las generaciones siguientes: el auge de la poligamia y el papel de la mujeres; el aumento del peligro, la agresividad y la desconfianza a causa del terror que supuso la captura de esclavos dirigida a abastecer la trata transatlántica; el surgimiento de nuevas creencias entre los esclavos como fruto del impacto de la trata; la nueva clase mercantil africana y la presencia de los afrobrasileños en las costas del África Occidental.

El trabajo concluye con una breve valoración del mismo, donde se remarca la importancia tanto histórica como historiográfica de la trata de esclavos transatlántica. Finalmente, se mencionan las razones personales o las motivaciones detrás de la elección del tema tratado y las aportaciones a nivel personal.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. ORIGEN Y DESARROLLO DE LA TRATA.....	4
3. CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS.....	7
3.1. Periodos de la trata de esclavos.....	8
3.2. Perfil de los esclavos.....	9
3.3. Tasas de mortalidad.....	10
4. LA CAPTURA DE ESCLAVOS Y LA TRAVESÍA INTERMEDIA.....	10
4.1. El negocio de la trata.....	10
4.2. La travesía intermedia.....	11
4.3. La resistencia.....	14
5. LA ABOLICIÓN DE LA TRATA.....	15
6. IMPLICACIONES SOCIALES DE LA TRATA EN ÁFRICA.....	18
6.1. La poligamia y el papel de las mujeres.....	18
6.2. El aumento del peligro, la agresividad y la desconfianza.....	20
6.3. Creencias de los esclavos.....	21
6.4. La nueva clase mercantil africana.....	22
6.5. Los afrobrasileños.....	22
7. CONCLUSIONES.....	23
8. BIBLIOGRAFÍA.....	25
9. ANEXO.....	28

1. INTRODUCCIÓN

La trata transatlántica de esclavos fue una de las migraciones forzosas más numerosa de la historia, y constituye uno de los episodios más trágicos de todos los tiempos. Pudiendo afectar a unos 12.5 millones de esclavos africanos, el tráfico cambió el panorama económico internacional, conectando regiones lejanas que hasta entonces habían estado aisladas las unas de las otras. De este modo, América y África fueron introducidas en la red del comercio mundial, y poco a poco comenzaron a percibirse los primeros rasgos de la globalización. Durante este periodo, las potencias europeas resultaron ser quienes más se enriquecieron gracias a la trata, mientras que África tuvo que cargar con las consecuencias y el precio de ser el continente olvidado.

Además de su impacto a nivel internacional, la trata alteró el orden interno de las diferentes regiones africanas, provocando grandes cambios y transformaciones entre ellas. Dichas diferencias perduraron a lo largo del tiempo, siendo en varios casos el origen de algunos de los rasgos característicos que la sociedad africana de hoy en día muestra.

Dada su importancia y magnitud, existe una gran abundancia de estudios y análisis de los diferentes aspectos de la trata, incluyendo los aspectos sociales, los cuales van a ser aquí destacados a causa de mi interés particular en ellos.

2. ORIGEN Y DESARROLLO DE LA TRATA

Las primeras carabelas portuguesas que llegaron a la costa occidental africana lo hicieron en la década de 1430 y 1440. Su inversión en la exploración de la costa africana pretendía encontrar una nueva ruta para poder conectar la trata transahariana con el mundo mediterráneo, sin la mediación de los musulmanes. En un principio, los portugueses fueron en busca de oro, y los esclavos, la pimienta o el marfil eran solamente un interés de segundo lugar (Lovejoy, 2000). En Europa escaseaban los metales preciosos, y el oro era necesario para poder equilibrar el balance negativo que padecía en aquel momento en el comercio con Asia (Klein, 1986).

Pese a que la trata transatlántica de esclavos comenzase con la llegada de los portugueses en el siglo XV, los comerciantes de esclavos africanos, los cuales atravesaban el Sahara, el Mar Rojo y el Océano Índico, existían antes del arribo de los europeos, y continuaron después de la abolición de la trata en el siglo XIX, hasta el siglo XX (De

Zwart y Van Zanden, 2018). Los árabes y sus aliados musulmanes fueron los primeros en hacer uso de grandes números de negros saharianos, en torno al siglo VII, transportando millones de esclavos hacia el norte de África, el Mediterráneo y el Golfo Pérsico. La ocupación árabe del norte de África, aunque al principio fuese destructora, extendió el comercio de esclavos en África, y fue exactamente la existencia previa de la trata transahariana y la del Océano Índico la que facilitó la trata transatlántica, debido a que los sistemas de mercado ya estaban establecidos (Morgan, 2005).

Poco a poco, y sobre todo a partir de la década de 1440, los portugueses fueron capturando esclavos africanos en la costa guineana, para después trasladarlos al sur de Europa, donde eran empleados como empleados domésticos (Iiffe, 1989). A medida que fueron adentrándose en la costa africana, los portugueses también colonizaron las islas del Atlántico oriental, y para la década de 1540, ya dominaban las Azores, Madeira, Cabo Verde y Santo Tomé, mientras que los españoles conquistaron las Canarias en la última década del siglo XVI. En dichas islas, y sobre todo en Madeira, Santo Tomé y las Canarias, se fueron estableciendo plantaciones azucareras. Como Madeira y Santo Tomé estaban deshabitadas, los portugueses llevaron allí guanches nativos de las Canarias a modo de esclavos, pero pronto se sirvieron, sobre todo, de africanos. De este modo, se configuró el régimen de plantación esclavista que pasaría al escenario americano (Klein, 1986).

El gran cambio llegó cuando los europeos se establecieron en América. Con la llegada de los españoles al Nuevo Mundo y el posterior saqueo del oro, los españoles, portugueses, franceses, ingleses y holandeses comenzaron a interesarse por el azúcar, el tabaco y el algodón, y esto hizo que la trata transatlántica se intensificase (Klein, 1986). Esta economía de plantación se introdujo primeramente en Brasil, y después, a partir del siglo XVII, en las Antillas británicas (Barbados y Jamaica) y francesas (Martinica, Guadalupe y Santo Domingo), en Estados Unidos, y, por último, en la colonia española de Cuba, a comienzos del siglo XIX (Coquery-Vidrovitch y Mesnard 2015).

En América, el trabajo de las plantaciones y la explotación de las minas requería una mano de obra fuerte y robusta, y los indios carecían de dicha fuerza, por lo que no servían como esclavos (Klein, 1986). Además de que las reservas de los indios eran mucho más limitadas que las de los africanos, los españoles pronto se percataron de que un negro equivalía a cuatro indios, debido a que tenían biológicamente un mayor aguante

y capacidad para trabajar, un alto nivel de inmunidad tanto a las enfermedades europeas como a las africanas, y sobre todo, eran la mejor y más barata mano de obra (Williams, 1994). Por lo tanto, a pesar de que al principio se empleasen indígenas americanos y algunos emigrantes pobres venidos de Europa como consecuencia del crecimiento demográfico que tuvo lugar en dicho continente en el siglo XV y XVI, los conquistadores pronto empezaron a importar esclavos africanos, los cuales pudieron financiar gracias a la obtención de metales preciosos y la consiguiente balanza comercial positiva (Klein, 1986).

La trata de esclavos transatlántica se convirtió rápidamente en un negocio lucrativo, bien estructurado, organizado y controlado por compañías europeas creadas para este fin, entre ellas las españolas, portuguesas, francesas, holandesas e inglesas (Tondut-Sène, 2001). En dicho comercio, también llamado comercio triangular, primeramente Europa exportaba manufacturas a África a cambio de esclavos y oro. A continuación los esclavos eran enviados a América, donde trabajaban en las plantaciones que producían azúcar, algodón, café y tabaco, productos que después se vendían en el mercado europeo (De Zwart y Van Zanden, 2018). En conclusión, la trata de esclavos cambió, la economía del mundo occidental, y se convirtió en el motor del comercio triangular (Tondut-Sène, 2001).

