

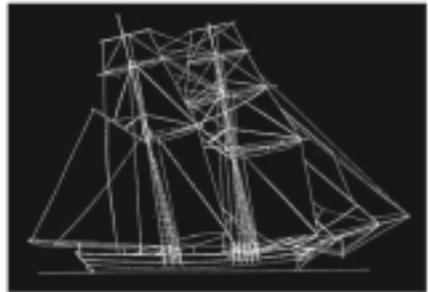
Tras el barco esclavista cubano

Dos Amigos

Dinizulu Gene Tinnie
Co-Director del Proyecto de
Réplica del Barco Esclavista Dos
Amigos/Fair Rosamond

Era el año 1830. El lugar, el dinámico Puerto de La Habana. A bordo de un bergantín-goleta bajo y de color negro, el capitán Juan Ramón Mujica y su tripulación de 34 oficiales, hombres y jóvenes, completaban los últimos preparativos para la partida. Cargaban barriles de agua, leña, comida y suministros varios para el viaje trasatlántico. Alrededor del 13 de julio levaban anclas.

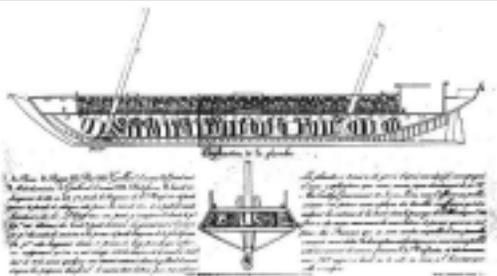
La nave mostraba un perfil deslumbrante mientras atravesaba el puerto, entre el Castillo del Morro y de la Punta, y luego a mar abierto. Con su mástil pujante, su bauprés afilado y marcando una estela que se extendía mucho más allá de su popa, estaba claro que había sido construida para la velocidad, para soportar la presión de la navegación en alta mar. Un barco maravillosamente diseñado, pero construido para los peores propósitos. De dichos propósitos sólo hablaban en código, por medio de eufemismos, aquellos que se enriquecían llevándolos a la práctica.



El buque Dos Amigos



El Dos Amigos en alta mar. Dibujo de Henry Rusk para The History of American Mailing Ships, de Howard I. Chapelle (New York: W. W. Norton. 1934)



Almacén de cautivos en un barco esclavista del siglo XIX: el buque español Josefa Maracayera



Se llamaba Dos Amigos, o al menos era reconocido así para este viaje específico dada la oscura naturaleza de su comercio. Su destino: África. Sus suministros incluían cientos de pares de esposas de hierro, cadenas y otros pertrechos afines. Era un barco esclavista, metido de lleno en un tráfico que finalmente, tras más de tres siglos y medio de trata, había sido declarado ilegal.

No se sabía entonces, pero el Dos Amigos estaba destinado a entrar en la historia por medio de un Proyecto de Réplica ambicioso, posible gracias a los planos que sobrevivirían a su diseño. Posible también gracias a la asistencia de los cubanos que, tanto en la Isla como en el extranjero, recuperaron y reconstruyeron el perfil histórico de este importante buque.

El Origen

Barcos como el Dos Amigos, con su muy distintivo perfil, no eran extraños en el Puerto de La Habana. A menudo se hablaba

de que parecían “golondrinas entre palomas”. Fueron los legendarios Baltimore Clippers de comienzos del siglo XIX –bergantines y goletas veloces y vivos, de doble mástil–, que encontraron un mercado receptor vigoroso en Cuba y Brasil.

Dichos países tenían una alta demanda de trabajo forzado, dado que su mercado azucarero estaba expandiéndose rápidamente. Como resultado, su demanda mantenía los astilleros de Baltimore permanentemente ocupados –astilleros dependientes, por otro lado, de la labor de los esclavos.

