

UNA REBELION DE NEGROS EN LAS COSTAS DEL PACIFICO SUR.  
EL CASO DE LA FRAGATA *TRIAL* EN 1804

Jorge Pinto Rodríguez

*Universidad de la Frontera - Chile*

*Introducción*

Hace algunos años, revisando la documentación del Tribunal del Consulado de Santiago, en el Archivo Nacional de Chile tuve ocasión de leer la copia de un expediente que se había formado a propósito de una rebelion de negros ocurrida a fines de 1804 en una fragata que navegaba desde Valparaiso con destino al Callao. Hasta entonces, apenas tenia algunas referencias del suceso.

La lectura de esos papeles puede sobrecoger a cualquiera, así sea por el dramatismo con que se sucedieron los hechos, como por su ferocidad. Sin embargo, más que estimular mi deseo de investigar a fondo lo ocurrido a bordo de la fragata *Trial*, en aquella oportunidad me conformé con registrar la informacion, que comente despues con varios historiadores que me aportaron otros detalles<sup>1</sup>.

- 
1. Debo expresar mi agradecimientos a los profesores Sergio Villalobos, Rolando Mellafe y María Teresa Cobos por las varias referencias que me dieron del suceso y por la bibliografía que me recomendaron consultar. En Lima, el historiador Franklin Pease tuvo la gentileza de poner en mis manos algunos textos desconocidos para mí y prácticamente inubicables en Chile.

Pude reunir, así, mayores antecedentes. Descubrí, entonces, que el hecho no era en absoluto desconocido. Un experimentado marino, varios historiadores y un célebre novelista había dado ya cuenta de él. Decidí entonces abordarlo, porque me parece proporciona elementos novedosos para el estudio del tráfico negro.

Para adelantar una hipótesis, debo señalar que pretendo explicar la rebelión de los negros de aquella fragata como resultado del impacto que provocaba entre ellos el desarraigo, tema que merece ser discutido a la luz de los nuevos estudios que existen sobre la esclavitud. En mi opinión, hasta ahora se ha insistido, más que nada, en las condiciones materiales que rodearán la existencia de los esclavos en las colonias americanas. Es un punto de vista interesante, toda vez que éstos se incorporan al mundo colonial en calidad de fuerza de trabajo, que contribuye a producir para los mercados externos. No obstante, no se puede olvidar que, además de mercancías, los negros siguieron siendo seres humanos. Transplantados y desarraigados, sus anhelos de regresar al suelo natal, fue también un foco de conflicto, principalmente en aquellos que recién se empezaban a integrar al mundo que eran traídos y que las fuentes de la época denominan *bozales*. Este factor parece haber sido decisivo en el caso de la rebelión que ahora estoy tratando<sup>2</sup>.

### 1. *Las rebeliones de negros durante la Colonia*

Al margen de las modalidades propias que tuvo la lucha de los esclavos negros que llegaron a América durante la Colonia (vagabundaje, cimarronismo y bandolerismo), se sucedieron, con mayor frecuencia de la sospechada, una serie de rebeliones que adquirieron, en ciertas ocasiones, contornos dramáticos.

Llegados casi simultáneamente con los blancos, pero en condiciones muy diferentes, el primer levantamiento ocurrió en la Española en 1522, y aunque este resultó fácil de controlar, fue el preludio de otros que hubo en los años siguientes, uno de los cuales, el de México de 1537, llegó a

---

2. El tema del desarraigo ha sido propuesto como prioritario en los estudios sobre las comunidades africanas en América (Unesco 1970: 171). Lamentablemente, conozco pocos estudios sobre la materia, en parte por las limitaciones que tenemos en nuestro país para acceder a libros y revistas que no llegan con frecuencia; pero, también, debido a que, me parece, tal proposición no ha sido recogida en los términos debidos.

poner en duda la conveniencia de mantener la importación de esclavos (Bowser 1977: 199).

En Venezuela, desde el movimiento encabezado por el negro Miguel en las minas de Buria, en 1555, hasta las rebeliones de Cumana y Maracaibo de 1797 y 1798, ocurrieron por lo menos otras seis, algunas de las cuales pretendían no solo la libertad de los esclavos, sino reformas sociales de mayor alcance (Brito Figueroa 1961: 64-70).

En el Perú la situación no fue diferente. En 1602 un grupo de esclavos de la provincia de Vilcabamba, encabezados por un indio llamado Francisco Chichima, puso en jaque a más de cien españoles que quedaron rodeados y sitiados en la propiedad de uno de ellos. A esta rebelión se sucedieron otras, generándose un clima de cierta intranquilidad, que derivó en proposiciones similares a las que se habían hecho en México un siglo atrás, en el sentido de suspender por un tiempo la importación de esclavos, para lograr un equilibrio más adecuado de la población y evitar con ello el peligro que representaban los negros. Hacia 1634 se calculaba que en Lima había unos 3.700 españoles capaces de emplear armas, contra 20 mil negros robustos (Bowser 1977: 231-238).