Además de las razones económicas para poder explicar por qué los africanos fueron esclavizados, también se ha generado un gran debate en torno a la relación de la esclavitud con el racismo. Según autores como Winthrop D. Jordan (1968), la esclavitud de los negros fue consecuencia directa del racismo, pero otros autores como Eric Williams (1994) niegan que el racismo causase la esclavitud.

En la cultura occidental, el color negro se relacionaba con la muerte y el pecado (Morgan, 2005). Antes del siglo XVI, este color ya tenía una connotación negativa en Inglaterra, puesto que se asociaba a la suciedad, a tener pensamientos oscuros, a la muerte, a la desgracia... En oposición se encontraba el blanco representando a la pureza, virginidad, virtud, belleza y beneficencia. Los negros eran la encarnación del Diablo, y los blancos los representantes de Dios (Jordan, 1968).

Para los ingleses, los nativos africanos eran muy distintos a ellos: se veían diferentes, su religión no era cristiana, su estilo de vida era completamente diferente, y parecían ser bastante libidinosos. También eran diferentes su vestimenta, sus refugios, su

ganadería, su forma de hacer la guerra, su idioma, su gobierno y su moral, pero sobre todo, la característica más llamativa de los africanos era su color. Los ingleses utilizaban a menudo el nombre de “bestias” para referirse a ellos, debido a que sus torturas y su guerra rapaz les parecían espantosas, al igual que el canibalismo y su dieta, la cual describían como repulsiva. Por lo tanto, los negociantes de esclavos trataron a los esclavos en África de la misma manera en la que trataban a las bestias en Inglaterra: arreándolos, examinándolos y vendiéndolos (Jordan, 1968).

Sin embargo, Williams (1994) dice que los negros fueron esclavizados porque eran la mano de obra más barata, nada tenía que ver su color. Los negros tenían biológicamente un mayor aguante, mayor docilidad y mayor capacidad para el trabajo, por lo que su esclavitud fue la solución al problema del Caribe.

3. CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS

Debido a la falta de documentación, no es posible establecer una cifra exacta a la hora de calcular cuántos esclavos fueron transportados a las Américas, solamente se pueden hacer especulaciones, por lo que todas las cifras están aceptadas con un cierto margen de error de varios miles de individuos.

Según Klein (1993), desde 1492 a 1860 se transportó una cantidad cercana a 10 millones de esclavos; Thomas (1997) estima que 11.328.000 esclavos fueron exportados en el tiempo que duró la trata; Illiffe (1998) menciona que según Philip Curtin 9.391.000 cautivos africanos fueron esclavizados entre 1451 y 1870; Lovejoy (2000) ofrece una cifra de 7.4 millones de esclavos desde 1600 hasta 1800; y Coquery-Vidrovitch y Mesnard (2015) estiman que por lo menos se exportaron 12.5 millones de esclavos en el tiempo que duró la trata.

En un principio, fueron los depósitos de oro africanos lo que llevó a los europeos a interesarse en el continente, y no los cautivos. Se calcula que sólo a partir de 1700 los esclavos superaron el valor total de las demás exportaciones. El oro, y en menor cantidad el marfil y otros productos, constituían el 50% de las exportaciones hasta finales del siglo XVII, pero un siglo después la situación cambió radicalmente, ya que los esclavos pasaron a constituir el 90% de todas las exportaciones (De Zwart y Van Zanden, 2018).

3.1 Periodos de la trata de esclavos

Para tratar este apartado, se ha hecho uso de la base de datos digital llamada *Slave Voyages*¹, al igual que de autores cuya información se basa en dicha base de datos. Los datos que nos ofrece muestran que alrededor de 12.5 millones de esclavos fueron transportados entre 1501 y 1870².

La evolución de los ritmos de la trata tuvo diferentes periodos. El primer periodo va desde comienzos del siglo XVI hasta 1650, y durante esa época, los dominantes de la trata fueron los españoles y los portugueses (Coquery-Vidrovitch Mesmard, 2015). Las regiones de partida más importantes fueron Senegambia, Guinea, la Costa de Oro y el Golfo de Benín (Manning, 2006), y los destinos principales de estos esclavos fueron las plantaciones de Brasil y las colonias españolas de América (De Zwart y Van Zanden, 2018). La cantidad de esclavos exportados fue aumentando progresivamente desde 1450 hasta 1650 (Manning, 2006), y en total se transportaron algo menos de un millón de esclavos, aunque la trata siguió siendo pequeña e irregular, al igual que su impacto en los ya existentes mercados de esclavos de África (De Zwart y Van Zanden, 2018).

El segundo periodo abarca los años que van desde 1650 hasta 1800. A medida que ingleses, holandeses y franceses comenzaron a involucrarse en la trata durante el siglo XVII, el número de esclavos exportados creció (De Zwart y Van Zanden, 2018). Durante este periodo, más de 7.7 millones de esclavos fueron transportados a América, esto es, más del 60% del total de esclavos de toda la trata transatlántica. Los dominantes de la trata durante este periodo fueron: Portugal (sobre todo entre Portugal y Brasil), Inglaterra (a través de los puertos de Liverpool, Bristol y Londres), Francia (entre los 17 puertos franceses, siendo los más importantes el de Nantes, La Rochelle, Burdeos y El Havre), y las Provincias Unidas (Ámsterdam) (Coquery-Vidrovitch Mesmard, 2015).

Este periodo supuso el apogeo de la trata occidental, ya que con el crecimiento de la economía global gracias a las plantaciones de azúcar, la trata de esclavos pasó a dominar la economía atlántica y fue África Occidental quien tuvo que pagar el precio. Senegambia, el Golfo de Benín y la Costa del Oro fueron las primeras regiones en notar

¹ La base de datos *Slave Voyages* (Eltis et al., 2013) es un recurso digital que reúne miles de registros de viajes esclavistas referentes a la trata transatlántica de esclavos y al tráfico intra-americano. Se trata de un proyecto colaborativo emprendido por la Emory University, el cual cuenta con miembros afiliados a dicha universidad y otros de diversas universidades.

² Tabla 1.

el impacto de la extensión de la trata de esclavos a mediados del siglo XVII. Las potencias europeas comenzaron a colonizar las pequeñas islas del Caribe, al igual que varios territorios de Norteamérica, y establecieron plantaciones azucareras. Todo esto conllevó al aumento de la necesidad de mano de obra, por lo que las exportaciones de esclavos del África Occidental aumentaron (Manning, 2006). Los principales destinos fueron las plantaciones de azúcar, tabaco y algodón de las Antillas, las Guayanas y Brasil (Coquery-Vidrovitch Mesmard, 2015), aunque al final del periodo, el hecho de que en 1789 la Corona de España declarase el libre comercio de esclavos, y el hecho de que se estableciesen plantaciones en Cuba y Puerto Rico hizo que para 1790 estos lugares se convirtiesen en los principales destinos de los esclavos (Klein, 1993).

El tercer y último periodo va desde 1800 hasta finales de la década de 1860, y la trata se caracteriza por ser ilegal. A causa de las guerras de independencia hispanoamericanas de 1810 en adelante, y sobre todo la abolición de la trata por parte de los británicos en 1807, al igual que otros países de Europa y Estados Unidos, muchas regiones americanas dejaron de ser grandes importadoras de esclavos, y el tráfico se dirigió en su mayor parte a Cuba y Brasil, y en menor medida a Puerto Rico (Klein, 1993). Las medidas abolicionistas británicas no tuvieron efecto más que a partir de 1840, por lo durante esta época se transportaron alrededor de 3.9 millones de esclavos, sobre todo por parte de las potencias ibéricas (Coquery-Vidrovitch Mesmard, 2015). Las áreas más afectadas por la continuidad de la esclavitud fueron el África central-occidental, el Golfo de Benín y el Golfo de Biafra, así como el sudeste de África (Lovejoy, 2000)³.

3.2 Perfil de los esclavos

El perfil general de los esclavos transportados era el siguiente: hombres de entre 15 y 35 años, preferiblemente en torno a los veinte (Rodney, 1994). A partir del siglo XVIII los jóvenes adolescentes también empezaron a servir como esclavos, y durante el siglo XIX la cantidad de niños destinados a la trata aumentó considerablemente (Morgan, 2017).