En las plantaciones de azúcar de la época, el llamado “esclavo masculino de calidad superior” –que contaba típicamente entre 15 y 25 años de edad– era literalmente liquidado en un espacio de tiempo que, como promedio, rondaba los nueve años después de su llegada. Simplemente, era más provechoso para los dueños de plantaciones reemplazar al esclavo muerto con uno recién llegado, en lugar de estable-

cer una población esclava a través de la natalidad. Sin embargo, en 1807, justo cuando la demanda de trabajo forzado crecía dramáticamente en Cuba y Brasil, dos naciones más —Gran Bretaña y los Estados Unidos— aprobaron leyes que abolían la llamada “trata de esclavos”¹ del Atlántico, que había durado siglos.

Por supuesto que dichas leyes respondían a la indignación moral que encontró voz en el movimiento abolicionista de finales del siglo XVIII, pero había otros intereses en juego. Los esclavistas estadounidenses estaban extremadamente asustados por el éxito de la Revolución Haitiana, llevada a cabo principalmente por esclavos africanos recién importados a la isla. Por su parte, Gran Bretaña sentía el golpe de la competencia azucarera que Cuba y Brasil representaban para sus plantaciones caribeñas. Muchos oficiales británicos pensaban que cortarle el suministro de mano de obra a estos dos países podía reducir la competencia considerablemente. Por esta razón añadida, el gobierno británico empezó a trabajar diligentemente, mediante negociaciones o tratados con otras naciones, con el objetivo de expandir la abolición.

Sólo era cuestión de tiempo, dada la riqueza e influencia británica —predominante en la época—, que la abolición fuera implementada por España, de la cual Cuba era la colonia “siempre fiel”. Así, un tratado con Gran Bretaña fue cerrado en 1821. Ello coincidió con el fin de las guerras napoleónicas, todo lo cual permitió que la Marina Real Británica prestara suficiente atención al cumplimiento de las leyes y los acuerdos en alta mar. Como resultado, un escuadrón de Trata Antiesclavista fue enviado a las costas de África y las Indias. Según las previsiones del tratado, dicho

escuadrón estaba autorizado a confiscar cualquier buque con esclavos a bordo y a liberar a los sobrevivientes en Sierra Leona, una colonia de África Occidental, si la corte del lugar establecía que el barco había sido confiscado legalmente.

Como era predecible, los hacendados cubanos no simpatizaban demasiado con unas leyes o tratados establecidos en España por funcionarios ajenos a la realidad insular. De manera que intentaban evadir las restricciones a como diera lugar. La ley de la oferta y la demanda primaba sobre todas las otras leyes, sin importar los riesgos. Los riesgos eran considerables —incluyendo enfermedades, revueltas, confiscaciones, ataques piratas y desastres naturales—, pero considerables eran también los beneficios. Así se estableció un mercado apuntalado en la eficacia de barcos veloces como el *Dos Amigos*. Buques concebidos para el negocio ilegal, capaces de evadir con éxito las patrullas británicas.

Estos barcos, pequeños y ágiles, podían ser escondidos fácilmente entre las isletas, afluentes y pantanos de la costa africana, donde prosperaba el tráfico clandestino de seres humanos. Recorrían el mar vertiginosos, generalmente fuera del alcance de las fragatas británicas que les perseguían, evitando entrar en colisión con ellas (siempre pensando en las ganancias). No obstante, la ventaja que tomaban en cuanto a velocidad la perdían en lo que se refiere al porcentaje de mortalidad de los cautivos en sus bodegas, el cual a menudo rondaba el 20%.

