

LAS CONTRATAS ISLEÑAS DEL FERROCARRIL: LA HABANA-GÜINES (CUBA)

Manuel A. Fariña González

Introducción

La configuración y desarrollo de la población cubana ha sido uno de los temas más atrayentes, tanto para la historiografía cubana, como para la española. Dentro de esta última, y a partir de los años setenta del presente siglo, se elaboraron diversos estudios que incidían en un fenómeno que se venía produciendo desde siglos anteriores, como era el de la emigración canaria (*isleña*): hacia las Antillas, los territorios ribereños del Golfo del Caribe, así como la que se dirigió al antiguo Virreinato de La Plata.

Una y otra vez se ha hecho alusión a la constante presencia de los canarios en la empresa indiana, si bien escasean las series estadísticas en las que se documente no sólo la evidente “cualidad” de esta emigración, sino también la “cantidad” alcanzada por el movimiento de tales emigrantes. Esto es especialmente cierto, como es lógico, para la etapa preestadística; y sólo transcurrida la primera mitad del siglo XIX comienza a aflorar el interés cuantificador de la población y su dinámica interna, tanto desde la administración colonial española así como por lo que se refiere a distintas instituciones públicas y privadas que se habían establecido en ambas orillas atlánticas.

Durante la misma centuria asistiremos al espectacular desarrollo de la producción azucarera de Cuba, con el consiguiente enriquecimiento de la burguesía cubana que dependía directamente de los mercados europeos y de la agresiva y pujante demanda originada en el circuito comercial norteamericano. Para el notable desarrollo que experimentó el cultivo de la caña de azúcar fue preciso acudir a la mano de obra esclava. Sin embargo, dicho sistema de trabajo presentaba destacados obstáculos funcionales que dificultaban la marcha de los engranajes de producción del azúcar cubana; a partir de 1836 comenzó a producirse un importante declive en la introducción de esclavos africanos (recordemos el temor a posibles levantamientos de la población negra como ya había sucedido en Haití; o, las consecuencias derivadas de la supresión de la trata “legal” de esclavos); también debemos tener en cuenta el cambio de mentalidad económica de una parte de los hacendados azucareros que para salir del bloqueo al se habían visto abocados por el desarrollo intrínseco del sistema esclavista, optaron por sustituir mano de obra esclava por asalariada. Con el desarrollo de esta política de sustitución de la mano de obra de origen esclavo por la obrera se pretendía además contribuir al blanqueo de la población cubana.

Dada la coincidencia de una serie de factores económicos y sociales entre la mayor de las Antillas y Canarias, una vez solventadas las dificultades para los desplazamientos que habían sido originadas por la Guerra de Independencia, se reinició un movimiento emigra-

torio isleño que se dirigió ininterrumpidamente hacia Cuba. El citado trasvase poblacional adquirió cotas notablemente elevadas a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

Además de la incidencia de un amplio conjunto de factores socioeconómicos, la especial adaptación que el campesino canario desarrolló en el campo cubano lo convirtió en objetivo prioritario de las campañas de enganche por parte de la administración colonial española y, especialmente, por los propios hacendados cubanos que vieron en las islas una especie de: reserva de mano de obra, blanca y barata, de donde se podían surtir para ir haciendo frente a la escasez de mano de obra, preferentemente blanca, que de hecho existía en el mercado de trabajo antillano. El canario marchó a Cuba solo, y en menor medida acompañado de su familia, para ir a trabajar al campo cubano; contribuyendo con su esfuerzo a vertebrar el sector agrario de aquella isla, no sólo dentro de la producción azucarera sino también en la de tabaco, café, viandas, etc.

Hasta ahora la presencia isleña en Cuba se había vinculado automáticamente con el *guajiro*, trabajador blanco para el duro y esforzado trajín de las faenas agrícolas, y en menor grado con algunos oficios artesanales y actividades mercantiles de poca monta, tanto del campo como de los núcleos urbanos. Sin embargo, salvo contadas citas entre las que nos gustaría destacar la de la recientemente desaparecida investigadora cubana Violeta Serrano, Moreno Fraginals, Alejandro García, Gert Oostindie, Moyano Bazzani, o la de investigadores canarios como Hernández García, Albelo Martín, etc., no se había hecho un especial esfuerzo por rastrear el paso de canarios por otros sectores económicos de la isla de Cuba, distintos al ya tradicionalmente citado sector primario.

Pensamos que con la presente comunicación se puede considerar desvelada la dura y desagradecida incógnita que existía con respecto al contingente de isleños, que trabajando codo con codo junto a negros esclavos, emancipados, cimarrones y un grupo de obreros traídos de Norteamérica, fueron capaces a costa de ímprobos esfuerzos y penalidades de abrirse paso por llanuras y vaguadas de la provincia habanera para llevar hasta Bejucal y Güines la línea de ferrocarril. Con la apertura de esta primera línea férrea, la isla de Cuba antes que la propia metrópoli, se situó en el quinto lugar del mundo en el que se implantó este notable adelanto técnico que derivaba directamente de la revolución industrial. Si bien es verdad que en los primeros momentos el proyecto tuvo que hacer frente a la rémora de las dudas técnicas, la oposición política, los enormes gastos originados, etc., la burguesía cubana supo aprovechar la oportunidad de *subirse al tren* del desarrollo técnico y económico; pero esto lo concretó sólo cuando se le presentaron claramente ante sus ojos, las enormes perspectivas de desarrollo que el nuevo sistema de transporte podría ofrecer para la producción y comercialización del azúcar de la región de Güines, posteriormente extendido al resto de zonas productoras de la isla de Cuba.

Indudablemente hay que plantear que en este desarrollo y explotación económicos, la burguesía criolla no se encontraba actuando de manera autónoma, sino que contó desde el primer momento con la tutela e intervención del capital británico y sobretodo norteamericano.¹ Con respecto a la participación norteamericana en la economía cubana del siglo XIX, y concretamente en el ferrocarril La Habana-Güines, habría que recordar la afirmación de Richard Madden (cita de Moreno Fraginals) en los siguientes términos: “...*el ferrocarril Habana-Güines fue un negocio norteamericano, hecho en Cuba, con capital inglés*”.²

Esta escueta y significativa frase resume y retrata con total claridad, un fenómeno más complejo que corresponde a las interdependencias que originó el capitalismo internacional en la Cuba del primer tercio del siglo XIX.

Si bien la construcción de esta línea férrea se consolidó gracias a las expectativas de beneficio para los grandes hacendados azucareros, quienes a través de la poderosa Junta de Fomento de Agricultura y Comercio, y posteriormente a raíz de la venta del ferrocarril a una Compañía privada de la isla, controlaron: el trazado, construcción, gestión del préstamo en Londres, contratación de técnicos y mano de obra foránea, rentabilización y explotación del ferrocarril La Habana-Güines, etc., las ganancias fueron elevadas pero debieron ser compartidas con el capitalismo inglés y norteamericano. Esto no quiere decir que parte de los beneficios del traslado de contratados canarios, no revirtiera también sobre una tupida red de capitanes de buques, contratistas y subarrendadores, naturales del Archipiélago Canario, coordinados por la *C^a. González & Forstall*, quienes en su conjunto se beneficiaron de los fondos destinados por la Junta de Fomento para el traslado a Cuba de estos operarios. El viaje y posterior estancia de los 927³ contratados isleños, estando algunos acompañados por sus familias, fue lamentable y denigrante. Constituyendo este fenómeno, como plantea el profesor Manuel de Paz, un capítulo más de la esclavitud blanca ejercida por parte de la Junta de Fomento y de los hacendados cubanos; pero también hay que decir que aquella fue ejecutada por algunos consignatarios canarios que a la sombra del proyecto ferroviario vieron aumentar notablemente sus beneficios, obtenidos no tan limpiamente con el traslado de sus compatriotas a tierras cubanas.

