



## La experiencia del colonialismo a través de la lente ghanesa

El colonialismo es un gran tema, pero solo puede entenderse mirando las experiencias humanas. El colonialismo formal llegó por primera vez a la región que hoy llamamos Ghana en 1874, y el dominio británico se extendió por la región hasta principios del siglo XX. Los británicos llamaron al territorio "Colonia de la Costa de Oro". Los colonizadores británicos intentaron controlar todo, desde el comercio y el transporte hasta la religión y las estructuras sociales. Pero la población local se resistió de muchas maneras diferentes, reclamando su capacidad para tomar sus propias decisiones y dar forma a sus propias vidas y sociedades.



**00:01**

*Trevor Getz, PhD,  
Universidad Estatal de San  
Francisco; Un mapa  
animado muestra la región  
que está siendo invadida  
por los colonos*

Hola, mi nombre es Trevor Getz. Soy profesor de historia africana en San Francisco State University, y actualmente me encuentro en Ghana, en África Occidental, para hablar con dos historiadores, Ato Quayson y Jennifer Hart, sobre el colonialismo.

Antes de 1874, toda esta región estaba compuesta por estados independientes y comunidades autogestionadas. Entonces, en ese año, los británicos declararon que esta región sería la colonia de la Costa de Oro, y en las dos décadas siguientes se adentraron en las profundidades del interior. Me interesa saber cómo operaba el colonialismo y lo que se sentía ser colonizado. Me parece que el colonialismo se trataba mucho sobre el control, sobre las autoridades coloniales estando al mando de las cosas y haciendo que todo funcione como ellos querían. ¿Cómo se sentía? ¿Cómo reaccionó la población local? Voy a hablar con el profesor Quayson y la profesora Hart sobre cómo era el colonialismo en determinadas situaciones y obtener un panorama general de toda Ghana. Y veremos si podemos usar esa información para tener una mejor idea del colonialismo y su funcionamiento en todo el mundo.

**01:16**

*Ato Quayson, PhD,  
Universidad de Stanford;  
El mapa muestra la  
ubicación de la Aduana en  
Jamestown*

Estamos aquí en una bulliciosa calle en Jamestown y hay un edificio grande y azul, de aspecto oficial, detrás de nosotros. ¿Qué es este edificio?

QUAYSON: Bueno, este edificio es la aduana. La aduana fue construida en 1926. Y fue utilizada para recaudar impuestos sobre los productos importados. Todas las mercancías importadas debían pasar por aquí, los funcionarios evaluaban los impuestos sobre las mercancías.

GETZ: ¿Así que esta es una de las formas en que la administración de la colonia británica recaudaba dinero?

**01:45**

*Fotografías de hombres  
en canoas subiendo al  
barco para llevar la  
mercancía a la orilla*

QUAYSON: Mucho dinero, en realidad. Mucho dinero. La cuestión es que este edificio no está lejos del Puerto Viejo. Y el puerto era un puerto de poca profundidad. Así que los barcos debían anclar tres millas mar adentro y las mercancías se trasladaban en canoas de diferentes tamaños. Pero todo era llevado en las canoas. Pianos enteros eran trasladados con las canoas, coches, vehículos, piezas de repuesto, todo se traía en canoas. El alcohol, cajas de botellas de alcohol. Y luego, en la otra dirección, la sal se exportaba, carne y oro, marfil, todo tipo de... - Aceite de palma. Aceite de palma, mucho aceite de palma también se exportaba, pero todo en las canoas.

**02:30**

GETZ: Así que, desde el punto de vista de los británicos, la aduana está allí para, en primer lugar... - Ingresos. - ...recaudar dinero. - Y, en segundo lugar, para controlar... - Control de bienes. - ...lo que entra y sale. - Absolutamente. - Ahora, los ghaneses, especialmente los que trabajaban en las canoas y otros trabajadores, ¿aceptaron eso sin más?

QUAYSON: Bueno, hay muchas historias, pero una de las que descubrí como todo era traído, ya sabes, repuestos, pianos, no era raro o inusual para los canoeros dejar caer algún cajón, por ejemplo, de whisky o alcohol en el mar. Y por la noche volvían a buscarlo. Así que lo que hacían era deshacerse de parte de la mercancía en el mar y luego iban a buscarla por la noche y luego la utilizaban para sí mismos, el alcohol era su mercancía favorita.

GETZ: Claro, así que en cierto modo eso es una especie de resistencia. Pero la realidad es que ellos intentaban utilizar el sistema para obtener lo que querían.

QUAYSON: Sí, no tenían dinero, solo eran trabajadores. Entonces, ¿cómo se benefician de esta ausencia de riqueza material que fluye hacia la colonia? - Encuentran la manera de... - Encuentran la manera de desviarlo. - Un poco. - Y lo toman para ellos.