Para el siglo XVIII, Kapsoli ha estudiado en el Perú tres revueltas más (la de San Joaquín en 1768; la de San José en 1779; y el motín de Motocachi de 1786), todas las cuales tuvieron su origen en la sobreexplotación que se hacía de la mano de obra esclava en las haciendas peruanas, sobre todo cuando éstas bajaron su producción y se hizo necesario, para salvar la crisis, intensificar el consumo de la fuerza de trabajo (Kapsoli 1975).

A estas rebeliones habría que agregar otras ocurridas en el mismo siglo, en los alrededores de Lima y que han sido estudiadas por Lazo García y Tord Nicolini (Lima, 1977).

En Bolivia sabemos de una rebelión que tuvo lugar en 1712 (Crespo 1977: 131); y en Chile, donde la esclavitud negra no alcanzó la fuerza que tuvo en otras regiones del continente, también encontramos referencias de una partida de negros armados que habían huido de Santiago, convirtiéndose en salteadores de caminos que parecen haber sido algo más que cimarrones (Mellafe 1959: 88).

En la historia social de la América Colonial, las rebeliones de negros

ocurrieron, pues, con cierta frecuencia, constituyendo un fenómeno que sólo en estos últimos años se ha empezado a estudiar de manera más sistemática. Estos movimientos forman parte de lo que podríamos llamar el cuadro de violencia generado por una sociedad que, lejos de ser apacible, estuvo marcada por contradicciones, reflejadas, a veces, en sucesos como los que se han venido refiriendo aquí.

Las capturas que se debían hacer en el África, el traslado al continente americano en condiciones muy precarias, la redistribución que se hacía luego de los esclavos acá y la explotación a que eran sometidos en sus lugares de trabajo, constituía el mar de fondo que ayuda a comprender el carácter de estos movimientos, a pesar que los propietarios, sin comprender cabalmente el problema, lo atribuían a las "malas inclinaciones" de los negros. Por todo lo anterior, eran potencialmente una masa peligrosa que se intentó sujetar por medio de prohibiciones y sanciones más ejemplarizadoras que al resto de la población.

Las rebeliones ocurridas demuestran que estas medidas no siempre surtieron efecto, más aún si tenemos en cuenta que en determinadas circunstancias el problema del desarraigo contribuía a generar un tipo de conflicto que agravaba la situación. Aunque los negros llegaban a América convertidos en mercancías, seguían siendo seres humanos, a quienes la separación de su mundo natural y cultural debía afectarles.

Así parece haber ocurrido en diciembre de 1804 con los negros que transportaba desde Valparaíso al Callao la fragata *Trial*, cuya rebelión, tal vez una de las más sangrienta, tuvo su origen, en mi opinión, en este tipo de conflicto.

## 2. *El libro de un viajero, una tradición penquista y una novela de Melville*

Como ya se ha dicho, este acontecimiento no es, en modo alguno, desconocido. El primero en dar cuenta de él fue un testigo ocular que tuvo destacada participación en los hechos. Se trataba del capitán Amasa Delano, experimentado marino norteamericano que había navegado durante varios años por las costas del Pacífico tras la caza de ballenas.

En 1805 Delano era capitán de la *Perseverance*, nave que logró recapturar a la fragata *Trial* cuando ésta, en poder de los negros, se aproximó a las costas de Concepción, con el propósito de aprovisionarse de agua. De regreso

a su país, algunos años más tarde, Delano escribió un libro en el que relató el episodio, incluyendo algunos documentos que tradujo al inglés (Delano 1817: 318-353).

El relato de Delano le sirvió a Vicuña Mackenna para incluirlo en su *Historia de Valparaíso*, sin poner ni quitar cosa alguna a lo que había escrito el marino norteamericano, salvo el llamar *Prueba* a la nave que en los documentos aparece como *Trial*, atendiendo al cambio de nombre que había tenido por esos años la fragata que cayó en poder de los negros. Sin embargo, para ser más justo, hay que reconocer que Vicuña Mackenna intentó una explicación del hecho: el sangriento levantamiento de los negros de la *Trial* habría sido su venganza por los sufrimientos padecidos durante la travesía del África a las costas americanas (Vicuña Mackenna 1936: 293-298).