Necesidades económicas e importación de mano de obra

Ante la necesidad de reglamentar y favorecer la entrada de mano de obra blanca, se creó en el seno del Real Consulado y Junta de Fomento, la Comisión o Junta de Población Blanca. A la primera reunión, celebrada el 12 de Junio de 1816, asistieron destacados miembros de la sociedad habanera que pertenecían por igual, a la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Cuba y a la Junta de Fomento.

Uno de los primeros intentos de incorporación de jornaleros blancos al mercado de trabajo cubano fue el proyecto de 1837, año en que el dueño del ingenio Sucrierie intentó el enganche de 30 ó 40 paisanos de Castilla La Vieja para la siembra de caña de azúcar que estaría remunerada con el correspondiente jornal. Uno de los argumentos que echó por tierra este primer plan de colonización fue el de: *que los castellanos viejos no estaban tan envilecidos como para trabajar con esclavos.*⁴ Para la década de 1840 conocemos otra experiencia colonizadora, fue la de Wenceslao de Villaurrutia, secretario de la Junta de Fomento, quien junto a otros hacendados solicitaban 500 agricultores españoles para trabajar en los ingenios mecanizados. A pesar de los sucesivos fracasos hubo otras tentativas como la de los catalanes del ingenio La Colonia, de Puerto Príncipe; o la de los hermanos José Luis Alfonso y Miguel Aldama, que trataban de montar un ingenio mecanizado empleando sólo mano de obra asalariada; en este caso se trataba de vascos o como decía Aldama con clara mentalidad esclavista: *mis vizcaínos*.

En cualquier caso se persistió en el deseo de contar con jornaleros españoles para incorporarlos a las tareas de producción azucarera, esto fue lo que hizo Urbano Feijoo Sotomayor quien organizó una primera expedición con gallegos.

Dentro de la política seguida por hacendados, instituciones y autoridades criollas, teniendo como punto de referencia la actitud vacilante adoptada por las autoridades españolas con relación a satisfacer la demanda de mano de obra barata para las colonias, la solución rápida y relativamente barata que se barajó fue la de acudir - como ya hemos comentado - a la importación de mano de obra blanca, de las distintas regiones españolas, especialmente de Canarias. A partir de las primeras décadas del siglo XIX se valoró positivamente esta posibilidad y comenzaron a surgir distintos proyectos de captación de colonos para llevarlos a Cuba, principalmente para trabajar como operarios agrícolas en ingenios azucareros. Al menos legalmente, se había extinguido la trata de esclavos negros y si bien por razones legales, de cultura, etc., estaba prohibida la esclavitud blanca, de hecho este tipo de política inmigratoria perseguía el mismo objetivo que la trata de esclavos negros; y en la práctica no hubo demasiadas diferencias entre una y otra, por lo menos en lo que al caso canario se refiere.⁵

Coincidimos con Moreno Fragnals cuando enuncia las causas del fracaso de estos planes de colonización y plantea que las razones habría que buscarlas en la oposición de los negreros, y en el color de estos colonos a quienes si bien se les aplicó en determinados momentos prácticas esclavistas, jurídica y moralmente los hacendados azucareros eran conscientes de que a los blancos no los podían someter igual que habían venido haciendo con los negros. Finalmente habría que tener en cuenta que ninguno de los planes citados contó con el respaldo oficial pertinente.

Aún nos queda que mencionar un último contingente de población inmigrante, extranjera y procedente del continente asiático, nos referimos a los miles de chinos o culíes que van a desembarcar en Cuba como contratados, desde 1847 hasta 1880. En el análisis que realiza Moreno Fragnals refiriéndose a proyectos de inmigración, se incorporan otros contingentes asiáticos, no chinos, como eran los de naturaleza polinesia, tonquina y cochinchina, a los que se venían a añadir otros grupos de población de origen yucateco, colombiano, egipcio y abisinio. De nuevo la mayoría de tales proyectos fracasarían.

Siguiendo al citado investigador cubano, la aportación asiática de fuerza de trabajo para el mercado cubano fue la más importante después de la efectuada por la población africana:

la inmigración de chinos, fue, después de la trata de negros, el aporte más serio que durante el siglo XIX se hiciera al mercado cubano de trabajo... Entre 1848 y 1860, ambos inclusive, desembarcaron en el puerto de La Habana 59.077 chinos. En las próximas décadas arribarían unos 100.000 más. Todos los ingenios altamente mecanizados se llenaron de chinos.⁶

Encontramos a los miembros de la comunidad china repartidos ampliamente por los diferentes sectores económicos de la isla. Preferentemente se les encuentra en los ingenios azucareros trabajando contratados a jornal; como colonos de tierras entregadas para el cultivo de caña, viandas, arroz, etc., también se les halla en los núcleos urbanos realizando pequeños oficios artesanales o labores de transporte y acarreo, actuando como criados del servicio doméstico, como peones en algunas obras públicas, y algún que otro portero en dependencias oficiales. Las condiciones de tales contrataciones, citadas por Torrente (Julio Le

Riverend)⁷ eran: abono del pasaje y demás gastos de viaje; adelanto de 11,5 pesos para habilitación; suministro de dos mudas de ropa anuales; una ración diaria de 8 onzas de carne salada y libra y media de plátanos, boniatos y otros vegetales, asistencia médica y enfermedad; contrato por 8 años, por el que se les pagaba 8 pesos anuales aunque lo más frecuente era pagarle sólo 4 pesos.

La expansión del cultivo de la caña y la consiguiente implantación de un mayor número de ingenios, se dirigió en un primer momento hacia la zona occidental de la isla y zonas limítrofes con La Habana, coincidiendo también con la violenta irrupción en las fértiles tierras bermejas de Güines. Esta región pasó de 9 ingenios en el año 1792, a 26 en 1804, 47 en 1827 y 66 en 1846. A partir de aquí se extenderá el cañaveral en dirección a Artemisa (en el Oeste) y Colón (al Este).

El enclave de San Julián de los Güines se fundó en el último tercio del siglo XVIII con familias campesinas entre las cuales, sin duda alguna, hubo una importante representación isleña. Para ello basta contemplar la arquitectura tradicional del centro histórico de Güines o visitar su iglesia parroquial, en la que se rinde culto a una advocación tan isleña como la Candelaria, en la imagen de vestir allí instalada y que al parecer proviene del siglo XVIII. Según Julio Le Riverend, cuando se produjo un cambio estructural en la agricultura comercial de la zona se abrió paso, durante la etapa que abarca de 1837 a 1868, a los mal llamados cultivos menores de papas y hortalizas.