Estos buques del siglo XIX, especialmente diseñados, eran bastante diferentes a sus homólogos “legales” de siglos anteriores, normalmente barcos comerciales ordinarios, modificados en la costa del África para el transporte trasatlántico de carga-

La Habana, el Dos Amigos fue avistado al amanecer, cerca de la costa de Camerún, por el buque de persecución británico H.M. Brig Black Joke, un barco anteriormente esclavista que había sido construido en Baltimore. Consciente de que su nave había sido detectada, el capitán Mujica intentó retroceder por el Río Camerún, pero la brisa era muy ligera y la fuga fue terriblemente lenta². La tripulación del Black Joke recurrió a los remos para remontar el río, mientras el capitán inglés enviaba sus pequeños botes armados adelante, según el registro del patrón del barco. No fue hasta el día siguiente, tras más de 29 horas de persecución, que el episodio culminaba al pie de “la Ciudad de King Bell”, como se conocía al enclave de uno de los comerciantes intermediarios más famosos del Camerún.

La captura fue inusual. Primero que nada, hacía mucho tiempo que Camerún había dejado de atraer a los capitanes esclavistas, que generalmente preferían los puertos más conocidos y provechosos del oeste, hacia el territorio que actualmente ocupan Benín y Nigeria. Los 567 cautivos africanos a bordo del Dos Amigos —los cuales podían proceder de otro sitio— de alguna manera fueron desembarcados rápidamente, dado que el capitán Mujica intentaba eliminar por todos los medios la evidencia del tráfico ilícito. Según las estipulaciones del Tratado entre Gran Bretaña y España, un barco que no transportara esclavos no podía ser incautado. No obstante, se había agregado una cláusula al Tratado en previsión, precisamente, de esta clase de circunstancias, y en la cual, aunque un barco estuviese vacío, contaban aquellos testigos británicos que hubieran visto esclavos a bordo.

La tripulación del Black Joke abordó el Dos Amigos “tras una leve resistencia”.

El buque fue llevado como botín a Sierra Leona, donde fue declarado en corte “barco esclavista ilegal”. Se ordenó que fuera vendido en subasta.

Muchos otros buques capturados, que tuvieron el mismo destino en corte, terminaron vendidos nuevamente a comerciantes esclavistas, a precios muy bajos, incluso hasta a los mismos dueños a los que se les requisaran. Algunos de estos barcos encontraron mejor destino en el comercio y transporte de frutas del Mediterráneo, una actividad para la cual debía contarse con naves de desplazamiento rápido. Gran número de ellos, sin embargo, fueron destinados al tráfico de opio en Asia.

El eficiente Dos Amigos fue inmediatamente adquirido por el comodoro del Escuadrón Antiesclavista Británico, Jonathan Hayes. Acabó convertido en el buque de persecución Fair Rosamond. Se unió, y finalmente reemplazó, a su propio captor, el Black Joke, estableciendo un récord impresionante de capturas y liberando a cientos de cautivos en Sierra Leona.

No obstante, debe aclararse que más barcos esclavistas consiguieron evadir la persecución que aquellos que fueron capturados. Por añadidura, muchos de los buques capturados fueron liberados debido a detalles legales, incluso habiéndoseles tomado con esclavos a bordo.

El Fair Rosamond fue utilizado por un tiempo en la sección norteamericana y de las Indias de la Marina Real Británica. Patrulló las aguas alrededor de Cuba y fue enviado a la isla de Antigua en una ocasión para ser reparado, antes de ser sacado de circulación en 1843. Luego, el almirantazgo británico ordenó que fuera destruido en Sierra Leona.

El Dos Amigos de hoy y mañana: El Proyecto de Réplica

La captura del Dos Amigos constituyó una triple victoria con ventaja extra: a) un buque esclavista particularmente eficiente abandonó sus actividades de tráfico humano; b) la Marina Real Británica adquirió un arma formidable en su esfuerzo por suprimir la trata, y c) 567 hombres y mujeres evadieron los horrores y la muerte a los que se hubiesen enfrentado de haber cruzado el océano y llegado a Cuba.