A partir de entonces, otros historiadores han hecho referencia a este episodio, pero sin profundizar demasiado en él, con la sola excepción de Eugenio Pereira, quien aporta varias noticias que estoy aprovechando en esta ocasión (Barros Arana 1886: 284-285; Pereira Salas 1936: 35; Vial Correa 1957: 90-94; y Pereira Salas 1971: 209-210).

El recuerdo de este suceso se conservaba, además, por una tradición penquista que ya tenía cierta fama en la época en que Vicuña Mackenna escribió su *Historia de Valparaíso*. Posteriormente, dieron cuenta de ella dos autores en un libro publicado en Concepción en 1910 (Bustos y Salinas: 650-651), y más tarde la volvieron a relatar Carlos Oliver y Francisco Zapata en *El libro de oro de la Historia de Concepción*, publicado en Concepción en 1950, de donde la tomó Oreste Plath, quien la popularizó con el mismo nombre que se la conocía desde el siglo pasado: *La laguna de los negros* (Plath 1983: 233-234).

La leyenda, como toda tradición histórica, conserva el fondo de verdad que tuvo el suceso narrado por Delano, derivando su nombre del lugar a donde fueron arrojados los cadáveres de los negros que la justicia condenó a la pena de muerte, una vez que terminó el proceso que se instruyó cuando fueron apresados.

Sin embargo, quien dió a conocer este episodio a un nivel que rebasa las fronteras de Chile y Perú, fue Herman Melville, el famoso autor de la novela *Moby Dick*. Lo curioso es que pocos saben en Chile que lo relatado por Melville en *Benito Cereno* corresponde a un suceso que nada tiene de

ficción. No hace mucho, la editorial Andres Bello lanzó en nuestro país una edición de 40 mil ejemplares de la novela de Melville, sin hacer una sola referencia a su trasfondo histórico (Melville, 1981).

*Benito Cereno* fue publicada originalmente en 1854 y reeditada dos años más tarde por el propio autor. A partir de entonces se han hecho diversas ediciones de una novela inspirada en el relato de Delano, que Melville tuvo ocasión de leer en sus años de juventud.

“Si bien es el relato de una aventura, escribió uno de sus prologuistas sin más complicaciones acerca de su significado, habrá de reconocerse que la forma en que está escrito no puede ser más elaborada. Se trata de un relato marinero - de los que tan pródiga es la literatura en inglés - en el cual no falta nada indispensable: la aventura, la acción guerrera, el rigor y la crueldad de la vida a bordo, el exotismo de los países lejanos y desiertos, y sobre todo (...) el misterio” (Benet 1970: 10)

En verdad, el aporte personal de Melville fue exíguo. Solo adelantó el episodio a 1799, llamó *Santo Domingo* a la fragata *Trial* y cambió ligeramente los nombres de algunos protagonistas, manteniéndose fiel al relato de Delano, al que le dio, por cierto, un carácter novelesco, propio de su talento y de las características del suceso.

### 3. *Los hechos*

De acuerdo al relato que hiciera don Benito Cerreño, capitán de la fragata *Trial*, es posible reconstituir los hechos con bastante precisión<sup>3</sup>.

---

3. Informe de Luis de Alava al presidente Luis Muñoz de Guzmán. Concepción, 4 de marzo de 1805. Biblioteca Nacional de Santiago, Sala Medina, Manuscritos, volumen 331, fojas 170-189. Hay copia en el Archivo Nacional de Santiago, Tribunal del Consulado, volumen 12. Todos los antecedentes relativos al alzamiento de la *Trial* que se conservan en este volumen del Tribunal del Consulado se encuentran reunidos en un legajo que lleva por título “Copia del expediente que se ha formado sobre la sublevación de los negros bosales en la fragata *Trial*, 1805”. Las declaraciones de Cerreño fueron también publicadas por Delano (véase obra citada, pp. 333-341) y parcialmente reproducidas por Melville en la parte final de su novela. A menos que se indique otra fuente de información, todos los entrecomillados que vienen a continuación en el texto, corresponden al relato de Cerreño.

La fragata *Trial* habia zarpado de Valparaíso con destino al Callao el 20 de diciembre de 1804, llevando frutos del país y 72 esclavos "de ambos sexos y todas las edades", pertenecientes a don Alejandro Aranda, vecino de la ciudad de Mendoza, quien los conducía al Perú con el propósito de venderlos allá. Entre tripulantes y pasajeros, la nave llevaba, además, otras 36 personas.

El día 27 de diciembre, a las 3 de la mañana, cuando la nave se acercaba a las costas de Pisco, los hechos se precipitaron. Aprovechando que la mayor parte de la tripulación dormía, los negros, todos bozales y procedentes del Senegal, que viajaban sobre cubierta y "sin prisiones", como se estilaba en las costas del mar del sur, se alzaron repentinamente, hiriendo de gravedad al contramestre y al carpintero, y matando a 18 hombres que dormían junto a ellos, "a los unos a palos y puñaladas, y a los otros arrojándolos vivos al agua" dejando con vida sólo a siete de los que iban en cubierta y a otros tres o cuatro que lograron esconderse.