Un proceso similar afectó al poblado de Santiago de Bejucal, en medio de una fértil área agrícola al occidente de la provincia habanera, destinada no sólo a la producción cafetalera que fue posteriormente sustituida por la de azúcar, sino que también albergaba una importante ganadería, destinándose extensiones importantes de terreno, susceptibles de cultivo, para potreros.⁸ Una de las huellas más antiguas de la presencia isleña⁹ en la zona corresponde al año 1784 que curiosamente coincide con la fecha de penetración de los ingenios azucareros en la región de Güines. La hipótesis de trabajo que tenemos es la de que fueron estos isleños los que trasladaron a Bejucal la devoción de La Candelaria, a quien está dedicada la iglesia parroquial. En todo caso no debemos olvidar que la fundación del pueblo de San Felipe y Santiago de Bejucal, en 1713, se debió a la actuación directa del descendiente de isleña, D. Juan Núñez del Castillo. Dicho establecimiento fue posible gracias a la llegada a la zona de un grupo de familias canarias .

En cualquier caso la prosperidad de Santiago de Bejucal parece que debemos situarla a partir de 1837:

La prosperidad de Bejucal data desde la Pascua de Navidad de 1837, en cuyos días muchas familias emigraron de La Habana para establecerse en aquella ciudad.¹⁰

Junto a la gran expansión que experimentó el cultivo de la caña azucarera, hay que destacar el interés económico que para la Hacienda Real tenía la producción tabaquera que permanecía en manos de los vegueros. Éste era un grupo, pequeño pero significativo, integrado por cultivadores de tabaco que ocupaban inicialmente las vegas naturales, cercanas a los ríos, o las fértiles llanuras de Güines que muy pronto se convirtió en la primera

zona productora de todas las variedades de tabaco. Los vegueros, en su mayoría isleños, se vieron afectados muy negativamente por el citado desarrollo azucarero.

El carácter autónomo y rebelde del veguero había sido puesto de manifiesto ya desde el siglo XVIII, con motivo de los levantamientos de estos colonos en contra del estanco del tabaco. Pero en este punto, hay que resaltar el hecho de que eran pequeños campesinos, canarios, que habían ido llegando desde el siglo XVI y se fueron estableciendo en las zonas aledañas de La Habana, Trinidad, Remedios, Sancti Spiritus, Mayarí y Bayamo.

Como hemos planteado anteriormente la estructura económica de Cuba, fundamentalmente desde fines del siglo XVIII y gran parte del siglo XIX, pivotaba sobre la producción azucarera. Paulatinamente las nuevas haciendas y zonas de cultivo se iban alejando de La Habana, y por lo tanto, de las principales vías de comunicación o camino real, así como del puerto habanero u otros embarcaderos de segunda categoría. Además, el transporte y acarreo de la caña a los trapiches y de éstos a los puertos azucareros incidían negativamente sobre el mantenimiento y conservación de los escasos caminos carreteros existentes. La situación se veía notablemente agravada por las dificultades climatológicas de sequía o lluvias tropicales que convertían aquellos senderos en auténticos lodazales, por lo que la necesidad de nuevas vías de comunicación se hacía apremiante.

Los proyectos que se barajaron para el desarrollo del transporte insular fueron variados y complejos, abarcaban desde la mejora de los caminos ya existentes, a la apertura de nuevas vías de comunicación vinculada a la expansión del cultivo azucarero, la construcción de canales fluviales o la implantación del ferrocarril que en definitiva fue lo que finalmente se adoptó, teniendo como punto de referencia la línea férrea La Habana-Güines, de la que hablaremos más adelante.

Por lo que se refiere a la situación socioeconómica de Canarias, en las primeras décadas del siglo XIX, tenemos que decir que una vez superadas las consecuencias negativas que la Guerra de Independencia había ejercido en el desarrollo de la emigración española hacia las recién independizadas naciones iberoamericanas, se experimentó un aumento de la corriente emigratoria con destino al continente americano y a Cuba, especialmente a partir de la década de los años 1830. Este proceso tuvo las siguientes características para el período que nos ocupa:

Cuadro nº. 1
Emigración canaria a Cuba (Junta de Fomento), 1835-1850.

AÑOS	TOTALES
1835-1839	6.231
1840-1844	4.531
1845-1849	3.760
1850	1.178
(1835-1850)	15.700

Fuente: Julio Hernández García, op. cit. Elaboración propia

La copiosa salida de emigrantes y el sistema mediante el cual se estaba realizando, provocó algunas reacciones de alarma entre las autoridades isleñas; tanto por las consecuencias directas sobre la demografía y economía insulares, como por las abusivas condiciones¹¹ en las que se realizaba el traslado de aquéllos hasta la isla de Cuba y nuevas repúblicas de América del Sur. Desde las instancias oficiales se emitieron diferentes circulares con el objeto de regular el desarrollo de la emigración oficial, y paliar dentro de lo posible las consecuencias dramáticas que se estaban originando con la emigración clandestina.

Por parte del Gobierno Político de Canarias se expresaba la posición oficial, en la siguiente comunicación:

Los frecuentes y escandalosos desórdenes cometidos por algunos capitanes de buques que han salido de varios puntos de estas Islas, protegiendo y auxiliando la emigración clandestina en perjuicio de la Provincia, del servicio Militar y de la vindicta pública, pues con la misma inmoralidad que abrigan deudores a los fondos públicos o de particulares lo ejecutan con desertores de la Milicia Provincial o de los establecimientos penales, y con reos que por sus delitos vayan prófugos huyendo de la rectitud de la Justicia; exigen imperiosamente se adopten medidas que repriman tan punibles como trascendentales atentados...¹²

La decisión final fue la de obligar a capitanes y consignatarios de barcos que transportaran pasajeros para América a que depositaran fianza suficiente para hacer frente a la sanción que se les aplicaría en el caso de demostrarse que llevaran emigrantes sin el correspondiente pasaporte. Estas medidas deberían aplicarse no sólo a capitanes y consignatarios de buques nacionales o extranjeros, sino también a los de nacionalidad extranjera, especialmente a los americanos, ingleses y franceses.

En cualquier caso esto sólo refleja la promulgación de una normativa que trataba de regular la sangría lacerante de la emigración que tomaba rumbo preferente hacia las Antillas y hacia el continente americano, a la cual era difícil ponerle freno. La situación permaneció hasta bien avanzado el siglo XIX, continuando prácticamente en los mismos términos hasta las primeras décadas de la presente centuria:

Dicho está que estos altruistas son los que hacen un negocio, más o menos ilegítimo, con la emigración; los que no tendrían escrúpulos en engañar miserablemente a los in-cautos, ofreciéndoles un paraíso al otro lado del Atlántico, aún sabiendo que sólo habían de encontrar hambre y abandono, con tal de que el engaño les produjera unas cuantas pesetas.

Y es para esta emigración para la que piden facilidades con voces de codicia los avaros traficantes, que ayer hubieran tripulado un buque negrero como hoy comercian con la carne blanca de la emigración...¹³

Esta corriente continuada de inmigrantes canarios que se desarrolló a lo largo del siglo XIX, fue aprovechada en su mayoría para nutrir de brazos jornaleros al necesitado mercado de trabajo cubano. En gran medida fueron destinados - como se ha visto- al trabajo

agrícola, no sólo en el sector azucarero sino también en el resto de las faenas de producción de viandas, tabaco, café, etc. Junto a esto, también los podemos localizar en actividades ganaderas o desempeñando diversos oficios artesanales; también se constata su presencia en el sector minero y en el del transporte ferroviario, esta última variante de la participación isleña constituye el tema que tratamos de desarrollar.