La ventaja extra consistió en que los documentos oficiales con los nombres del capitán y la tripulación del Dos Amigos fueron requisados y conservados, proporcionando archivos históricos de gran valor. También en el proceso de su conversión de barco esclavista a buque captor, la nave fue transportada a Inglaterra, donde fue objeto de estudio. Ello resultó en una colección adicional de documentos muy valiosos: casi la única colección completa de planos de diseño de un verdadero barco esclavista —de los miles de barcos esclavistas que existieron.

Los planos fueron inicialmente publicados por el eminente historiador marítimo Howard I. Chapelle³, y constituyen hoy la base para la construcción de una Réplica precisa. Esta Réplica operará como un museo internacional de navegación, un centro de recursos educacionales y un santuario conmemorativo, capaz de navegar de puerto a puerto relatando una historia que merece ser contada. Mientras aumenta el interés por el tema, los planos también han contribuido a que el Dos Amigos sea uno de los barcos esclavistas más conocidos y mejor documentados. El buque ha sido objeto de reportajes, ha inspirado a varios modelos y

ocupará un lugar destacado en el Museo Nacional de la Esclavitud que se planea inaugurar en Fredericksburg, Virginia.

El Dos Amigos es aún más importante porque perteneció a una época en la que los buques eran diseñados especialmente para la trata. Adicionalmente, representa un caso histórico desde la ley y contra ella. Este museo flotante a escala tridimensional presentará la historia del *Middle Passage* —como era conocido el cruce forzado del Atlántico por los cautivos africanos— quizá de la única forma en la que puede ser presentada. No hay palabras, ni imágenes, capaces de contar esta historia, pero la Réplica del Dos Amigos puede influir en los públicos más heterogéneos, más allá del idioma o el nivel educacional.

Humanizar la historia: La necesidad de información proveniente de Cuba

Buena parte de la vida del Dos Amigos como buque persecutor —el Fair Rosamond— está más o menos bien documentada en los archivos y registros británicos, permitiendo un entendimiento concreto de las condiciones en que se desarrolló la ofensiva contra la trata esclavista. Sin embargo, la historia de sus primeros años sigue constituyendo un misterio que esperamos los cubanos contribuyan a resolver.

Gracias a la documentación española encontrada a bordo del barco cuando éste fue capturado —ahora en archivos británicos—, tenemos información limitada sobre su capitán, su tripulación y su partida de La Habana. Pero aún no sabemos si el Dos Amigos había completado otros viajes esclavistas antes de 1830 —posiblemente con otro nombre—, cuántos de ellos habría efectuado o la identidad del dueño, los

dueños u otros involucrados. No sabemos cuáles puntos tocó en África o cuántos sobrevivientes africanos pudo haber desembarcado clandestinamente en Cuba. Aún surgen otras preguntas, empezando, en primer lugar, por cómo pasó de manos americanas —desde el astillero de Baltimore— a manos españolas.

Completar este estudio es todavía más complicado dada la escasez de documentos disponibles y la falsificación deliberada de los ya existentes. Una práctica usual en el marco de una actividad ilegal, como era la de la trata alrededor de 1830. Aparte de estos factores, cabe añadir las pérdidas “normales” por negligencias, accidentes, descuidos y fenómenos naturales. Por ejemplo, un incendio en la embajada americana de La Habana destruyó muchos documentos valiosos, incluyendo varios que pudieron haber estado relacionados con el uso fraudulento de la bandera norteamericana por muchos de los buques esclavistas, quienes intentaban así burlar la persecución británica.

Otra complicación la constituye el hecho de que no sólo los buques esclavistas ilegales usaban con frecuencia banderas y documentos pertenecientes a otros barcos, sino que también varios barcos tenían en común el mismo nombre. Así, en el ámbito naval, *Dos Amigos*, o *Two Friends*, o su equivalente en otras lenguas, era un nombre bastante utilizado en la época. Sugiere que dos socios eran propietarios de la misma nave, aunque éste no sea necesariamente el caso.