Desde el inicio de la trata, la corriente migratoria fue predominantemente masculina, siendo aproximadamente el 60% de los esclavos transportados hombres, con leves variaciones a lo largo del tiempo y el espacio (Klein, 1993)⁴. Estas diferencias de

³ Mapas 1 y 2.

⁴ Tabla 2.

sexo y edad ejercieron una influencia directa en la estructura de la población, tanto en África como en América, afectando el crecimiento y provocando la declinación de la población de dichos lugares (Manning, 1983). El hecho de que jóvenes fértiles o con edad de reproducirse fuesen transportados a América provocó en África consecuencias demográficas, ya que disminuyó las tasas de natalidad (De Zwart y Van Zanden, 2018). Respecto a América, para cuando las pocas mujeres africanas llegaban, ya habían perdido algunos años potencialmente reproductivos (Klein, 1993).

3.3 Tasas de mortalidad

En total, aproximadamente 1.8 millones de esclavos murieron en la travesía a América. Hubo variaciones temporales y diferencias en las diversas travesías, de modo que en el siglo XVI la mortalidad fue del 30%, en el siglo XVII del 18% y en los siglos XVIII y XIX del 13% (Coquery-Vidrovitch y Mesnard, 2015). Además de los que murieron en la travesía, también hay que tener en cuenta a los que murieron mientras eran capturados y embarcados en tierras africanas (Rodney, 1994). Estas grandes tasas de mortalidad se debían al pobre estado sanitario y físico de los esclavos al ser capturados y durante la espera antes de embarcar, a la duración de la travesía, a las diferentes enfermedades y epidemias, a la falta de higiene y a la represión por las revueltas de los esclavos (Coquery-Vidrovitch y Mesnard, 2015).

4. LA CAPTURA DE ESCLAVOS Y LA TRAVESÍA INTERMEDIA

La trata negrera fue el motor del llamado comercio triangular que unía a los tres continentes: Europa, África y América (Tondut-Sène, 2001). A pesar de que el viaje típico de los barcos negreros era el triangular, hubo muchas otras excepciones, como los viajes directos entre Angola y Brasil, así como los viajes a finales del siglo XIX entre las colonias inglesas de Norteamérica y África, y más tarde, entre Cuba y África (Thomas, 1997).

4.1 El negocio de la trata

Durante los siglos XVI y XVII, el tráfico de esclavos estuvo organizado, sobre todo, por grandes compañías mercantiles legales que disponían de un permiso otorgado por las principales potencias europeas, autorizándolas para llevar esclavos desde África a las Américas. Los ingleses, holandeses y franceses se sirvieron de este tipo de

organización, pero las naciones ibéricas, y sobre todo en el caso de España, en lugar del uso de las compañías, el suministro de esclavos se realizó, hasta 1789, mediante la concesión de un asiento (contrato o licencia), a través del cual los envíos de los esclavos corrían a cargo de otras naciones europeas (Morgan, 2017).

Estas empresas estatales estaban dirigidas por diferentes personalidades, a veces burócratas y a veces negociantes (Thomas, 1997). Sus cuarteles generales se encontraban en las ciudades más importantes de sus respectivos países, y mediante las ventas de acciones a particulares, pero sobre al Estado, conseguían los recursos necesarios para la travesía. Contaban con fuertes y castillos en la costa del África Occidental, especialmente en Senegambia y a lo largo de la Costa del Oro, además de almacenes y mazmorras, donde guardaban a los esclavos antes de subirlos a bordo. También disponían de viviendas, barracones y cañones, para poder protegerse y hacer frente a los posibles ataques enemigos (Morgan, 2017).

A pesar del gran papel de las grandes compañías comerciales, las sociedades de tratantes privados tuvieron mayor importancia a la hora de adquirir y enviar esclavos. Estos tratantes privados invertían capitales en barcos cuando y donde querían, y a pesar de que no contaban con los capitales que disponían las grandes compañías comerciales, pudieron consolidar su papel en el tráfico transatlántico, ya que disponían de mayor flexibilidad en la organización de esclavos (Morgan, 2017). Para poder conseguir el capital necesario para el viaje, la mayoría de los viajes privados o independientes se financiaban con la participación de varios inversores, los cuales se asociaban para empresas como ésta, pagando el coste del viaje (Thomas, 1997).

4.2 La travesía intermedia

El primer viaje del comercio triangular se iniciaba desde un puerto europeo como Bristol, Liverpool, Londres, Nantes, Ámsterdam o Newport hacia la costa del África Occidental (Morgan, 2017). Los barcos europeos (alemanes, españoles, italianos, portugueses, ingleses, franceses, daneses y otros) que llegaban a las costas de África intercambiaban su carga por un cargamento humano (Tondut-Sène, 2001). Los cargamentos para la trata fueron diferentes en cada época ya que dependían del carácter, los medios económicos y la imaginación de los proveedores europeos, y dependían de la cambiante demanda de los africanos (Thomas, 1997). En general, las mercancías eran de tres tipos (Coquery-Vidrovitch y Mesmard, 2015):

- Sedas y telas de algodón, ropas y objetos de adorno (joyas, espejos pequeños, etc.).
- Armas de fuego, vinos y licores.
- Productos metálicos en bruto (estaño, cobre, barras de hierro) o trabajados (armas blancas, hachas, anzuelos, machetes, utensilios de latón...), tabaco y cauris⁵.

Los tratantes europeos obtenían la mayoría de esclavos mediante la compra o negociación con jefes locales, mercaderes o nobles (Thomas, 1997). Estos, a su vez, capturaban a los esclavos de diferentes maneras: guerras civiles o guerras con los estados vecinos, raptos o razias constituían los principales medios de abastecimiento de esclavos negros (Tondut-Sène, 2001). También podían ser entregados como pago de deudas (Morgan, 2017), obtenidos en procesos judiciales (Manning, 1983), o al ser vendidos por sus padres, en el caso de los niños (Thomas, 1997). La guerra era sobre todo importante en toda la costa oeste, los procesos judiciales en el África Central y los secuestros en el Golfo de Biafra (Manning, 1983). Algunos de ellos eran capturados en las áreas costeras, pero otros muchos se esclavizaban en el interior del continente. Estos últimos se organizaban en filas, y poniéndoles cadenas en los tobillos para que no se escapasen, e incluso collares con púas, aros, esposas y grilletes, iniciaban su marcha hacia la costa (Morgan, 2017).

Cuando los esclavos llegaban a los fuertes y puestos de esclavos que se encontraban en la costa, se les colocaba en unos hangares llamados *baracoons*, donde esperaban que se hicieran las transacciones (Tondut-Sène, 2001). Muchos de ellos morían durante la espera previa a ser embarcados, puesto que a veces duraba hasta cinco meses (Thomas, 1997).

El proceso de compra de esclavos era lento y laborioso, y consistía en elaboradas ceremonias donde participaban tanto los capitanes negreros como notables africanos, y en las cuales se intercambiaban diferentes regalos (Coquery-Vidrovitch y Mesnard, 2015). La habilidad y capacidad de negociación de los capitanes era crucial, al igual que las buenas relaciones que mantenían con sus proveedores africanos (Morgan, 2017). También eran importantes los intérpretes, de modo que a menudo había “lingüistas” a bordo de los barcos. Además, todos los barcos negreros disponían de un médico o cirujano

⁵ Especie de concha marina, utilizada como moneda en los intercambios entre europeos y africanos (Coquery-Vidrovitch y Mesnard, 2015).

que desempeñaba un papel esencial en la selección de esclavos: examinaba a los esclavos en busca de la mínima malformación, y aconsejaba a los capitanes sobre si debían comprarlos o no. Después del examen anatómico, los esclavos eran marcados en su carne con un signo distintivo del comprador, y eran transportados al barco (Thomas, 1997).