Hasta aquí la demostración de un fenómeno histórico y sociológico: la emigración canario-americana, pero debemos preguntarnos ¿cuáles fueron los mecanismos desencadenantes de dicha situación? Más que una sola causa parece que lo sucedido fue la concatenación de una serie de factores internos y externos que condicionaron notablemente, en las primeras décadas del siglo XIX, la salida de miles de canarios hacia América y especialmente hacia Cuba. Dentro del primer grupo de factores hay que citar: elevado crecimiento natural de la población insular; razones de tipo socioeconómico que se vinculaban con las diferentes etapas de crisis y desarrollo de la estructura económica de Canarias; fracaso, por lo menos en algunas islas, de las expectativas planteadas para el campesinado isleño por parte de la Desamortización y la salida al mercado libre de gran parte de tierras anteriormente en manos de las instituciones públicas (bienes de Propios) o de tipo eclesiástico; la anterior caída de los precios del vino y la consiguiente crisis vinícola a la que siguió las pérdidas ocasionadas por la ausencia en los mercados europeos de la *barri-lla* isleña, fundamentalmente a raíz del desarrollo experimentado por la producción industrial de sosa; la incapacidad por parte de la terratenencia y burguesía insulares para ofrecer alternativas económicas suficientes al pequeño campesinado, etc.

De otro lado, la larga tradición asentada en Canarias por su contacto con el mundo indiano, era un importante factor de atracción para tantos miles de isleños que optaron por salir de su tierra. La fortuna y prestigio social alcanzado por una reducida minoría de dichos isleños, ejercía una luminosa influencia sobre los más desfavorecidos por la fortuna que habían permanecido en las islas y que habían estado avivando el mito del *indiano* triunfador que regresaba a su tierra natal con traje blanco (de indiano), leontina de oro con reloj y que frecuentemente se trasladaba a lomos de una lustrosa cabalgadura. Generalmente no todos consiguen regresar como triunfadores, ya que muchos de estos emigrantes morían en el intento de labrarse una pequeña fortuna en tierras americanas. Quizás sea éste el caso de la inmensa mayoría de los emigrantes, sea cual sea su lugar de procedencia; los cuales en el momento de partida también eran conscientes de la despedida definitiva de su tierra natal.

Entre las circunstancias que favorecían la salida de miles de canarios rumbo a las recién independizadas repúblicas americanas o hacia Cuba y Puerto Rico, ocupaban un lugar destacado las políticas nacionales que favorecían la inmigración de población blanca por parte de: Uruguay, Venezuela, Argentina, así como la presencia de agentes *enganchadores americanos* que trataban de reclutar el mayor número de brazos en las islas, contando con la connivencia de las autoridades isleñas o las coloniales en Cuba y Puerto Rico, islas éstas que todavía permanecían al margen de las guerras independentistas americanas.

Ya hemos comentado la importancia que tuvo el movimiento inmigratorio canario-americano, especialmente a partir del siglo XIX. Éste fue el momento en que cobró fuerza

la aplicación del mecanismo de enganche o contrata. Con la firma del contrato, en el que se estipulaban una serie de condiciones y compromisos de carácter semiesclavista, el isleño era trasladado a Cuba a cambio de su capacidad de trabajo, hipotecando su futuro y el de su familia por un plazo de varios años que en ocasiones se alargaba de por vida.

La demanda de mano de obra blanca y barata, especialmente la isleña, por parte de los hacendados cubanos tenía que hacer frente a la competencia y atractivos planteados por otros posibles zonas receptoras en las mismas Antillas o en el continente americano. Para la época que tratamos de estudiar, es decir la primera mitad del siglo XIX, hemos localizado en la documentación de la Junta de Fomento de Cuba, hasta un total de 17 expedientes (años 1820-1851), en los que se proyectaba globalmente la entrada en la isla de un contingente de 400 familias y 304 colonos isleños. En este conjunto de proyectos de colonización hay que incorporar el presentado por D. Bernardo Forstall, en el año 1844.

Ferrocarril La Habana-Güines

En cuanto a lo que precisaba la isla de Cuba para mejorar su infraestructura viaria y de comunicaciones internas, manifestado por primera vez en las *Memorias* de José Antonio Saco y Rafael de Quesada, se recomendaba claramente trasladar a la iniciativa privada la construcción y mantenimiento de los caminos, carreteras y calzadas pavimentadas; obteniéndose en gran medida los recursos financieros a través del pago del correspondiente peaje. Además, frente a las necesidades de la burguesía azucarera comienza a concretarse una posible solución, que trataba de favorecer el traslado rápido del azúcar desde las zonas productoras, como Güines, hasta los puertos exportadores. Dicha solución, inspirada en soluciones similares puestas en marcha en Europa y en un antiguo proyecto habanero del Conde de Macuriges (1767), se centraba en la construcción de un canal o vía fluvial. Con esta medida se pretendía canalizar el río Güines, facilitando así la salida de la producción azucarera de la rica llanura güinera. Para ello se llegó a encargar a los hermanos D. Francisco y D. Félix Lemaur, ambos ingenieros, las labores de reconocimiento y nivelación del terreno en la zona de Güines, para en una segunda etapa proceder al inicio de las obras; etapa que no llegaría a consolidarse.

Este proyecto fracasó a pesar de que, desde 1795 hasta 1835, se estudió su viabilidad. Aunque se dedicaron bastantes esfuerzos para sacar adelante el planteamiento inicial, éste se había arrinconado, puesto que ya para este último año: *“estaban puestas las esperanzas de los hacendados en el ferrocarril, que significaba el más revolucionario grito del progreso, y el proyecto del canal quedaba definitivamente olvidado”*.¹⁴

A principios de 1830, D. Francisco Dionisio Vives que era en esos momentos el gobernador de Cuba, recibió una carta que venía firmada por un inventor y publicista andaluz D. Marcelino Calero. En ella se :

incitaba a Vives y a los poderosos propietarios habaneros para asociarse a una empresa que había de construir un ferrocarril entre Jerez de la Frontera y el Puerto de Santa María en una de las más ricas regiones vinícolas del sur de España.¹⁵

La citada autoridad colonial trasladó este escrito a la Sociedad Económica de Amigos del País quien encargaría a su vez a dos de sus más destacados miembros, el Marqués de la Cañada de Tirry y José A. Ferrety, la redacción de la oportuna memoria. A partir de aquí comienza a tomar cuerpo, no la participación de la burguesía cubana en esa futura línea férrea de Jerez de La Frontera, sino la aceptación y plena adaptación de la misma a la geografía cubana, concretamente para la zona de Bejucal-Güines. Éste fue el gran acierto de la Sociedad Patriótica que interpretó correctamente, desde la perspectiva burguesa, las aspiraciones de la sacarocracia cubana. En un segundo momento, la citada Sociedad Económica trasladó las conclusiones del primer informe al Real Consulado y Ayuntamiento de La Habana. A raíz de la puesta en circulación de la idea se procedió a crear una junta especial, la denominada *Junta de Caminos de Hierro*, que se encargaría de desarrollar el proyecto. En ella participaban el Capitán General, el Intendente, la Sociedad Económica, el Ayuntamiento de La Habana y el Consulado. Como toda idea audaz y nueva, ésta tuvo que hacer frente a una serie de dificultades y de escollos que en varios momentos pusieron en serio peligro la apertura de esta línea férrea.