Los investigadores a cargo tienen que depender de datos objetivos no siempre disponibles —como las descripciones, dimensiones y tonelaje precisos; los nombres de dueños y capitanes; las fechas, etcétera— para confirmar la identidad de cualquier

barco específico. En los últimos años, la tarea de dichos investigadores se ha visto facilitada por Internet y porque el interés en este capítulo de la historia humana se ha incrementado mundialmente. Especialmente desde la perspectiva africana, la cual ha sido marginada durante demasiado tiempo.

Un acontecimiento especialmente alentador ha sido la puesta en marcha del *International Slave Route Project* (Proyecto de la Ruta del Esclavo), de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Éste urge a las naciones afectadas por la “trata de esclavos” a conservar la memoria y las evidencias de la misma, incluyendo la tradición oral, para que los testimonios nunca “se pierdan, olviden o distorsionen”. Si bien el *International Slave Route Project* ha ayudado a Cuba a conservar sus archivos, la mención de las tradiciones orales merece especial atención en la Isla.

Más importante que la documentación oficial de barcos como el *Dos Amigos* es, quizás, la versión africana de la historia. Casi nunca se han documentado estas versiones por escrito, aunque a menudo hayan sido conservadas a través de la tradición oral, de generación en generación. Cuba es uno de los países más adecuados para desarrollar la investigación de esta clase de memorias, así como para la retención de una parte significativa de la cultura y la lingüística africanas, porque fue una de las últimas naciones en erradicar la “trata de esclavos” trasatlántica y una de las últimas colonias del Nuevo Mundo que recibió caudillos africanos directamente.

De manera que no sólo es importante conocer la versión africana porque ésta ha sido consistentemente marginada, sino porque constituye la verdadera historia del

Middle Passage. El espíritu indomable, la fuerza y la sagacidad de aquellos que sufrieron en carne propia el horror de los barcos esclavistas —de aquellos que resistieron y afirmaron su humanidad contra los peores obstáculos— son mucho más importantes que los datos y las cifras de los crímenes y de la violencia debidas al tráfico humano.

La perspectiva africana en este capítulo de la historia no es simplemente la de echar un nuevo vistazo a hechos anteriormente silenciados, abriendo una ventana más reveladora sobre los mismos. También es la de retomar un sistema de conocimiento tradicional beneficioso para todos.

Aunque el esclavismo solía justificar su posición negando que el África tuviera algún sistema científico o filosófico que pudiera ser considerado seriamente, ahora tenemos más conocimiento del asunto. Por ejemplo, la sabiduría africana tradicional nos recuerda que sólo hay un universo para todas las cosas, universo al que nada escapa. Todos nuestros antepasados y las generaciones futuras están vivos en nuestro presente, con lo cual debemos aprender de nuestro pasado y ser responsables por nuestro futuro. De forma similar, todos somos el producto de una historia compartida.

La modernidad es también un producto del *Middle Passage*, cuyas repercusiones aún tienen vigencia. Es más: la sabiduría africana tradicional nos recuerda que la tierra y la historia son inseparables. Somos conscientes de la tierra que pisamos mientras escribimos esta crónica, cuyos árboles proporcionan el papel sobre el que escribimos tanto como proporcionaron la madera de los barcos que nos transportaron. De manera que también estamos conectados a los primeros habitantes de estas tierras, cuyo exterminio —Cuba es un perfecto

ejemplo— constituyó una introducción al *Middle Passage*. Conectados, asimismo, a la sabiduría y a la lucha actual de sus descendientes.

Igual de importante —a lo que el historiador y erudito Ibrahima Baba Kaké nos urgó hasta el momento de su muerte— es que la historia particular del *Middle Passage* sea popularizada. Pertenece a todos. No debe estar reservada a algunos académicos, o a libros y tratados arcanos, o confinada en museos e instituciones que sólo cuentan con un acceso público limitado. Popularizar dicha historia es, ciertamente, el propósito del Proyecto de Réplica del Barco Esclavista Dos Amigos/Fair Rosamond.