**03:38**

*Trevor Getz en  
conversación con Jennifer  
Hart, PhD, Wayne State  
University*

*Imágenes de empresas de  
taxis y de conducción en La*

GETZ: Jennifer, ¿dónde estamos?

HART: Estamos en La, algunos lo conocen como Labadi, que es un suburbio de Accra. Y estamos sentados en las oficinas del Sindicato de Conductores de la Ley, es una rama del G.P.R.T, el sindicato ghanés de transporte privado, que es el mayor sindicato de conductores y propietarios de transportes en el país.

GETZ: Entonces, ¿cómo era este lugar antes del colonialismo?

HART: Este lugar era un suburbio relativamente pequeño. Se consideraba bastante lejano de Accra. Hoy está muy cerca, (risas) realmente cerca y es parte de la ciudad. Pero en ese momento, era una distancia bastante grande porque la gente debía caminar entre aquí y allá.

**04:17**

GETZ: Así que cuando el sistema colonial entró en vigor en la década de 1870, parece ser que los británicos tenían este puerto bajo control, Accra, y querían extraer productos, ¿verdad? Quiero decir, el objetivo del colonialismo era extraer los bienes que llegaban del interior a Accra. Entonces, ¿cuál era su plan? ¿Cómo pensaban transportar las cosas de manera eficiente y ganar dinero?

HART: - Mm-hmm. En la propia Gran Bretaña, las cosas se transportaban principalmente a través del ferrocarril. Y el ferrocarril había crecido simultáneamente con el crecimiento del capitalismo industrial, es decir, el desarrollo de las fábricas y el descubrimiento del carbón.

**04:55**

*Fotos del ferrocarril: carga  
siendo descargada;  
personas viajando en un  
vagón*

Así que cuando los británicos llegaron a África, la consideraban una tecnología importante, se enorgullecían de sus ferrocarriles. Pero el ferrocarril también representaba una forma fácil de controlar el transporte de bienes y personas por el campo. A principios del siglo XX, empezaron a construir ferrocarriles, primero en las zonas mineras y luego, una o dos décadas más tarde, en la década de 1920, en las zonas de cultivo de cacao. Y su objetivo era intentar controlar el movimiento de productos o materias primas como el oro, del interior a la costa para poder maximizar la cantidad de dinero que podían obtener, y controlar el acceso y el transporte de bienes.

**05:36**

GETZ: Bien, entonces, hay un sistema precolonial y luego llegan los británicos y quieren que todo el mundo utilice los ferrocarriles para poder sacar provecho. ¿Y entonces qué hacen los ghaneses? Los ghaneses dijeron: "Sí, usaremos los ferrocarriles"

HART: No, los agricultores ghaneses se resistieron a utilizar los ferrocarriles británicos por varias razones. A diferencia de otras partes del continente, los ghaneses y los africanos de la Costa de Oro tenían el control de la tierra y eran los principales productores de los cultivos comerciales, especialmente el cacao y la nuez de palma. Por lo tanto tenían capital. Tenían el control del mercado de formas verdaderamente importantes. Querían controlar el transporte de sus productos hasta la costa para poder obtener la mayor ganancia posible, y venderlo directamente a los exportadores en los puertos costeros.

**06:17**

*Foto de ghaneses cargando productos en cestas que se llevaban en la cabeza. Foto de una fila de ghaneses en camiones (autos antiguos)*

Los británicos, por el contrario, querían que lo llevaran a la terminal ferroviaria más cercana y lo vendan a los agentes locales donde conseguirían una ganancia menor. Así que no estaban interesados en eso en absoluto. Así que, en su lugar, en algunos casos evitaban los ferrocarriles coloniales utilizando personas que transportaban los bienes, pero comenzaron a invertir cada vez más parte de las ganancias del cultivo de cacao en camiones. Y así empezaron a comprar camiones, y a contratar o encontrar hombres jóvenes en sus familias para conducir los camiones, y luego transportar los propios bienes a través de los mismos caminos los transportistas antes, solo que ahora utilizaban esta nueva tecnología.

**06:53**

*Vídeo de los tro-tros, o minibuses, en Ghana*

GETZ: Sé que hoy en día, en Ghana, mucha gente viaja en taxi o en tro-tro, que es un minibús que la gente puede utilizar. ¿Cómo empezó esa industria?