Dueños de la nave, al amanecer de ese mismo día, el que hacía de jefe de la rebelión, un negro llamado Babo, parlamento, por intermedio de José, un ladino que servía de mozo a don Alejandro Aranda desde hacía varios años, con el capitán Cerreño. Este le pidió "que dejasen de cometer tantas atrocidades", lo que pareció exacerbar aun más el ánimo de los negros, que procedieron de inmediato a echar "a su vista tres hombres al agua vivos y amarrados". De todas maneras, dieron seguridad a Cerreño que no harían con él cosa semejante, y preguntándole "si en estos mares había algunas tierras de negros donde los pudiese llevar"<sup>4</sup>, lo obligaron, bajo amenaza de matar a todos los que quedaban con vida, a dirigir la nave hacia el Senegal.

La *Trial* enfilo entonces proa al sur. Cerreño guardaba la esperanza de encontrar durante la travesía algún navío español o extranjero que los salvara. A los 10 u 11 días logró llegar a las costas de Nazca, pero como los negros estaban inquietos y no se divisaba desde la nave la aguada que figuraba en las cartas, tuvo que seguir al sur, convenciendo a los rebeldes de que lo más conveniente era dirigirse a la isla Santa María, cerca de Concepción, que se encontraba desierta y donde sería posible reaprovisionarse de agua, elemento que era ya de vital necesidad. Por eso mismo, no se atrevió a recalar en Pisco, ni en otro puerto de la costa, pues las intimidaciones de los negros se hacían cada vez más frecuentes. Cerreño mantenía todavía la esperanza de encontrar una nave salvadora o, en su defecto, escapar hacia las costas de la Araucanía, donde pensaba resultaría más fácil engañar a los negros.

Según sus declaraciones, estos hacían juntas todos los días para tratar "lo conveniente a su designio y sobre si debían matar a todos los españoles, y señaladamente a él".

Al amanecer del octavo día de haberse separado de las costas de Nazca, un negro llamado Mori le comunico que habian determinado matar a don Alejandro Aranda, porque de otro modo no conseguirían su libertad. Encargaron de esto a los negros Matanqui y Lichi, que procedieron de inmediato, sin dar tiempo a ninguna suerte de entendimiento para impedirlo. En esa accion perecieron otros tres pasajeros y cuatro o cinco tripulantes más.

A esas alturas los negros informaron a Cerreño que ya todo había terminado y que lo único que restaba era seguir hacia las costas del Senegal. Lo hicieron firmar un documento en que se obligaba a ello, a la vez que se comprometían a no matar a nadie más. Por los negros estamparon sus firmas Babo y Atufal, "que lo sabian hacer en su idioma, aunque eran enteramente bozales".

Al fin, a los 42 días de haberse alejado de las costas de Nazca, el martes 19 de febrero de 1805, la *Trial* llegaba a la isla Santa María, ubicándose a corta distancia de la ballenera norteamericana *Perseverance*, al mando esta última del capitán Amasa Delano.

Delano paso en el acto a saludar al capitán de la *Trial*, ofreciéndole ayuda, pues la nave ofrecia un aspecto lastimoso. Luego de una cordial recepción, Cerreño, haciendo el papel de un amo y capitán libre, como lo habia acordado con los negros, quienes le advirtieron que si proferia la más leve palabra que diese señales de las ocurrencias pasadas lo matarian en el acto junto a sus demas compañeros, dijo a Delano que venía desde Buenos Aires con una partida de negros que llevaba al Perú y que una serie de desgracias sufridas durante la navegación habian retardado el viaje, con los efectos que estaban a la vista. Concluyó pidiéndole ayuda para seguir de inmediato al Callao, supuesto puerto de destino de su nave.

Delano permaneció casi todo el día junto a Cerreño, sin que éste pudiera darle el más ligero indicio de lo que realmente estaba ocurriendo, porque no se apartaba ni un momento de su lado el negro Mori, quien se comportaba "con todas las apariencias y sumisiones del más humilde esclavo".

Eran ya las cinco de la tarde cuando Delano se despidió de Cerreño,

bajando al falucho en que había llegado a la *Trial*. En ese momento, en un acto casi suicida, Cerreño dio un salto y se puso al lado de Delano, gritando a la tripulación que los que supieran nadar se arrojaran al agua y los que no, se fueran a las jarcias, noticiando a viva voz lo que estaba ocurriendo a bordo de la fragata.