Durante el tiempo que duraba la negociación, el barco experimentaba varios cambios para adaptarse al cargamento humano y prepararse para la travesía: el maestro carpintero dividía la entrecubierta en sentido longitudinal, colocando un suelo a media altura, llamado patíbulo. Esto dejaba a los esclavos solamente 90cm para instalarse, por lo que tenían que ir con el espinazo doblado. También se abastecía el barco con agua, aceite de palma y alimentos locales como ñames, plátanos, arroz y cítricos. Una vez lleno el barco, comenzaba lo que los anglosajones llamaban el *middle passage*, esto es, la travesía intermedia (Coquery-Vidrovitch y Mesmard, 2015).

Cuando los esclavos llegaban al barco, eran encadenados de dos en dos, con la muñeca y el tobillo derechos de uno junto a la muñeca y el tobillo izquierdos de otro, y se establecían en el fondo de la bodega. Los hombres eran separados de las mujeres y los niños, quienes no iban encadenados, y podían salir a cubierta, aunque pasaban la noche en el entrepuente (Cowley y Mannix, 1970).

La travesía era una experiencia de sufrimiento y confusión, la cual podía durar unas cuatro, cinco o seis semanas. Debido al hacinamiento de tantos seres humanos, junto a las carencias alimenticias, el sistema inmunitario de los esclavos era muy débil. Las causas más comunes de las muertes a bordo eran: la falta de agua potable y alimento, problemas respiratorios y gastrointestinales, la hidropesía, la escarlatina, la disentería, la fiebre amarilla, la tuberculosis, la viruela o el escorbuto. Esta situación llevaba a algunos esclavos al suicidio, quienes se arrojaban por la borda (Klein, 1993).

Cuanto más tiempo duraba la travesía, mayor era el número de muertes entre los esclavos, puesto que además de las enfermedades que acechaban tanto a los esclavos como a la tripulación, los barcos estaban expuestos a riesgos como incendios, naufragios, lluvias torrenciales, los motines de esclavos, piratas y corsarios (Cowley y Mannix, 1970).

Los esclavos hacían, por lo general, dos comidas al día, y los alimentos variaban según las diferencias nacionales: la mandioca en los barcos portugueses, platos a base de maíz en cuanto a los barcos holandeses y británicos, y gachas de avena en el caso de los

franceses. A veces se añadían alubias, plátanos, batatas, patatas, cocos, limas y naranjas (Thomas, 1997).

Después de la primera comida, se celebraba una ceremonia denominada “danza de los esclavos”, en la que los esclavos de ambos sexos eran obligados a bailar. Esta danza se prescribía como medida terapéutica para animar a los esclavos y evitar que se suicidasen (Cowley y Mannix, 1970). A los esclavos que bailaban bien se les solía dar una pequeña ración de aguardiente junto con un pedacito de carne o galleta (Thomas, 1997).

Una vez que los barcos llegaban a los puertos de las Indias Occidentales, debían de seguir las formalidades sanitarias (la cuarentena) y fiscales, pagando los impuestos por los esclavos que importaban. La venta se anunciaba en los periódicos locales y mediante carteles, pregones, o mensajeros enviados a las plantaciones, y se llevaba a cabo a bordo o en la plaza pública. Antes de la venta, los esclavos eran lavados, afeitados y untados con aceite de palma, y también se les daba de comer (Coquery-Vidrovitch y Mesnard, 2015).

Los esclavos eran puestos en fila para que pudiesen ser examinados por los compradores, la mayoría propietarios de las plantaciones, comerciantes o hacendados locales (Morgan, 2017). El método más común de vender los esclavos era mediante las subastas al contado, en las que los esclavos se vendían por grupos de entre cuatro y diez. El pago se hacía en parte en dinero, y en gran medida en productos como azúcar, café, algodón, tabaco, índigo, etc. (Coquery-Vidrovitch y Mesnard, 2015).

Cuando la venta de esclavos concluía, el tercer y último lado del comercio triangular era la travesía de regreso a Europa, donde los barcos iban cargados de metales preciosos, como la plata, materias primas y productos agrícolas, como el café, el azúcar y el tabaco (Morgan, 2017).

4.3 La resistencia

Durante todo este largo proceso eran numerosos los intentos de fuga o las rebeliones por parte de los esclavos. La resistencia comenzaba inmediatamente cuando los esclavos eran capturados en África, ya que les aterrorizaba la idea de separarse de sus comunidades y cruzar el Atlántico (Morgan, 2017).

También eran frecuentes las rebeliones a bordo, ya que es probable que hubiese un alzamiento cada ocho o diez viajes. La mayoría ocurrían cuando la costa africana estaba todavía a la vista o en el momento de embarcar, a pesar de que también hubo unas pocas rebeliones en alta mar (Thomas, 1997). Los esclavos manifestaban su descontento e inconformidad mediante varias formas: negándose a comer, saltando por la borda, suicidándose, emprendiendo rebeliones tanto colectivas como individuales... La tripulación conseguía hacerse con el control y dominar a los esclavos en el mayor de los casos, pero cuando los esclavos tenían éxito corrían el riesgo de naufragar o de navegar sin rumbo (Coquery-Vidrovitch y Mesnard, 2015).

5. LA ABOLICIÓN DE LA TRATA

La abolición de la trata como actividad legal fue un proceso de más de treinta años de duración desde la fecha en que entró en vigor la ley que la abolía en Dinamarca (1803), hasta el momento en que también Portugal se decidió a declararla ilegal (1836). Durante ese tiempo, el acontecimiento más importante fue la prohibición en 1807 por parte de Inglaterra. Aun así, la abolición por ley no supuso la eliminación absoluta de la trata, puesto que continuó de forma ilegal durante una gran parte del siglo XIX, más o menos hasta los años 60 de dicho siglo.

Dinamarca fue la primera nación en abolir su trata de esclavos de manera permanente. En 1792 se prohibió la trata de esclavos danesa, gracias a un edicto real, aunque dicha ley no se puso en vigor hasta 1803. De todas formas, la abolición de la trata por parte de Gran Bretaña supuso un acontecimiento mucho más importante. En 1807 el Parlamento británico abolió el tráfico atlántico de esclavos, decisión que entró en vigor en 1808. También en Estados Unidos se aprobó una ley en 1807, mediante la cual declaraban moralmente inaceptable el tráfico internacional de seres humanos. A pesar de que la influencia de estas medidas fuese bastante limitada hasta la década de 1840, Gran Bretaña asumió el papel de controlar los viajes de los barcos negreros de otros países, y estacionó buques de la Armada a lo largo de toda la costa africana a modo de vigilancia, con el objetivo de detener a los barcos negreros (Miller, 2001).

Existen diferentes teorías detrás de las razones que llevaron al parlamento británico a aceptar la abolición: por un lado encontramos a aquellos historiadores que piensan que la abolición fue fruto de las presiones abolicionistas al parlamento y del

sentimiento evangélico de que la esclavitud era un grave pecado; y por otro lado, otros historiadores piensan que la causa por la que el parlamento aceptó la abolición fue el hecho de que para entonces las plantaciones no eran necesarias desde un punto de vista económico, ya que Gran Bretaña se encontraba sumergida en la Revolución Industrial (Morgan, 2017).

El abolicionismo surgió como corriente organizada entre los años 1770 y 1780, primeramente en Gran Bretaña y en las Trece colonias de América del norte. En esos años, las ideas antiesclavistas avanzaron al calor de las ideas de la Ilustración, las cuales defendían el progreso humano, considerando de este modo la esclavitud una institución retrógrada. Se fabricaron muchos panfletos y folletos criticando la actividad servil, y rápidamente comenzaron a circular entre la población. La difusión de dichas ideas fue esencial para que las naciones tomaran conciencia y se planteasen la posibilidad de abolir la trata (Klein, 1986).

Todas estas ideas, además de en la Ilustración, tuvieron su origen en las sectas religiosas británicas, en especial en la Sociedad de Amigos de los Negros. Los *Friends* o cuáqueros intentaron buscar la igualdad y el pacifismo entre todos los seres humanos, por lo que cooperaron con los anglicanos evangelistas para defender las ideas abolicionistas (Egerton et al., 2007). También tuvo influencia en el desarrollo abolicionista la renovación religiosa metodista del predicador John Wesley (1703-1791), quien condenó a la esclavitud por ser un pecado contra el hombre. Además de los argumentos religiosos y morales, los abolicionistas también defendieron que el trabajo libre era más eficaz que el trabajo servil, y que el comercio “legítimo” con África abastecería la industria británica con las materias primas necesarias (Coquery-Vidrovitch y Mesnard, 2015).