En primer lugar y una vez decidida la construcción del ferrocarril en Cuba, se valoró la experiencia que sobre el nuevo transporte existía en Norteamérica y Europa. Tengamos en cuenta que en 1804, los ingenieros británicos Trevithic y Vivian habían creado la locomotora, experimentándola en el camino de carriles de Marthyr-Tidvil, al sur de Gales. Por otra parte, el 27 de octubre de 1825, se abrió la primera línea ferroviaria para viajeros entre Stockton-Darlington, cerca de New Castle, en Inglaterra. A partir de entonces se suceden los proyectos ferroviarios y la implantación del ferrocarril, como medio eficaz y rápido para el transporte de viajeros y mercancías, no sólo en Europa y Norteamérica sino por el resto del mundo. Lo encontramos tempranamente en: Austria (1825), Alemania (1835), y Bélgica (1835), Francia (1837), todos ellos en este lado del Atlántico; en Estados Unidos (1830) tuvo lugar la apertura del ferrocarril Baltimore-Ohio. Culminándose esta serie de inauguraciones de líneas férreas, en el primer tercio del siglo XIX, con la construcción del ferrocarril La Habana-Güines, (1837). Paulatinamente se irá estableciendo en el resto de los territorios españoles (1847), en el continente americano y en el resto del mundo. Si nos atenemos al proceso de implantación del ferrocarril en la Península Ibérica, debemos considerar que sólo a finales de la década de 1840 fue el momento en que la burguesía metropolitana comenzó a plantearse la posibilidad de construir varias redes ferroviarias que comunicaran mejor el territorio peninsular y, a su vez, éste con el resto del continente europeo.

Los pasos previos que se adoptaron para poner en marcha la línea férrea de Güines fueron: plan de financiamiento de las obras; y, redacción del proyecto técnico de los trabajos a realizar, así como del material ferroviario que se precisaría, contando para ello con la contratación del ingeniero norteamericano Krugger. Con respecto a la fuerte dependencia que el primer ferrocarril cubano mantuvo en relación al capital y técnica norteamericanos, nos argumenta Moreno Friginals que:

La forma en que Estados Unidos arrebató a los ingleses el primer ferrocarril cubano, cuando no se había siquiera terminado construcción, es ya un síntoma visible de la política naciente en el mundo de las comunicaciones...¹⁶

Para proceder a la financiación del mencionado proyecto ferroviario, como era previsible, en las gestiones iniciales se realizaron los correspondientes estudios económicos, valorándose positivamente los datos e informes llegados desde Estados Unidos e Inglaterra, en concreto, los de John L. Sullivan, David F. Waymoth, los correspondientes a los hermanos cubanos: Francisco y Félix LeMaur; así como los de Juan Martínez. Quizás uno de los informes más honestos y ponderados fuera el de Félix Lemaury que situaba el coste final de construcción del ferrocarril, en 700.000 pesos.

En sesión celebrada en 1833, el secretario de la Junta de Fomento de Agricultura y Comercio de la isla de Cuba, presentaba uno de los primeros informes en donde se ponderaba el indudable beneficio económico que acarrearía la apertura de esta línea férrea. Las previsiones situaban el transporte de un total de 3.723.185 arrobas de azúcar y frutos, procedentes del partido de Güines y zonas limítrofes de la capital habanera. Para el retorno, la cifra que se barajaba era la de 1.238.690 arrobas de mercancías que podría verse aumentada con la carga aportada por las poblaciones establecidas a lo largo del tendido ferroviario:

El plan de financiamiento de las obras era lo prioritario en estos momentos, por ello Villanueva encomienda a Nicolás Campos no sólo el reconocimiento del terreno sino también, y lo más importante, la elaboración del presupuesto global que en la primera entrega ascendía a 1.220.000 pesos. Aceptado el mismo y siendo conscientes que la mencionada obra no podría financiarse con cargo a los fondos públicos, se comenzó a delinear el plan de financiación basándolo en la obtención de un préstamo, de tipo privado, en Londres. Para ratificar la solicitud del crédito era precisa la autorización de la Corona de España, puesto que la Junta de Fomento era un órgano oficial y tenía previsto presentar las rentas obtenidas en Cuba como aval del citado empréstito (dentro de estas posibilidades de ingresos, una vez excluidas las rentas reales que no podían utilizarse, hay que citar aquellas de las que era titular exclusiva la Junta de Fomento, como el uno por ciento recaudado en el puerto de La Habana y los tres cuartillos en los demás puertos insulares; además, se disponía de los previsibles rendimientos obtenidos por la puesta en marcha de la línea férrea). La Junta, a instancias de la Comisión del Camino de Hierro asumió el proyecto y el presupuesto, por lo que a finales de 1833 solicitó a Madrid la promulgación de una Real Orden que autorizara la construcción del ferrocarril La Habana-Güines y la negociación de esta operación financiera en Londres.

La tan esperada Real Orden fue promulgada con fecha 12 de octubre de 1834, permitiendo el inicio de las obras del ferrocarril, así como el que se pudieran situar las rentas como aval del préstamo que se firmaría muy próximamente. Seis días después de la publicación de la Real Orden se concertaba, en Madrid, el contrato de crédito entre el apoderado de la Junta de Fomento de Cuba y D. Alejandro Robertson, agente del comercio en Londres. De momento el capital inglés se había llevado el gato al agua, en lo que se refiere a la competencia financiera internacional. Las cláusulas negociadas fueron: que se depositaría en el Banco de Inglaterra una obligación general del préstamo por la suma de 450.450 libras esterlinas, donde permanecería hasta la cancelación del préstamo. Por otro lado a Robertson se le entregarían obligaciones particulares por la cantidad anterior y pagaderas al portador en bonos seriados. Los gastos anuales de amortización de los bonos del préstamo le suponía a la Junta la remisión de 40.000 pesos.

El capital nominal que se negoció alcanzaría la cifra de 2.000.000 pesos,¹⁷ procediéndose a un primer desembolso que se situaba en un monto de 1.649.998 pesos. Posteriormente y dados los desajustes entre los gastos previstos, a la baja, con los que realmente se fueron originando, hubo de acudirse a la renegociación y ampliación de crédito en la cantidad de 500.000 pesos nominales (octubre de 1837), sobre los que se cargarían los gastos añadidos de: quebranto, dividendos, comisión, materiales y suplementos, elevándose la suma total a 1.829.239 pesos. Finalmente, la inversión real ocasionada por la construcción del ferrocarril La Habana-Güines ascendió a 3.459.850 / 4,5/ pesos.¹⁸

De forma paralela a los esfuerzos desarrollados para buscar soluciones al grave problema de la financiación de las obras a realizar, se iniciaron las gestiones con los ingenieros norteamericanos que inicialmente se iban a hacer cargo del trazado de la línea férrea entre La Habana y Güines: los sres. Wrioth (padre e hijo) y Alfred Kruger. Para los primeros meses de 1834, la Junta de Fomento disponía del correspondiente informe de Wrioth en el que se planificaba el posible recorrido, así como la estimación de unos costes que alcanzaban los 12.500 ps./Km.