Pasada la confusión inicial y siguiendo las recomendaciones dadas por el propio Cerreño, Delano ordeno que dos faluchos con 18 hombres bien armados se dirigieran a la *Trial*, que, a todo esto, empezaba a alejarse lentamente del fondeadero. A las diez de la noche todo había concluido. Los americanos mataron a 5 o 6 negros, hirieron a otros y al fin lograron la rendición de los rebeldes. En la lucha murió también el segundo escribano de la *Trial*, don Jose Moreira, "de un balazo que le dieron por casualidad, por haberse asomado incautamente a la borda". Finalmente, el propio Delano condujo a la *Trial* hasta el puerto de Talcahuano, donde pudo fondear el domingo 25 de febrero <sup>4</sup>.

Tan pronto se conocieron en Concepción los primeros informes de esta rebelión, el teniente asesor de la Intendencia, don Juan Martínez de Rozas, se traslado a Talcahuano para iniciar el proceso. Cuando estuvo terminado, lo envió sin dilación a la Real Audiencia de Santiago para la confirmación o rectificación de una sentencia que condeno a nueve negros a la pena de muerte y a dos a la pena de destierro por diez años a la plaza de Valdivia <sup>5</sup>.

Ignoro los pormenores del cumplimiento de la sentencia. Solo se sabe que se ordenó que los cadáveres de los negros fueran quemados hasta quedar reducidos a cenizas, todo lo cual se debía ejecutar en presencia de los oros ne-

---

4. Informe de Juan Martínez de Rozas. Concepción, 10. de marzo de 1805. Biblioteca Nacional de Santiago, Sala Medina. Manuscritos, volumen 331, fojas 172-175. Quien hasta aquí haya seguido este relato y haya tenido también la ocasión de leer la novela *Benito Cereno* de Herman Melville, habrá podido comprobar que el celebre novelista norteamericano poco agregó a la verdadera realidad de los hechos.

5. Oficio de la Intendencia de Concepción. Concepción, 4 de marzo de 1805. Archivo Nacional de Santiago, Tribunal del Consulado, volumen 12, legajo ya citado. Lamentablemente no he podido localizar todavía el proceso propiamente tal. Si me atengo a los documentos que publicó Delano en inglés, los negros sentenciados a muerte fueron: Mure, Matinqui, Alzase, Yola, Joaquín, Luis, Yau, Mappenda y Yambaio.

gros que iban en la *Trial*. Un epilogo espeluznante para un suceso que no lo habia sido menos.

Para terminar, debo agregar que concluido el proceso anterior, se ventiló otro, pero de un caracter diferente. Apaciguados los animos, Delano alegó que antes de apresar a la *Trial*, Cerreño habia ofrecido en recompensa la mitad del valor de la fragata y toda la carga que llevaba, ofrecimiento que habria olvidado despues. Delano argumento que la mayor parte de su tripulacion lo habia abandonado, alegando ésta que no se habia cumplido con aquella promesa. Despues de presentar una serie de testigos, el 13 de mayo de 1805, el presidente de Chile, don Luis Muñoz de Guzman, le recomendó trasladarse a Lima, donde podia seguir litigando con Cerreño, quien tan pronto pudo recuperarse de las desgracias pasadas, habia partido al Perú <sup>6</sup>.

#### 4. *El tráfico negrero en el siglo XVIII y el problema del desarraigo*

El trafico de esclavos hacia la América Colonial no perdió vigencia en el siglo XVIII. Era una forma de seguir proporcionando mano de obra a las regiones agricolas integradas a los mercados metropolitanos por la vía de sus exportaciones. Su intensidad estaba vinculado al problema del reemplazo que se debia hacer de estos trabajadores en aquellas zonas que los consumian sin reproducirlos.

En Estados Unidos la población esclava experimentó un incremento natural constante, cosa que no ocurrió en las colonias españolas, donde se prefirió reemplazar a los negros que se agotaban como fuerza laboral, por medio de importaciones que monopolizaron durante largo tiempo las compañías negreras. Se trataba, dicho en términos muy frios, de comprar o criar esclavos, problema que fue denunciado ya en el siglo XVIII y que ha sido tratado ultimamente por historiadores con métodos mas rigurosos (Mömer 1981)

Fue, precisamente, la opción de comprar en vez de criar adoptada por las colonias españolas, lo que favoreció el tráfico negrero, manteniéndolo vigente hasta el siglo XIX.