Entre los defensores de la esclavitud encontramos a los hacendados y a los comerciantes directamente implicados en la trata de esclavos y en la esclavitud (Morgan, 2017). En cambio, la mayoría de los abolicionistas eran europeos de clase media y clase alta, los cuales no tenían o apenas tenían relación con la trata de esclavos o con la esclavitud misma (Egerton et al., 2007).

Fue William Wilberforce (1759-1833) quien llevó al parlamento las peticiones de las masas, y tras varias negativas por parte del partido antiabolicionista, la abolición fue aceptada en 1807. Esta decisión, junto con la abolición de la trata por parte de los Estados Unidos, sirvió como ejemplo para las otras naciones, y de este modo, a partir de 1814 la

diplomacia británica consiguió que la trata de esclavos fuese prohibida por Austria, Rusia, Prusia, Suecia, Francia, España y Portugal (Coquery-Vidrovitch y Mesnard, 2015).

En la mayoría de los casos, las aboliciones que se llevaron a cabo en estas potencias no respondieron a las demandas de importantes movimientos antiesclavistas. Gran Bretaña empleó gran cantidad de recursos navales, propaganda abolicionista y presiones diplomáticas para que otras potencias acabasen con la trata de esclavos, pero en cada país la abolición tomó diferentes caminos. La abolición de la trata de esclavos holandesa en 1818 se consiguió gracias a las acciones ejecutivas y diplomáticas, y no causó controversia o polémica alguna, ya que Inglaterra y Holanda firmaron un tratado bilateral para poner fin a la trata de esclavos. En Francia, la abolición fue fruto de las acciones directas del gobierno francés a causa de las presiones británicas. En el caso de Portugal, el largo proceso de abolición terminó con las presiones diplomáticas y políticas inglesas, así como la voluntad del gabinete brasileño por evitar un conflicto armado con Gran Bretaña. La abolición por parte de España también constituyó un largo proceso, el cual terminó gracias a la cooperación naval entre Inglaterra y Estados Unidos, y a las medidas tomadas por las autoridades cubanas y españolas (Morgan, 2017).

Hasta 1830, las medidas abolicionistas no tuvieron gran influencia, y la trata de esclavos aumentó debido al auge de las plantaciones en Brasil y Cuba. Sólo a partir de 1840 se implantó un sistema eficaz de represión internacional, y solamente a partir de 1860 desapareció la trata atlántica por completo (Coquery-Vidrovitch y Mesnard, 2015).

El declive de la trata de esclavos fue paralelo al desarrollo de otras formas de comercio entre África occidental y Europa, las cuales se convirtieron en la base de sus modernas relaciones económicas. Debido a la demanda de Europa de materias primas a consecuencia de la Revolución Industrial, los europeos comenzaron a exportar productos manufacturados a cambio de materias primas africanas, como el aceite de palma (Law, 2001). Este tipo de comercio ha recibido el nombre de comercio “legítimo”, puesto que se pasó de exportar esclavos a exportar materias primas. De todos modos, a pesar de que los esclavos no fueron exportados, este comercio “legítimo” provocó un mayor uso de esclavos en las tareas agrícolas dirigidas a la producción de materias primas (Lovejoy, 2000).

6. IMPLICACIONES SOCIALES DE LA TRATA EN ÁFRICA

La mayoría de historiadores interesados en la historia social y política han coincidido con Walter Rodney, quien dice que la trata causó una alteración social (como aumentar el daño militar y bélico), alteró negativamente los sistemas judiciales, y aumentó la desigualdad. La demanda de esclavos masculinos fue sobre todo dañina para las proporciones entre sexos, para los índices de dependencia, y probablemente para la división por sexos del trabajo (Thornton, 1998). También supuso la expansión y la subsiguiente transformación de la poligamia y la creación y el subsiguiente empoderamiento de una clase mercantil africana (Manning, 1983), y duraderas inseguridades, caos económico, desórdenes políticos y fragmentaciones políticas (M'Baye, 2006). Nunn (2008) encuentra una negativa relación entre el número de esclavos exportados y el subsiguiente rol económico de cada país africano, llegando a la conclusión de que los países africanos más pobres hoy en día son aquellos que exportaron más esclavos.

Según Manning (1983), en algunos casos las diferencias surgieron debido a cambios internos, como es el caso de la transformación de la poligamia bajo la influencia de la trata, ya que dicha transformación fue posible gracias a una existente tradición africana de matrimonio múltiple. Pero, en otros casos fueron las causas externas las que provocaron diferencias, como puede ser el caso del impacto de la despoblación y la importación de las manufacturas, las cuales representan el dominio extranjero.

6.1 La poligamia y el papel de las mujeres

Una de las consecuencias sociales de mayor importancia fue el auge de la poligamia. Debido a que en la costa occidental se exportaron el doble de hombres que de mujeres, la estructura de la población y la organización de la sociedad sufrieron grandes cambios. Aunque ya existiese antes de la trata, la poligamia se reforzó debido al excedente de mujeres (Manning, 1983).

También tuvo que tener influencia en las costumbres matrimoniales y familiares africanas. Según Thornton, las mujeres de Angola siguieron teniendo un número normal de hijos en 1770, lo que hace suponer que los matrimonios polígamos tuvieron que aumentar, en cifras absolutas o relativas. Además de la poligamia, no es seguro si el gran número de mujeres estaban casadas, si tuvieron hijos en el marco del matrimonio tradicional, si fue como concubinas, o si tuvieron hijos sin tener a ningún hombre para

asegurar su subsistencia. La tendencia general fue que la trata dio lugar a otros tipos de unión diferentes a los matrimonios tradicionales anteriores, desarrollándose sobre todo el concubinato de esclavas, a consecuencia de los matrimonios contratados entre familias (Manning, 2001). Las mujeres más sanas y bonitas se reservaban y se destinaban a ser esposas en las zonas africanas en las que se practicaba la poligamia (Morgan, 2017).

Dalton y Leung (2014) muestran que en aquellas zonas del África Occidental donde la trata de esclavos tuvo mayor impacto, la poligamia apareció o se intensificó como institución, debido a la desequilibrada proporción de sexos. En contraposición, las zonas del África Oriental afectadas por la trata del Océano Índico muestran que la poligamia siguió siendo poco común, puesto que mayor número de mujeres fueron exportadas en esta trata. Debido a que el cambio cultural se produce lentamente, incluso a principios del siglo XX el matrimonio polígamo era todavía más común entre las sociedades del África Occidental, como Guinea, Togo y Benín, que en las sociedades del África Oriental, como Etiopía, Kenia o Malawi.

La poligamia también sirvió como defensa contra los efectos de la esclavitud, puesto que además de proteger a los huérfanos y al excedente de mujeres, también pudo haber fortalecido los sistemas de parentesco (Iliffe, 1998). Los hombres más sanos eran capaces de tener más esposas, y por lo tanto, más niños que asegurasen la supervivencia del grupo (Dalton y Leung, 2014).

La poligamia era también indicativo de prestigio, ya que las mujeres, al ser a veces utilizadas como mano de obra a gran escala, eran símbolo de riqueza (Thornton, 1998). Además, debido a la escasez de hombres, en algunos lugares las mujeres asumieron algunas tareas masculinas, esto es, comenzaron a trabajar en ámbitos que antes pertenecían al género masculino (Manning, 1983). No existía una gran diferencia en el precio referente a esclavos y esclavas en sus años laborales, aunque en la mayoría de las sociedades las mujeres esclavas no tenían acceso a ocupaciones cualificadas. Tampoco las tasas de mortalidad durante la travesía eran diferentes entre hombres o mujeres. Por lo tanto, la razón por la que menos mujeres fueron enviadas a las Américas fue el hecho de que éstas tenían mayor valor en las sociedades africanas, debido a su trabajo y papel reproductivo (Klein, 1983).