HART: Los tro-tros surgieron también a partir de eso, la falta de acceso a los vehículos en la ciudad. Pero lo que vemos es lo siguiente, que estos camiones llegarían a la ciudad desde el interior, al este. Transportaban bienes y seguirían avanzando hasta el centro de la ciudad, Accra, donde había un mercado importante y un importante aparcamiento de camiones. En su camino veían a las mujeres del mercado, las mujeres son las principales comerciantes en Ghana. Las veían de pie en el borde de la carretera con sus bienes. Había un sistema municipal de autobuses en ese momento, pero esos autobuses eran muy pequeños y no tenían mucho espacio de almacenamiento. Y por eso, no eran muy convenientes para los comerciantes. Así que los camioneros se detendrían al lado de la carretera y recogían a estas mujeres que realmente estaban a gusto con la idea de poder viajar en un camión, ya que les proporcionaba mucho más espacio de carga, y era mucho más flexible... y las llevaban directamente al aparcamiento de camiones, que estaba justo al lado del mercado en el que se comerciaba.

*Foto de un autobús municipal en Ghana con una gran multitud de personas esperando para subir a bordo*

**07:52**

GETZ: Entonces, lo que me estás diciendo es que, esencialmente, el modelo colonial británico constaba de tener un sistema centralizado de autobuses, tener un sistema ferroviario administrado por el estado, pero a los ghaneses esto no les resultaba útil, por lo que organizaron sus propios sistemas de transporte para intentar conseguir lo que necesitaban.

HART: Sí, y para los británicos esto era algo realmente desafiante, ¿no? Ellos llamaban a estos camiones "camiones de pasajeros piratas." - ¿Piratas? Sí, lo sé, ¿verdad? (risas) Entonces, pensamos en los piratas en términos algo así como "Piratas del Caribe" Y son como figuras caricaturescas. Pero durante el período colonial en todo el mundo, en particular los británicos, los franceses y otras potencias coloniales europeas estaban muy preocupados por la piratería. Llamar a alguien pirata no es solo un tipo de nombre que se da a alguien que está en un barco o a alguien que tiene un aspecto determinado o usa cierto tipo de ropa, ¿verdad? Es un reflejo de que esa persona está socavando la autoridad.

**08:44**

*Formación de la Iglesia Anglicana de la Santísima Trinidad en Jamestown; Getz y Quayson sentados en un banco de la iglesia conversando.*

GETZ: Estamos aquí en la Iglesia Anglicana de la Santísima Trinidad, que se construyó en 1894 aquí en Jamestown. Sabes, miro alrededor de la iglesia, y es increíble. La iglesia tiene un estilo inglés muy evidente. - Así es. - En el centro de Ghana. - Sí. - Y una de las cosas más sorprendentes son estas placas que están en las paredes en homenaje a los que murieron, y me doy cuenta de que hay un Dale por allí. Hay un Pine por allí. Hay un Frasier. Todos ellos son europeos. - Mm-hmm. ¿Dónde están las placas africanas en esta iglesia?

QUAYSON: Las placas africanas vienen después. Así, desde 1894 hasta bien entrado el siglo XX, los bancos de la iglesia estaban segregados. - En realidad estaban segregados. - En realidad estaban segregados porque era la iglesia colonial oficial. Entonces, la administración colonial, todos los altos cargos de la colonia asistían a esta iglesia. Y debido a la jerarquía que establecieron, los oficiales coloniales se sentaban adelante y los miembros africanos detrás de ellos.

**09:47**

GETZ: Pero luego, un poco más tarde, comenzaron a hacer placas para los africanos.

*Vídeo de los escolares  
saliendo de la iglesia*

QUAYSON: Esto es mucho más tarde, y, por supuesto, las placas para los africanos son para africanos mayores que contribuyen a la iglesia y así sucesivamente. Así que la iglesia se convierte en un microcosmos de la empresa colonial. (niños hablando indistintamente de fondo)

**10:07**

*Trevor Getz vuelve a estar  
en el Castillo de Cape Coast*

Cuando empecé a explorar el colonialismo en Ghana, especulé que el colonialismo era realmente una cuestión de autoridad. ¿Qué tanta responsabilidad tenía la administración colonial y hasta qué punto podían los ghaneses evadir o resistir los deseos de la administración colonial? Y ciertamente hemos visto ambos casos en los últimos días. Hemos visto formas en las que la administración colonial podía controlar la forma en que la gente se trasladaba o transportaba los bienes. Hemos visto la forma en que los impuestos coloniales controlaban lo que ingresaba y lo que salía. Incluso hemos visto las formas en que las iglesias tenían jerarquías y estaban segregadas. Pero también fuimos testigos del hecho que los ghaneses podían, a veces, resistir. Podían ser taxis piratas, podían forzar la desegregación en las iglesias, podían perder y encontrar, misteriosamente, cajas de mercancías. Así que, al final, parece que había un poco de equilibrio entre la capacidad de la administración colonial para controlar a los ghaneses y la capacidad de los últimos de hacer lo que querían. Me pregunto si eso fue así en otras partes del mundo también.