Este tráfico se iniciaba en Africa, continente en el que se podían dis-

---

6. Los pormenores de este pleito están en el Archivo Nacional de Santiago, Capitanía General, volumen 668, fojas 190-204.

tinguir, a medida se avanza cronológicamente, seis zonas extractivas de mano de obra, que se fueron desplazando de norte a sur, hasta abarcar tierras asiáticas y de Occania (Mellafé 1964: 53-56). Los exportadores africanos mantenían allí sus propias instituciones esclavistas, que se proveían por medio de prisioneros de guerra u otro tipo de esclavos (Mörner 1981: 40).

Trasladados a los puertos de embarque, eran conducidos desde allí a las colonias españolas por compañías esclavistas que operaron sin gran competencia hasta que se dictaron las primeras medidas liberales de la década de 1780-1790, que permitieron importar esclavos negros a cualquier súbdito español (Mellafé 1964; Díaz-Trechuelo 1965; Torres 1973).

La ampliación de estas medidas al puerto de Buenos Aires en 1793, que también se hicieron extensivas a Chile y al Perú en esa misma ocasión, legalizó una ruta que se venía empleando en los años anteriores. Embarcados en el África, los negros eran traídos hasta Buenos Aires, desde donde se les llevaba por tierra a Valparaíso, para ser reembarcados allí con destino al Perú. En 1804 entraron al Río de la Plata 16 barcos negreros provenientes del África y 19 del Brasil, y en 1805, 20 del África y 39 del Brasil (Villalobos 1965: 67). La saturación del mercado rioplatense desplazaba a los negros hacia Chile y, sobre todo, al Perú, donde encontraban colocación en las haciendas costeras y de la región cuzqueña, sin considerar la demanda constante que tenía la ciudad de Lima. La hacienda de Lurífico, en el valle de Jequetepeque, utilizó, por ejemplo, mano de obra negra hasta mediados del siglo XIX, época en que empezó a reemplazarla por trabajadores chinos y, luego, por indios enganchados (Burga 1976: 186).

El tráfico negrero por la ruta Buenos Aires-Valparaíso-Callao, cobró a fines del XVIII dimensiones empresariales. La Compañía de Filipinas mantenía un comisionado en Buenos Aires y un representante en Valparaíso con instrucciones precisas de agilizar este tráfico y rebajar sus costos, muy subidos, según la Compañía, por los gastos de asistencia, curación y custodia de los negros, agravados todavía por las defunciones de éstos durante la travesía. En 1788 sus agentes calculaban que de 705 negros desembarcados en Buenos Aires, por lo menos 130 habían fallecido al tiempo de su llegada <sup>7</sup>.

---

7. Expediente seguido por don Bernardo Yanetí sobre la exacción de derechos de salida por los negros embarcados y que se embarcaren en Valparaíso de cuenta de la Real Compañía de Filipinas. Archivo Nacional de Santiago, Capitanía General, volumen 185, fojas 50-94.

Cuando los particulares empezaron a intervenir en este comercio, hubo mercaderes limeños que invirtieron fuertes sumas de dinero en la compra y el traslado de negros por la misma ruta. Uno de ellos, don Juan José Jiménez de Guerra, transporto de una sola vez en 1798, 270 esclavos, sin considerar otras partidas menores que llevó por esos mismos años, algunas de las cuales no bajaban de 80<sup>8</sup>. La propia corona, interesada en favorecer este tráfico, atendió siempre las peticiones formuladas por estos comerciantes, en el sentido de otorgarles rebajas y franquicias tributarias, para hacer frente a las supuestas pérdidas que tenían.

Al margen de las utilidades o dificultades de los traficantes de esclavos para recuperar sus inversiones, el comercio negrero generó en las comunidades africanas un tipo de conflicto que hasta ahora me parece no ha sido suficientemente tratado. Me refiero al problema del desarraigo que provocaba entre los negros que debían hacer la larga travesía desde África a sus lugares de destino, la brusca separación de su mundo natural y cultural. En el fondo, terminaban convertidos en transfugas, que sólo venían a establecerse en un lugar definitivo, luego de uno o dos años de transitar por territorios desconocidos y en condiciones que deben haber alentado en ellos un instinto de rebeldía que podía brotar con resultados imprevisibles. Mörner se ha referido ya a las consecuencias que esto tenía en las bajas tasas de fertilidad de las mujeres nacidas en África y traídas como esclavas a América, hecho que también podía tener su origen en la impotencia masculina, provocada por el choque psicológico de la travesía (1981: 48). En este tipo de conflicto creo que está la clave para entender la rebelión de la *Trial*.