Por otro lado, un excedente de mujeres hizo que los hombres ya no tuviesen que esperar hasta tener casi treinta años para casarse con su primera y segunda esposa. Es

más, cabe la posibilidad de que los hombres se casasen con una edad temprana, a consecuencia del miedo que tenían a convertirse en esclavos (Manning, 1983).

6.2 El aumento del peligro, la agresividad y la desconfianza

Al comienzo de la trata de esclavos transatlántica, los esclavos eran generalmente capturados mediante razias y guerras organizadas por los estados. Para finales de la trata, debido al sentimiento de inseguridad que se había generalizado, personas individuales (incluso amigos o miembros familiares) comenzaron a capturarse y venderse entre ellos. De esta manera, las redes sociales africanas, apoyadas por los líderes políticos africanos, se convirtieron en redes dominadas por la tiranía y la inseguridad (M'Baye, 2006).

La trata de esclavos transatlántica resultó ser diferente a las tratadas anteriores, puesto que en ella eran los individuos de etnias similares o incluso iguales quienes se esclavizaban entre ellos. Esto tuvo grandes consecuencias, como la fragmentación social y étnica, la inestabilidad política, el debilitamiento de los estados y la corrupción de las instituciones jurídicas. En aquellos lugares donde ya existían previamente conexiones entre los diferentes pueblos, dichas interacciones se debilitaron, lo que impidió la formación de mayores comunidades. Este proceso es un importante factor a la hora de explicar por qué hoy en día África tiene un gran nivel de fragmentación étnica (Nunn, 2008).

Tal como la trata aumentó los niveles de desconfianza entre la gente, también provocó el deterioro de instituciones políticas legales y las leyes. Para poder defenderse el uno del otro, como los gobiernos locales no ofrecían ayuda alguna, las armas fueron necesarias, y esto causó a la vez una mayor inseguridad, ya que las armas eran compradas a los europeos a cambio de esclavos (Nunn y Wantchekon, 2011).

De hecho, estas sociedades se veían atrapadas en algo similar a un círculo vicioso: como normalmente eran víctimas de las razias, tenían que hacerle frente a la escasez de mano de obra, por lo que se dedicaban a capturar a sus vecinos a modo de presa, para poder compensar sus pérdidas. Debido a esta constante desconfianza, era imposible que las diferentes sociedades africanas se uniesen, por lo que seguían siendo una presa fácil para los tratantes de esclavos (Van Dantzig, 1975).

Nunn y Wantchekon (2011) llegan a la conclusión de que esta situación hizo que se crease una cultura de desconfianza. Aquellas etnias que estuvieron más expuestas a la

trata de esclavos muestran hoy en día menores niveles de confianza en sus familiares, vecinos y en el gobierno local. Además, también encuentran una relación positiva entre la distancia desde la costa y los niveles de confianza. Mencionan que los lugares que están más alejados de la costa exportaron menos esclavos en el pasado, por lo que muestran mayores niveles de confianza. Es posible que esta cultura de desconfianza haya llegado hasta nuestros días, ya que las creencias han sido transmitidas de generación en generación a lo largo del tiempo hasta hoy en día.

6.3 Creencias de los esclavos

Debido a la incertidumbre de los esclavos antes de ser embarcados en los buques que los llevarían a las Américas, y el miedo y el terror que sentían, varias creencias se extendieron rápidamente a lo largo de la costa del África Occidental.

Muchos africanos del oeste de África creían que los europeos eran fieles del Señor de la Muerte, el diablo angoleño Mwene Puto, y que los compraban para engordarlos y después comérselos. También existían creencias que decían que el vino tinto que los europeos bebían procedía de la sangre de los africanos, que el aceite de oliva se obtenía exprimiendo los cuerpos de los negros y que el queso que comía el capitán del barco estaba hecho de cerebros africanos (Thomas, 1997), que el cuero negro de sus zapatos era la piel de los africanos, y que la pólvora eran huesos africanos quemados y molidos (Iliffe, 1998).

Además de dichas creencias contemporáneas a la trata, después de su abolición en el siglo XIX se volvió mucho más común la práctica del “sacrificio ritual” denominado así por los europeos del siglo XIX. Este rito existía desde mucho tiempo antes en los reinos Asante, Dahomey y Benín, pero durante el siglo XIX se extendió a otras zonas con población creciente de esclavos, sobre todo entre los bobangi, en Duala y en la antigua Calabar. El sacrificio ritual consistía en la muerte ritual de los sirvientes, los cuales acompañaban a los grandes hombres en su viaje a la eternidad. Algunos de los sacrificios se celebraban diariamente, otros tenían lugar en festividades anuales, y otros durante funerales importantes. Estos sacrificios tenían diferentes propósitos: aunque muchos de tuviesen una finalidad religiosa, también servían para castigar a los delincuentes, para asustar a los enemigos matando a cautivos, o para aterrorizar a los esclavos (Iliffe, 1998).

6.4 La nueva clase mercantil africana

Los africanos fueron igual de culpables a la hora de suministrar esclavos a los europeos, como lo fueron estos cuando los embarcaron rumbo a las América (Morgan, 2017). La mayoría de los esclavos los vendieron los reyes, nobles u otros agentes, pero también hubo tratantes independientes que vendían esclavos en grupos de dos o tres (Thomas, 1997). Aun así, a pesar de que al principio la trata de esclavos fuese un comercio equitativamente bilateral, pronto se convirtió en un negocio dominado por los europeos, en el que extrajeron masivamente los recursos humanos y económicos de África, convirtiendo así la trata en algo beneficioso para los europeos, pero perjudicial para los negros africanos (M'Baye, 2006).

Los que más posibilidades tenían de tener esclavos, esto es, los mercaderes adinerados y oficiales de estado o gobernantes, eran los que primeramente se pusieron en contacto con los negociantes europeos. La esclavitud se extendió por África porque esa era la única forma de propiedad privada que producía ingresos reconocida en el derecho africano, en contraste a Europa, donde la tierra era la propiedad privada más importante. Por lo tanto, era la ausencia de tierras a modo de propiedad privada lo que hizo de la esclavitud un aspecto tan generalizado de la sociedad africana. Los esclavos podían ser utilizados, por lo tanto, a modo de símbolo de riqueza por parte de agentes privados, y también por parte de la élite política para aumentar su poder (Thornton, 1998).

Una vez que la posesión de esclavos se convirtió en la base del éxito económico, fue imposible para los más pobres africanos introducirse en el comercio. Inikori ha señalado que la trata provocó grandes diferencias entre las diferentes clases sociales, ya que unos pocos se beneficiaron de la trata, pero la mayoría se hundieron en la miseria y pobreza (M'Baye, 2006).

6.5 Los afrobrasileños

Desde el siglo XVI hasta el siglo XVIII, los marineros y exploradores portugueses que llegaban a las costas de África, como llegaban sin sus familias, tenían rápidamente descendencia con mujeres africanas, dando comienzo así a un proceso de criollización. Estos “lusoafricanos” se encontraban desde Casamance a Sierra Leona, en la Costa de Oro y en las costas del Congo. La mayoría eran comerciantes especializados en la trata, los cuales actuaban como intermediarios entre los europeos y las sociedades del interior de África (Coquery-Vidrovitch y Mesmard, 2015).

Estas comunidades blancas o mestizas fueron aquellas que acogieron a los antiguos esclavos africanos que regresaron de Brasil a principios del siglo XIX. La llegada de estos grupos de población transformó radicalmente a las comunidades de negreros y de negociantes europeos que residían en las costas africanas. Todavía recordaban su lengua y religión de origen, y a eso le añadieron nuevas prácticas culturales aprendidas durante su estancia en Brasil (Codo, 2001).

La nueva cultura de los afrobrasileños y portugueses fue adoptada por los jefes locales y por los comerciantes, ya que era símbolo de un estatus social elevado y de riqueza (Coquery-Vidrovitch y Mesnard, 2015). Los afrobrasileños se convirtieron en modelos y referentes culturales, e influyeron en la cultura y en la lengua, introduciendo palabras de origen portugués. También introdujeron novedades culinarias, ya que preparaban muchos platos portugueses o brasileños. De esta forma, los afrobrasileños trajeron a los africanos a un nuevo estilo de vida (Codo, 2011).