A partir de abril de 1835, Alfred Kruger fue puesto al frente de las obras preparatorias, reconocimiento del terreno y señalización de los lugares por donde habría de atravesar la línea férrea. Tales trabajos contaron con no pocas dificultades, entre las que sobresalió el arranque de las estacas señalizadoras por parte de los propietarios del terreno deslindado.

En definitiva estas tareas previas se concretaron en la presentación de hasta seis alternativas diferentes, en octubre de 1835, ante la Junta de Fomento mediante las cuales se planificaba el posible recorrido del ferrocarril güinero. Los trayectos presentados para el arranque de la línea fueron: Cerro, Cerería, Puente de Chávez, Puerta de Tierra, Puerta de la Punta y Puerta de Monserrate, seleccionándose por unanimidad este último.

El camino de hierro tendría un recorrido de 45,25 millas entre La Habana y Güines, su trazado se subdividió en los siguientes tramos: La Habana-Río Almendares (7,25 millas)/ Río Almendares-Rincón (7,50 mlls.) / El Rincón-Buenaventura (7,75 mlls.) / Buenaventura-Guara (7,50 mlls.) / Guara hasta mitad de camino a Güines o Ingenio de Estéves (7,75 mlls.)

Y por último, desde este punto divisorio hasta Güines (7,50 mlls.). Las obras de cada segmento o división estarían supervisadas por el ingeniero jefe que contaba para ello con la colaboración del ingeniero ayudante facultativo, dos sobrestantes mayores (encargados de la contabilidad y jornales, comidas de jornaleros y bestias de carga, etc.), sobrestantes de construcción, y jefes de cuadrillas o sobrestantes segundos con 25/30 peones a su cargo.

Dado que el recorrido elegido pasaba cerca de una zona de servicio militar, como era el terreno próximo al Castillo del Príncipe, bordeando la Zanja Real atravesaba perpendicularmente la conocida como Calzada Tacón orillando también los terrenos denominados Campos del Jardín Botánico, se decidió solicitar la correspondiente autorización al Capitán General de la Isla de Cuba, D. Miguel Tacón. Inicialmente éste aceptó la propuesta, en presencia de Villanueva, si bien los planos y memorias quedaban depositados en la Capi-

tanía para su posterior estudio y evaluación. Una vez devueltos estos papeles a la Junta, concretamente a la Comisión para el Ferrocarril La Habana-Güines, las obras de señalización iniciaron su curso pero no bien habían llegado a los terrenos cercanos al Paseo, comenzaron a llegar las primeras recomendaciones de Tacón, *temeroso de que* (el proyecto) *desmereciera su obra predilecta*.

Visto que la dirección inicial del recorrido no podía atravesar la Calzada y Jardines de Tacón, se optó porque las obras terminaran en la Factoría. Momentáneamente concluirían en el “Rastro de Los Cerdos” y mientras tanto se fueron avanzando los trabajos entre Garcini y Bejucal. La ejecución de la primera mitad del ferrocarril (que se extendía entre La Habana hasta El Rincón de Santiago) finalizó en noviembre de 1836; de otro lado, la segunda parte (cuyos mojones se establecieron entre El Rincón de Santiago y la Villa de Güines) culminaría con la inauguración del ferrocarril el 19 de noviembre de 1838, onomástica de la Reina Isabel II que contaba con ocho años de edad.

Después de ímprobos esfuerzos y de cuantiosas inversiones la Junta de Fomento consiguió llevar a buen puerto (o terminal) el tendido férreo entre La Habana-Güines.

Como se acaba de plantear el recorrido se iniciaba, sólo momentáneamente, desde *El Almacén* del poblado de Garcini a la espera de la construcción del principal paradero que recibiría el nombre de *Villanueva* y que por fin se levantó, a raíz de la Orden de 23 de abril de 1838, en los terrenos del Jardín Botánico.

Personal técnico y mano de obra para la construcción del ferrocarril

Hemos comentado en líneas anteriores que dada la ausencia total de experiencia ferroviaria en Cuba, y por lo tanto la imposibilidad de acudir a un plantel significativo de personal especializado y técnico, el Cónsul español en Nueva York fue encargado por la Junta de Fomento de Cuba para iniciar, en Estados Unidos, las oportunas negociaciones con ingenieros civiles norteamericanos que estuvieran dispuestos a hacerse cargo de las obras. Resultado de tales indagaciones fue la firma del contrato correspondiente con los Wrigth y con Alfred Kruger, como es sabido el primero actuaría en calidad de director consultor (Benjamín Wrigth, padre) y los otros dos norteamericanos como ingenieros principales. Ya hemos analizado el trabajo desarrollado y los numerosos obstáculos a solventar fundamentalmente por Kruger, desde 1835, en el trazado y ejecución de las obras. Pero lo que no hemos comentado, es que la representación norteamericana no estaba constituida sólo por estos tres ingenieros, sino que con ellos también se trasladó a Cuba un grupo importante de técnicos que ocuparía un segundo nivel en el organigrama del personal contratado¹⁹ para las obras a realizar.

Este personal técnico especializado, incluyendo a los ingenieros, cobró en concepto de sueldos para el período octubre de 1835 a junio de 1837, la cantidad de 107.913-7 pesos (exactamente el 6,5 % del total que se obtuvo en el primer préstamo).

Según los datos aportados por Berta Alfonso, obtenidos en la documentación de la Junta de Fomento, Benjamín H. Wrigth actuando como representante de la citada Junta contrató en Nueva York un total de 101 trabajadores con diferente cualificación profesio-

nal y consiguiente diferencia salarial: desde los sobrestantes y capataces a los artesanos (carpinteros de carretas) hasta jornaleros contratados. Esta primera expedición arribó a La Habana en el bergantín *Havre*, previa autorización del Capitán General de Cuba ya que se trataba de un número importante de extranjeros. En la sesión de la Junta de Fomento del 2 de diciembre de 1835, los patricios cubanos se hacían eco de la llegada de estos norteamericanos, a quienes generalizando se les denominó como *irlandeses*. Esto se debía, sin duda, al origen del apellido lo mismo que ocurría con un pequeño grupo de procedencia alemana; pero tanto unos como otros eran norteamericanos que como otros miles de compatriotas tenían su origen familiar en el viejo continente.²⁰ La tan temprana llegada de estos norteamericanos que venían a trabajar en el ferrocarril La Habana-Güines, obligó a la Comisión a adoptar medidas eficaces para evitar pérdidas económicas. El contingente de trabajadores norteamericanos que llegó en este momento a Cuba, venía embarcado en tres bergantines: el *Choctaw*, *Havre* y *Roanoke*. Habían sido contratados no sólo por Wright sino también por un tal Richardson que actuaba igualmente en nombre de la Junta de Fomento de Cuba. Si bien la Comisión para el ferrocarril, contaba con reclutar en Estados Unidos más de un millar de trabajadores, lo cierto fue que a fines de 1835 sólo podía disponer en firme de unos trescientos. Los objetivos a alcanzar por la citada Comisión eran los de “no perder la inmensa ventaja del servicio que prestan estos trabajadores, según ha mostrado la experiencia, sobre todos los demás que proporciona el país”. Por ello, durante el período en el que se buscaba un contratista que suministrara en condiciones ventajosas las raciones alimenticias para los extranjeros, se proponía que la Junta sufragara una parte de los gastos ocasionados.