Si nos atenemos a las fuentes, se trataba de negros bozales, es decir, esclavos recién llegados, que no conocían aún el idioma castellano. Habían hecho la ruta hasta Buenos Aires, desde donde fueron conducidos por tierra hasta Valparaíso, para ser reembarcados en la *Trial* con destino al Callao por un comerciante mendocino. Nada sabían todavía de la vida que les esperaba en el Perú, aunque podían presumir que el futuro no se les presentaba muy alentador. Según cuenta Vicuña Mackenna, ya al partir de África los esclavos solían preguntar si los zapatos de cuero reluciente que calzaban algunas personas que veían allá, eran de piel de negro y si era cierto que en las tierras a donde los llevaban eran quemados vivos para hacer pólvora con sus huesos (Vicuña Mackenna 1936: 430).

---

8. Sobre devolución de los derechos pagados por una partida de negros conducidos de Valparaíso al Callao. Juan José Jiménez de Guerra, 1802-1803. Archivo Nacional de Santiago, Capitanía General, volumen 45, fojas 35-57.

Sobre estos temores operaba el problema del desarraigo. Según contaron los testigos del hecho, al rebelarse los negros de la *Trial*, sólo exigieron que se les llevara al Senegal o a la isla inmediata de San Nicolás, o, en caso de no poderse, a cualquier tierra de negros y que para ello harían todos los arreglos concernientes a la escasez de víveres y de agua que se necesitaban para la larga travesía. En otras palabras, lo único que deseaban era regresar al mundo del cual habían sido arrancados de manera tan violenta. Días después dieron muerte a su propietario, con el objeto de asegurar la libertad, cuestión que en un primer momento pareció no preocuparles. Vicuña Mackenna señaló que la rebelión se tramó tan pronto los negros zarparon de Valparaíso y que Babo, el cabecilla, tenía como propósito liberar a todos sus "enrillados compañeros" (Vicuña Mackenna 1936: 432). Por los documentos revisados, esto no pasa de ser sino la invención de un buen liberal del siglo XIX. En primer lugar, porque los negros viajaban "sin prisiones" y, en segundo lugar, porque lo único que exigieron al momento de rebelarse fue que se les llevase al lugar de donde habían sido arrancados. En otros términos, volver a su mundo.

Por esta razón, los negros bozales se tornaban peligrosos. La opinión del Consulado de Santiago, que también terció en el asunto, confirma lo que vengo diciendo.

La rebelión de la *Trial* no fue única en Chile. El Consulado menciona otra ocurrida en el navío San Juan Nepomuceno, que parece haber tenido características similares a la anterior. Al ser consultado, recomendó observar un método de navegación que se seguía en todas las partes del mundo donde se traficaba con negros, menos en los mares del sur, en el sentido de que cada guardia se montara con la mitad de la tripulación. Recomendó, además, que en el tramo que se hacía por tierra desde Buenos Aires a Valparaíso, se separara del resto de las partidas a los belicosos y discolos, para enviarlos aparte en las embarcaciones que salían del puerto de Valparaíso, separando también a los ladinos, es decir, a los que ya sabían hablar el español, pues la experiencia demostraba que éstos eran los cabecillas de los motines. Por último, sugirió que el número de la tripulación fuera proporcional al de los esclavos y que se tuviera el cuidado de desarmarlos antes del embarque<sup>9</sup>.

---

9. Informe del Consulado de Santiago. Santiago, 6 de abril de 1805. Biblioteca Nacional de Santiago, Sala Medina, Manuscritos, volumen 331, fojas 193-198. Hay copia en el Archivo Nacional de Santiago, Tribunal del Consulado, volumen 12, legajo ya citado.

En suma, el Consulado prevenía acerca de los riesgos de transportar negros bozales sin las debidas precauciones. Un reconocimiento tácito al peligro que encerraba su tráfico. La rebelion de la *Trial* demuestra que este peligro tenia su origen no solo en el descontento provocado por las condiciones del transporte y de los barracones insalubres en que eran depositados en los puertos de transito, sino tambien en el anhelo que se anidaba en sus espíritus por retornar a sus lugares de origen. El problema del desarraigo convertido en un peligro potencial que podía derivar en rebeliones como la que se ha estudiado en esta ocasion. De allí, tambien, que la Compañia de Filipinas haya reconocido que parte de sus gastos debían hacerse en la custodia de los esclavos que trasladaba a las colonias americanas.

Esto es lo que hace diferente a la rebelion de la *Trial* de las otras que se mencionan al comenzar este artículo, la mayoría de las cuales tuvieron que ver más bien con las condiciones de vida que debían soportar los esclavos negros en sus lugares de trabajo, y no con el deseo de estos de volver al mundo del que habían sido separados.

Es lo que aquí he llamado el conflicto del desarraigo, que seguía teniendo fuerza todavía en las comunidades negras ya establecidas en el Nuevo Mundo, convirtiéndose en una de las mayores dificultades que tuvieron que enfrentar los españoles para traspasar su propia cultura a un grupo étnico que representaba tambien un grupo cultural absolutamente diferente.