7. CONCLUSIONES:

Como se ha mencionado anteriormente, la trata y sus efectos tanto a nivel mundial como a local constituyen uno de los episodios más catastróficos de la historia. Debido a su magnitud, el tema de la trata sigue teniendo una vitalidad historiográfica notable, abarcando diversos aspectos y ofreciendo perspectivas plurales.

Su impacto es notable, repercutiendo de manera importante y creando diferencias durante el tiempo que estuvo activa, diferencias que incluso hoy en día se pueden divisar. Sin embargo, estos efectos no fueron homogéneos, ya que influyeron de manera irregular en cada área de África, provocando desordenes estructurales y desequilibrios internos. A pesar de que fuese el África Occidental quien tuvo que hacerle frente a las mayores consecuencias de la trata, en una época u otra el comercio afectó en mayor o menor escala a casi todas las regiones de África.

Desde una perspectiva más personal, este trabajo me ha permitido tener un conocimiento más amplio del tráfico transatlántico de esclavos, y sobre todo he podido conocer su influencia en aspectos más allá de los políticos o económicos. El entendimiento de la dimensión de su impacto, sobre todo en lo que concierne a sus implicaciones sociales, me ha llevado a generar una perspectiva más extensa y enriquecida de la trata, y además me ha servido no sólo para poder entender la trata como

un acontecimiento puntual en un tiempo y espacio, sino que también me ha permitido comprender su gran envergadura y repercusión en otros aspectos y así poder establecer conexiones y relacionarla con otros acontecimientos históricos coetáneos.

Por último, la realización de este trabajo me ha permitido conocer otro aspecto de la trata, el social, y esto me ha llevado a poder entender que varios de los problemas que hoy en día África atraviesa son fruto de este acontecimiento. Mi interés por tratar el ámbito social recaía concretamente en el hecho de que era un aspecto que apenas conocía, pero que consideraba importante y esencial para poder entender la situación actual africana, por lo que los resultados obtenidos han sido tan interesantes como sorprendentes.

8. BIBLIOGRAFÍA:

- ❖ Codo, B. C. (2001). Los afro-brasileños de regreso. En D. Diène (dir.), *De la cadena al vínculo. Una visión de la trata de esclavos*. Paris: Ediciones Unesco. Págs. 95-106.
- ❖ Coquery-Vidrovitch, C. y Mesnard, E. (2015). *Ser esclavo en África y América entre los siglos XV y XIX*. Madrid: Casa África.
- ❖ Cowley, M. y Mannix, D. P. (1970). *Historia de la trata de negros*. Madrid: Alianza Editorial.
- ❖ Dalton, J. D. y Leung, T. C. (2014). “Why is Polygyny More Prevalent in Western Africa? An African Slave Trade Perspective”. *Economic Development and Cultural Change*. Vol. 62. Nº 4. Págs. 599-632.
- ❖ De Zwart, P. y Van Zanden, J. L. (2018). *The Origins of Globalization. World Trade in the Making of the Global Economy, 1500-1800*. Estados Unidos: Cambridge University Press.
- ❖ Egerton, D. R., Games, A., Landers, J. G., Lane, K., y Wright, D. R. (2007). *The Atlantic World: A History, 1400-1888*. Estados Unidos: Harlan Divison, Inc.
- ❖ Eltis, R., Richarson, D., Behend, S., Florentino, M. y Halbert, M. (2013). *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*. Recuperado de: www.slavevoyages.org.
- ❖ Iliffe, J. (1998). *África. Historia de un continente*. Cambridge: Cambridge University Press. Págs. 169-206.
- ❖ Jordan, W. D. (1968). The simultaneous invention of slavery and racism. En D. Northrup (ed.). *The Atlantic Slave Trade*. Lexington: D. C: Heath and Company. Págs. 12-25.
- ❖ Klein, H. S. (1983). African Women in the Atlantic Slave Trade. En C. C. Robertson y M. A. Klein (eds.). *Women and Slavery in Africa*. Madison: University of Wisconsin Press. Págs. 29-38.
- ❖ Klein, H. S: (1986). *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*. Madrid: Alianza Editorial, S. A.
- ❖ Klein, H. S. (1993). “Las características demográficas del comercio atlántico de esclavos hacia Latino América”. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*. 3ª serie. Nº 8. Págs. 7-27.
- ❖ Law, R. (2001). El paso de la trata de esclavos al comercio “legítimo”. En D. Diène (dir.), *De la cadena al vínculo. Una visión de la trata de esclavos*. Paris: Ediciones Unesco. Págs. 55-72.

- ❖ Lovejoy, P. E. (2000). *Transformations in Slavery. A History of Slavery in Africa*. Estados Unidos: Cambridge University Press.
- ❖ M'Baye, B. (2003). "The Economic, Political, and Social Impact of the Atlantic Slave Trade on Africa". *The European Legacy: Toward New Paradigms*. Vol. 11. Nº. 6. Págs. 607-622.
- ❖ Manning, P. (1983). "Contours of Slavery and Social Change in Africa". *The American Historical Review*. Vol. 88. Nº 4. Págs. 835-857.
- ❖ Manning, P. (2001). La trata negrera y la evolución demográfica en África. En D. Diène (dir.), *De la cadena al vínculo. Una visión de la trata de esclavos*. Paris: Ediciones Unesco. Págs. 149-168.
- ❖ Manning, P. (2006). Slavery and Slave Trade in West Africa, 1450-1930. En E. Frankema, E. Hillbom, U. Kufakurinani y F. Meier zu Selhausen (eds.). *The History of African Development. An Online Textbook for a New Generation of African Students and Teachers*. African Economic History Network.
- ❖ Miller, J. C. (2001). "La abolición de la trata de esclavos y de la esclavitud: fundamentos históricos. En D. Diène (dir.), *De la cadena al vínculo. Una visión de la trata de esclavos*. Paris: Ediciones Unesco. Págs. 215-254.
- ❖ Morgan, P. M. (2005). "Origins of American Slavery". *Magazine of History*. Vol 19. Nº 4. Págs. 51-56.
- ❖ Morgan, K. (2017). *Cuatro siglos de esclavitud transatlántica*. Barcelona: Editorial Planeta S. A.
- ❖ Nunn, N. (2008). "The Long-Term Effects of Africa's Slave Trades". *Quarterly Journal of Economics*. Vol. 123. Nº 1. Págs. 139-176.
- ❖ Nunn, N. y Wantchekon, L. (2011). "The Slave Trade and the Origins of Mistrust in Africa". *American Economic Review*. Vol. 101. Nº 7. Págs. 3221-3252.
- ❖ Rodney, W. (1994). The unequal partnership between Africans and Europeans. En D. Northrup (ed.). *The Atlantic Slave Trade*. Lexington: D. C: Heath and Company. Págs.135-147.
- ❖ Thomas, H. (1997). *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Barcelona: Planeta.
- ❖ Thornton, J. (1998). *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*. Nueva York: Cambridge University Press.