En su conjunto la mano de obra, específicamente obrera, estaba constituida por otros grupos humanos de diversa raza y situación social. A pesar de los posibles reparos que ponemos a las cifras reales barajadas, sobre todo para el contingente irlandés e isleño, los efectivos de la mano de obra con la que contó el ferrocarril La Habana-Güines fueron los que hemos incorporado a continuación:

Cuadro nº. 2
Procedencia de los jornaleros del ferrocarril²¹

Capitanía General de Cuba	140 prisioneros
Acueducto de Fernando VII	87 emancipados
Real Junta de Fomento	145 esclavos 200/250 cimarrones 927 canarios 800/1.200 irlandeses
TOTAL	2.299/2.749 Jornaleros

Fuente: Serrano Rubio, Moyano Bazzani, H. Tomas.

Elaboración propia

La presencia de prisioneros peninsulares en las obras del ferrocarril cubano viene explicada por la negociación anterior de la Capitanía General y la Junta de Fomento. Tales prisioneros eran militares españoles procedentes de la tercera guerra carlista que habían sido deportados desde las cárceles de Cartagena, La Coruña, Barcelona y Cádiz. Inicialmente fueron agrupados, los primeros 140 hombres, en siete brigadas bajo el mando del teniente retirado D. José Miguel Manzán, dos sargentos primeros, tres sargentos segundos, dos cabos y dos soldados con un sobrestante y un mayoral. Al final, D. Miguel Tacón, en su calidad de Capitán General de Cuba redujo el número de este pequeño contingente a sólo 30 individuos.

En cuanto a los emancipados debemos decir que constituían una especie de ficción jurídica que se aplicaría para salvar la responsabilidad política de las autoridades españolas, una vez firmado el tratado hispano-británico de abolición de la trata de negros. Con vistas a conseguir el aumento efectivo de las disponibilidades de mano de obra para la construcción de la vía férrea, se acudió al empleo de negros emancipados que controlaba directamente la Junta de Fomento y que a su vez tenía trabajando en la reparación del camino real de Santiago de Las Vegas y Caimito.

Dado que este grupo de trabajadores era bastante reducido se solicita por parte de la Junta, al gobierno central, un trato preferente en el reparto de emancipados, pidiendo al mismo tiempo que todos aquellos negros que hubieran cumplido su período de *aprendizaje* con los particulares fueran trasladados a las obras ferroviarias.

Ante la escasez de mano de obra para los trabajos del tendido férreo, por parte de la Junta se acude, como no era menos de esperar, a la utilización de esclavos negros. Aquí se reproduce el mismo problema que el planteado con los emancipados, la Junta disponía de muy poca mano de obra esclava por lo que se vio obligada a acudir al alquiler de peones esclavos a sus dueños. En este sentido la Junta de Fomento difundió en los diarios habaneros un comunicado en el que se informaba a los dueños de esclavos que podían colocar a sus negros en las obras del ferrocarril, siempre que fueran *ladinos, ágiles y robustos*. La oferta era extensible a blancos y libres de color que quisieran trabajar para la Junta, en la obra del ferrocarril La Habana-Güines, ocupando puestos de capataces o jornaleros.²² La época que estamos analizando es el momento histórico en el que se comienza a plantear, entre la clase política española, la necesidad político-económica de emancipar a los esclavos, a lo que venía a unirse las presiones ejercidas en el mismo sentido desde Inglaterra, así como la reivindicación planteada por las diversas sociedades abolicionistas del continente europeo. Dicha posición no era compartida por la mayoría de hacendados y sacarócratas cubanos, quienes respaldados por el Ayuntamiento de La Habana y la propia Real Junta de Fomento solicitaban, en 1840, a la Regencia española el mantenimiento de la esclavitud en Cuba, además de la adopción de una serie de medidas que impulsarían la inmigración europea (blanca) en la isla.

Según la investigadora cubana, Violeta Serrano, las obras del ferrocarril contaron con el trabajo de unos 289 peones negros que en su mayoría eran esclavos, además del de un grupo de cimarrones que, al parecer, alcanzó el monto de unos 250. Las condiciones de trabajo, las enfermedades y el carácter de ser un trabajo forzado tanto para los señalados esclavos como para los cimarrones, provocaron en las obras del ferrocarril, durante los

años 1835-1841, una elevada mortalidad. Sólo en la parroquia del Cerro se procedió a la inscripción de un total de 340 defunciones; pagándose por cada una de ellas, en concepto de oficios fúnebres, la cifra de 6 pesos.

Los Contratistas/Comerciantes de mano de obra jornalera

La Junta de Fomento ante la necesidad de obtener mano de obra, blanca y asalariada, para completar la plantilla de trabajadores del ferrocarril la Habana-Güines firmó una serie de contratos con comerciantes y consignatarios de navíos que realizaban la travesía canario-cubana, para que a cambio de pagarles unas respetables cantidades en pesos u onzas de oro se comprometieran a llevar hasta las obras del ferrocarril los necesarios jornaleros. ¿Cuáles fueron las cláusulas que se establecieron en estos contratos?

La Junta estableció las siguientes con D. Jacinto González Bermúdez, vecino de la isla de Lanzarote: - Se le abonaría media onza por cada uno *de los que traiga obligado a trabajar en dicha obra a razón de nueve pesos mensuales*, más la manutención y cuidados médicos en caso de enfermedad.

- De esos nueve pesos se les descontarían tres, también al mes, para el reintegro parcial del coste del pasaje y costos de la tramitación de la licencia.

La Junta de Fomento en su búsqueda de mano de obra blanca y barata, y teniendo en cuenta la anterior experiencia de diversas expediciones colonizadoras procedentes de Canarias, acuden de nuevo a este reducido marco insular para obtener el número de brazos necesarios para las obras del ferrocarril habanero. Desde fechas muy tempranas se firmó dicho contrato de prestación de servicios laborales-económicos, entre la Junta de Fomento de Cuba y D. Jacinto González Bermúdez: *para traer operarios de Yslas Canarias*. En igual fecha firmó también contrata el capitán del bergantín *Vencedor*, D. Domingo Cabrera. Posteriormente, en la sesión del 25 de noviembre de 1835 de la misma Junta de Fomento, se nos da cuenta de que a solicitud de D. Juan Morales, vº. de Santa Cruz de Tenerife, se había firmado otro contrato similar para *“la conducción de operarios de Yslas Canarias para dicha obra”*. Por su parte se unen al mencionado proyecto de captación de mano de obra, otros tres contratistas isleños que pretenden no desperdiciar la oportunidad que se les ofrecía de aumentar sus beneficios, a costa del traslado de estos jornaleros, que sería remunerado por la Junta con media onza por contratado puesto en el muelle de La Habana. Estos contratistas fueron José Travieso, D. Bernardo Forstall y D. Antonio González.