La melancolia que invadía a los negros, combatida por los religiosos por medio de la predicación de una religion como el cristianismo que ofrecía la posibilidad de una vida mejor mas allá de la terrenal, los hábitos y costumbres que conservaron y las prácticas abortivas que reanudaron en las colonias americanas, se pueden interpretar tambien como el resultado de un conflicto que tenía su origen en el choque que percibían los negros entre el mundo cultural del que fueron arrancados con aquel que debían enfrentar en sus nuevos lugares de residencia.

La explotación no fue el único problema que debieron soportar los esclavos. Tuvieron que luchar tambien por reconstruir un mundo nuevo sobre la base de lo que pudieron traer del mundo del cual venían, debiendo sobreponerse a usos y costumbres que no eran las suyas. Junto con convertirse en fuerza de trabajo, los negros pasaron a constituir comunidades desarraigadas. Esto ya los golpeaba durante la travesía que hacían por el Atlántico y, luego,

por los territorios americanos. Al parecer, los que fueron embarcados en Valparaíso en la fragata *Trial* a fines de 1804, no lo pudieron resistir. Sus resultados los acabo de comentar en este artículo.

## BIBLIOGRAFIA

BARROS, ARANA, Diego

1886 *Historia General de Chile*, tomo VII. Imprenta Cervantes Santiago.

BENET, Juan

1970 *Prólogo a Benito Cereno de Herman Melville*, Salvat Editores S.A. Estella.

BOWSER, Frederick.

1977 *El esclavo africano en el Perú Colonial*. Siglo Veintiuno. México.

BRITO FIGUEROA, Federico

1961 *La estructura social y demográfica de Venezuela Colonial*. Imprenta Venevas. Caracas.

BUSTOS, Juan Bautista y SALINAS, Joaquín.

1910 *Concepción ante el Centenario*, Imprenta Valparaíso. Concepción.

BURGA, Manuel.

1976 *De la encomienda a la hacienda capitalista. El valle de Jequetepeque del siglo XVI al XX*. Instituto de Estudios Peruanos. Lima.

CRISPO, Alberto

1977 *Esclavos negros en Bolivia*. Academia Nacional de Ciencias de Bolivia. La Paz.

DELANO, Amasa

1817 *A narrative of voyages and travels in the northern and southern hemispheres*. Printed by E.G. House. Boston.

- DIAZ-TRECHUELO, María Lourdes.  
1865 *La Real Compañía de Filipinas*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla.
- KAPSOLI, Wilfredo.  
1975 *Sublevaciones de esclavos en el Perú siglo XVIII*. Universidad Ricardo Palma. Lima.
- LAZO GARCIA, Carlos y TORD NICOLINI, Javier  
1977 *Del negro señorial al negro bandolero. Cimarronaje y palenques en Lima, siglo XVIII*. Lima.
- MELVILLE, Herman  
1981 *Benito Cereno*. Editorial Andrés Bello, Santiago.
- MELLAFE, Rolando  
1959 *La introducción de la esclavitud negra en Chile. Tráfico y rutas*. Universidad de Chile, Santiago.  
  
1963 *La esclavitud en Hispanoamérica*. Editorial Universitaria de Buenos Aires. Buenos Aires.
- MORNER, Magnus  
1981 "*Comprar o Criar*". *Fuentes alternativas de suministro de esclavos en las sociedades plantacionistas del Nuevo Mundo*. Revista Historia de América, volumen 91 (37-81). México.
- OLIVER, Carlos y ZAPATA, Francisco  
1983 *El Libro de Oro de la Historia de Concepción*. Concepción.
- PLATH, Oreste  
1983 *Geografía del mito y la leyenda chilenos*. Editorial Nascimento. Santiago.
- PEREIRA SALAS, Eugenio.  
1936 *Buques norteamericanos en Chile a fines de la era colonial (1788-1810)*. Prensas de la Universidad de Chile. Santiago.  
  
1971 *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos. 1788-1809*. Editorial Andrés Bello. Santiago.

TORRES, Bibiano.

1973 *La Compañía Gaditana de Negros*. Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla. Sevilla.

UNESCO.

1970 *Introducción a la cultura africana en América Latina*. Imprenta Sainte-Catherine. Brujas.

VIAL CORREA, Gonzalo.

1957 *El africano en el Reino de Chile*. Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Católica de Chile. Santiago.

VICUÑA MACKENNA, Benjamín

1936 *Historia de Valparaíso*, tomo II. Universidad de Chile, Santiago.

VILLALOBOS, Sergio.

1965 *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile*. Editorial Universitaria de Buenos Aires. Buenos Aires.