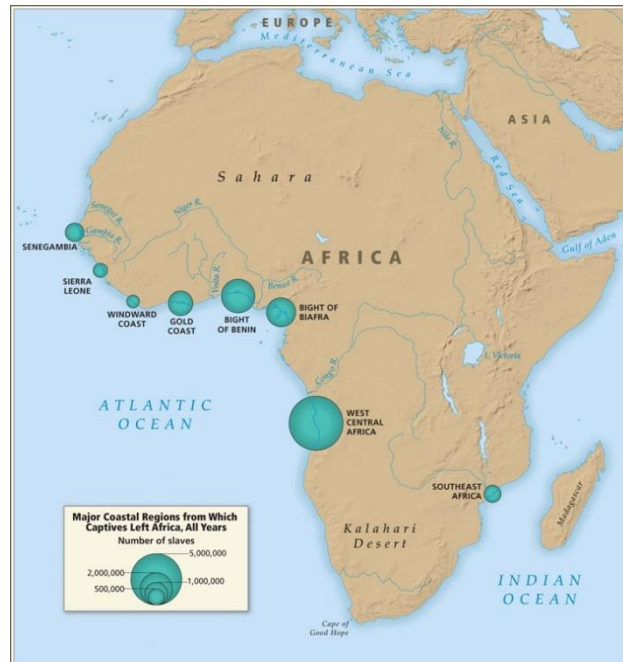
- ❖ Tondut-Sène, M.K. (2001) Condiciones de viaje y transporte de los esclavos. En D. Diène (dir.), *De la cadena al vínculo. Una visión de la trata de esclavos*. Paris: Ediciones Unesco. Págs. 47-54.
- ❖ Van Dantzig, A. (1975). “Effects of the Atlantic Slave Trade on Some West African Societies”. *Revue française d'histoire d'outremer*. Vol. 62. N°. 226-227. Págs. 252-269.
- ❖ Williams, E. (1994). Economics, not racism, as the root of slavery. En D. Northrup (Ed.). *The Atlantic Slave Trade*. Lexington: D. C: Heath and Company. Págs. 3-12.

9. ANEXO

Tabla 1. Estimaciones de número de esclavos transportados por país (1501-1870. Fuente: Eltis et al. (2013). *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* [base de datos]. Recuperado de: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>.

Número de esclavos transportados por país (1501-1870)								
Años	España	Portugal / Brasil	Gran Bretaña	Holanda	Estados Unidos	Francia	Dinamarca/ Báltico	Totales
1501-1510	950	950	0	0	0	0	0	1.900
1511-1520	4.404	5.041	0	0	0	0	0	9.445
1521-1530	5.495	5.495	0	0	0	0	0	10.990
1531-1540	7.197	7.204	0	0	0	0	0	14.401
1541-1550	13.693	13.697	0	0	0	0	0	27.390
1551-1560	2.823	2.826	94	0	0	0	0	5.743
1561-1570	18.760	20.374	1.591	0	0	0	0	40.725
1571-1580	13.040	16.350	0	0	0	66	0	29.456
1581-1590	23.695	32.959	237	0	0	0	0	56.891
1591-1600	29.906	49.295	0	1.365	0	0	0	80.566
1601-1610	25.332	65.716	0	878	0	0	0	91.926
1611-1620	30.979	117.003	0	951	0	0	0	148.933
1621-1630	36.170	146.857	141	326	0	0	0	183.494
1631-1640	25.089	88.278	381	6.452	0	0	0	120.200
1641-1650	10.240	51.275	33.173	24.951	824	1.827	1.053	123.343
1651-1660	10.389	91.236	26.720	25.983	0	706	653	155.687
1661-1670	1.778	109.188	67.469	48.592	0	2.512	0	229.539
1671-1680	4.001	92.660	71.689	43.953	623	9.149	316	222.391
1681-1690	2.293	86.613	112.193	40.482	974	14.280	3.729	260.564
1691-1700	0	162.368	116.495	27.363	1.730	9.961	21.640	339.557
1701-1710	0	175.14	151.877	35.589	120	27.196	4.319	394.241
1711-1720	0	200.583	167.409	22.465	2.021	60.279	651	453.408
1721-1730	0	209.128	226.192	31.793	5.364	74.353	1.563	548.393
1731-1740	0	205.206	243.929	29.457	17.504	100.730	1.178	598.004
1741-1750	0	221.086	175.232	37.607	12.272	117.477	2.915	566.589
1751-1760	284	215.934	255.346	41.044	23.066	99.127	8.157	642.958
1761-1770	3.955	212.655	360.785	59.797	37.444	138.216	6.109	818.961
1771-1780	0	210.497	301.323	47.712	24.838	164.756	6.542	755.668
1781-1790	510	254.899	277.276	16.775	16.331	283.897	18.304	867.992
1791-1800	5.905	307.875	385.928	7.775	50.344	72.983	17.597	848.407
1801-1810	13.419	393.392	283.959	1.605	103.922	10.942	16.316	823.555
1811-1820	124.236	516.854	0	734	5.276	38.744	0	685.844
1821-1830	105.847	594.421	0	687	2.197	152.595	0	855.747
1831-1840	245.849	438.826	0	0	0	1.609	0	686.284
1841-1850	79.464	517.078	0	0	0	0	0	596.542
1851-1860	161.633	9.309	0	0	476	0	0	171.418
1861-1870	54.191	0	0	0	0	0	0	54.191
Totales	1.061.527	5.848.268	3.259.439	554.336	305.326	1.381.405	111.042	12.521.343

Mapa 1. Principales regiones costeras de donde los esclavos partían anualmente (1501-1870). Fuente: Eltis et al. (2013). *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* [base de datos]. Recuperado de: <https://www.slavevoyages.org/voyage/maps>.



Mapa 2. Principales regiones donde los esclavos desembarcaban anualmente (1501-1870). Fuente: Eltis et al. (2013). *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* [base de datos]. Recuperado de: <https://www.slavevoyages.org/voyage/maps>

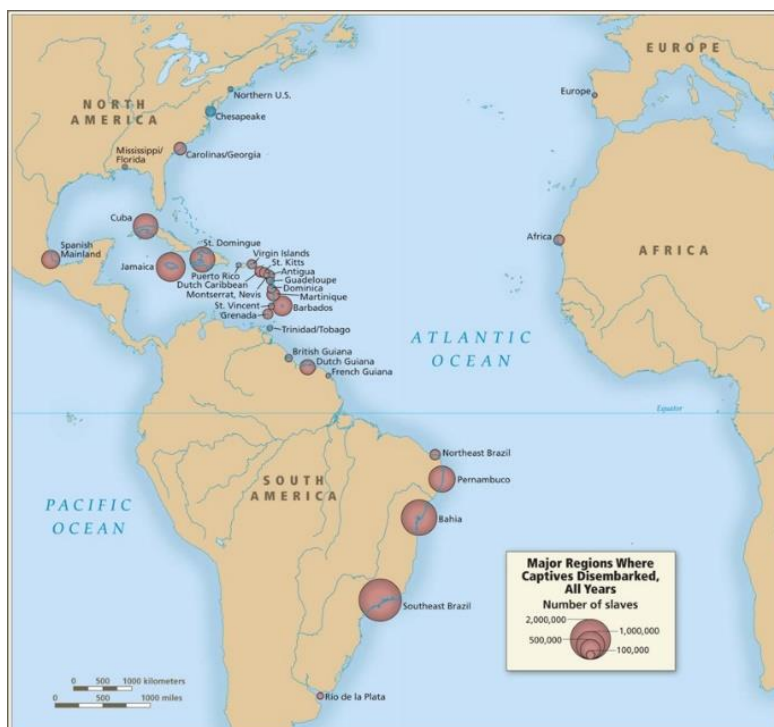


Tabla 2. Estimaciones del porcentaje de varones transportados a América según las regiones de embarque (1501-1900). Fuente: Eltis et al. (2013). *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* [base de datos]. Recuperado de: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>.

Porcentaje de varones transportados a América según las regiones de embarque (1501-1900)							
Rango de año	Senegambia	Sierra Leona	Costa de Marfil	Costa de Oro	Golfo de Benín	Golfo de Biafra y Golfo de Guinea	África central-occidental y Santa Helena
1501-1550	33,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	67,0 %	0,0 %
1551-1600	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	58,0 %	0,0 %
1601-1650	68,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	61,2 %	58,2 %	55,8 %
1651-1700	72,8 %	79,2 %	0,0 %	56,5 %	59,1 %	48,8 %	60,0 %
1701-1750	71,8 %	70,5 %	62,5 %	70,7 %	63,7 %	54,1 %	70,5 %
1751-1800	63,7 %	63,7 %	60,7 %	65,5 %	58,6 %	57,5 %	66,4 %
1801-1850	61,4 %	69,0 %	73,0 %	67,6 %	66,4 %	64,2 %	70,5 %
1851-1900	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	69,9 %	0,0 %	75,9 %
Total	55,9%	65,3%	62,2%	66,8	62,0%	58,1%	66.90%