El propósito final de la investigación consiste en recopilar todas las versiones de la historia en todos aquellos sitios relacionados con el Dos Amigos/Fair Rosamond. Dicha historia insuflará vida a la Réplica del Barco, redondeará un estudio consistente de la trata ilegal de esclavos y la hará entendible como experiencia humana. Más allá de los comentarios generales, las siluetas sin nombre de cautivos africanos, las líneas abstractas de los diseños de los barcos, un estudio de la naturaleza del que nos ocupa pretende sacar a relucir los términos humanos reales. La historia viviente del Dos Amigos nos conectará con más de cuatro siglos de historia, a partir de la cual el *Middle Passage* formó el mundo tal y como lo conocemos hoy.

Conclusión

La llamada “trata de esclavos” cambió al mundo durante el aproximadamente medio milenio en el cual ensangrentó el Atlántico. El suministro constante de mano de obra cautiva fue esencial en la formación

de las Américas. Este tráfico genocida de seres humanos tuvo un efecto aún más profundo, pero opuesto, en el África, contribuyendo grandemente a su despoblación y posterior subdesarrollo.

La ruta del *Triangular Trade* (Comercio Triangular)⁴ era la más provechosa, comercialmente hablando, de todas. Como el historiador Eric Williams⁵ ha demostrado, fue uno de los factores que hicieron posible la revolución industrial que a fin de cuentas ha dado lugar a la distribución geopolítica de la riqueza, del poder militar y de la influencia diplomática vigentes en la actualidad. Además, el *Middle Passage* constituye el denominador común que une a todas las naciones americanas, sin importar el lenguaje, la cultura o las diferencias geográficas.

El horroroso drama humano que se desarrolló en alta mar, a bordo de pequeñas islas de madera, en las decenas de miles de travesías verificadas durante cuatro siglos, continúa siendo una fuente de preocupación en el presente. Aquellas heridas que no han sanado, continúan empeorando. Somos una sola familia humana. Nuestras similitudes sobrepasan nuestras aparentes divisiones éticas, culturales o políticas. Todos somos productos de un mundo formado por el *Middle Passage*, cuyas consecuencias no hacen más que unificar nuestro común patrimonio humano.

Los planos de diseño y los documentos archivados que afortunadamente sobrevivieron al *Dos Amigos* —al posterior *Fair Rosamond* británico—, nos proporcionan una oportunidad única para entender la realidad de la “trata de esclavos” trasatlántica. La construcción de su Réplica servirá como museo, recurso educativo y santuario conmemorativo. Por medio del conocimiento de este otro holocausto, de la indomable

voluntad del espíritu humano, nosotros mismos nos fortalecemos y entregamos a las generaciones futuras un mejor testimonio de nuestro lugar en la historia. Los cubanos —en su país y en el extranjero— resultarán claves en este proceso.

NOTAS Y BIBLIOGRAFIA

1. “Trata de esclavos” aparece entrecomillada porque éste fue un comercio de seres humanos, no de “esclavos”, concepto artificial con el que se denomina a personas sin estatus o derechos humanos.
2. Mujica también aparece como Mojica o Múxica en varios documentos archivados. El Río Camerún se conoce hoy como el Estuario de Duala.
3. Chapelle, Howard I. (1935). *History of American Sailing Ships*. New York: W.W. Norton.
4. Existieron muchos patrones triangulares de comercio, pero el más provechoso comercialmente hablando fue el *Triangular Trade*. Llevaba a los barcos desde sus puertos originales en Europa o América del Norte al África, cargados de productos baratos. Luego, desde África, el tráfico humano arribaba a las Américas. Más tarde, de regreso a sus puertos originales, los barcos transportaban el producto de la labor de los esclavos (azúcar, algodón, café, tabaco, índigo, etcétera).
5. Williams, Eric (1944). *Capitalism & Slavery*. London and New York. Oxford University Press