En relación a Travieso, hasta el momento nos hemos encontrado con una escasa documentación que ratifique su efectiva participación en el negocio. Es posible que una vez firmado el contrato con la Junta hubiera tenido problemas para cumplirlo, abandonando finalmente el citado plan de embarque. Lo cual no ocurre con González Bermúdez o Bernardo Forstall que continuaron llevando a Cuba diversas expediciones de trabajadores canarios durante toda la primera mitad del siglo XIX. A continuación pasaremos a analizar cuál fue la participación de cada uno de ellos, en este trágico capítulo de la historia de la inmigración canaria. También observaremos cómo alguno de ellos, una vez que han firmado la contrata con la Junta siguiendo cláusulas similares, subarrendará con comer-

ciantes y capitanes de buques en Canarias el enganche de numerosos contratados isleños que procedían de cada una de las islas. (Excepto la isla de El Hierro, en nuestra investigación están representadas todas las islas, si bien de diferente manera).

La preocupación constante de la Junta de Fomento, en cuanto a las características de los jornaleros, era la de que los hombres entregados a pie de obra fueran: *hombres sanos y trabajadores*. Si recordamos alguna de las demandas que los hacendados azucareros exigían a los negreros, en cuanto a las condiciones que debían de reunir los esclavos negros, no nos debe extrañar que la actitud adoptada por la Junta de Fomento fuera la de economizar y sacar el máximo partido a la inversión realizada en el adelanto del dinero, para la contratación de jornaleros destinados a la obra del ferrocarril La Habana-Güines. Es un fiel reflejo de la mentalidad esclavista tan extendida, a lo largo del siglo XIX, en la sociedad y economía de Cuba.

Del capitán Domingo Cabrera, podríamos decir que éste es un ejemplo de miembro perteneciente a una empresa familiar que se dedicaba a la navegación del bergantín-goleta *Vencedor*, que tenía su puerto de amarre en el de Las Palmas. El padre de Domingo Cabrera, D. Manuel Cabrera, acudía al notario Francisco Quesada de Las Palmas de Gran Canaria, para manifestar el día 29 de Abril de 1836 que su hijo Domingo había marchado a Cuba, en calidad de capitán de dicho buque y que allí había firmado un convenio con la Real Junta de Fomento de Cuba.

Las razones de la consulta con el notario eran las de que el citado Manuel Cabrera manifestó que el tal Domingo se hallaba viviendo *bajo su patria potestad* y que sin su consentimiento expreso no podía celebrar ningún tipo de contrato, por lo que *conociendo que la referida contrata le puede traer utilidad* daba su aprobación por escrito a la misma. El terceto familiar se completaba con Antonio Cabrera, su otro hijo, quien en numerosas ocasiones actuó como capitán del citado bergantín-goleta.

Las cláusulas y condiciones no difieren en nada de las consignadas con D. Jacinto González Bermúdez. Así se especificaba que:

- D. Domingo Cabrera *se compromete a pasar a dichas Yslas a la mayor brevedad y a procurar con todo celo, actividad y diligencia la emigración a esta parte de todo el número que pueda conseguir de operarios jornaleros, sanos, de buena edad y en estado de trabajar*. Irían como peones, y el citado Cabrera les facilitaría el pasaporte, la licencia y los documentos necesarios.

- Estipulado el precio del pasaje, cada uno de ellos se comprometería por escrito a reintegrar los 34 pesos correspondientes, gradualmente, más los costes de alojamiento, comida y gastos médicos. La obligación contraída era la de ir a trabajar para la Junta de Fomento en las obras del ferrocarril, por el tiempo que tardaran en reintegrar el total de los gastos ocasionados. Para ello se procedería al descuento mensual de tres pesos.

- La Junta se compromete a pagar a Domingo Cabrera, el importe del pasaje y licencias de cada uno de ellos.

- Además la Junta debía entregar a Cabrera media onza de oro por cada uno de los operarios trasladados en buques de su propiedad o de otros particulares, siempre que tuvieran las características expresadas en los artículos anteriores.

- Si entre los contratados había algún casado que quisiera trasladarse con su familia, la Real Junta le abonaría a Domingo Cabrera una onza de oro por cada una de las mujeres/esposas, pero bajo la condición de que los operarios se comprometieran a reintegrarle la citada onza, a razón de 12 reales mensuales. Los costes del transporte sería una cuestión a negociar entre el trabajador y el capitán del buque.

La anterior contrata estaba firmada, de un lado, por Domingo Cabrera; y de otro, por los miembros de la Comisión del Camino de Hierro, los sres.: Miguel Herrera, Antonio María de Escobedo y Wenceslao de Villaurrutia.

La Compañía González & Forstall.

Según los datos de los que disponemos la *Compañía González & Forstall* se estableció en Cuba en torno a la década de 1830, siendo sus principales socios D. Manuel Consolación González y D. Juan Forstall y Blanco, aunque también aparecen como personas interesadas en la marcha de los negocios de la citada Compañía, D. Pedro Forstall y D. Bernardo Forstall y Blanco.

En relación de D. Manuel Consolación González sabemos que era natural de Santa Cruz de Tenerife (¿de Taganana?) y vecino de la ciudad de La Habana. En dicha ciudad se había establecido con su familia, estaba casado con D^a. Dolores Arocha, y además de crear su propia firma comercial, posteriormente formaría sociedad con los Forstall bajo la denominación de la citada *González & Forstall*. Siendo igualmente comisario ordenador de Marina en La Habana.

Fijándonos en su actividad comercial vemos que se dedicó a diversas tareas incluida la compra-venta de esclavos; desde Canarias recibió numerosos poderes en los que aparecía como afectado para la resolución de distintos encargos: cobro de herencias, venta de barcos, cobro de deudas y endoso de letras de cambio, administración de bienes, etc.

Como sucede en estos casos la relación comercial y económica se establecía en ambas direcciones, por lo que D. Miguel Soto, vecino y del comercio de Santa Cruz de Tenerife, junto a su hijo Félix, recibiría (1846) poder general de D. Manuel Consolación González mediante el cual se les designaba como sus apoderados generales en Canarias.

Suponemos que la vinculación e interrelación mantenida con los Forstall, que lo llevaría incluso a crear compañía comercial conjunta, venía fundamentada en tener una procedencia isleña común, así como relaciones de amistad y colaboración mutua con los hermanos Forstall: D. Juan (socio principal de la C^a), D. Pedro y D. Bernardo.

Falleció en La Habana, en el año 1850, no sin haber otorgado testamento que fue protocolizado ante Plácido Borrego en los primeros meses de 1851. Por el citado docu-

mento se menciona que dejó algunas fincas y tierras en el pago de Taganana a sus tres sobrinas: Guillerma, Matilde y Antonia González.

Al parecer el fallecimiento de D. Manuel Consolación fue consecuencia del cólera que afectó en ese año a las Antillas, y concretamente a Cuba. Así se difundió la noticia en las islas, en 1851, de la desaparición de destacados miembros de la sociedad habanera como eran: D. Silvestre González de La Vega, oficial mayor del tribunal de cuentas; el Sr. Soler, primer jefe de carabineros en La Habana; Juan Antonio Martínez, caballero de órdenes militares; y D. Manuel Consolación González, del comercio de aquella plaza

Familia Forstall.

Dada la importante participación de la familia Forstall en la vida económica de Canarias (siglos XVIII y XIX) y en menor medida de Cuba, hemos considerado oportuno hacer un resumen histórico de la misma aunque esto signifique desviar, por unos momentos el hilo argumental del presente trabajo.

Según nuestros datos, obtenidos fundamentalmente en los protocolos notariales de fines del siglo XVIII, el primer Forstall que se avecindó en Santa Cruz de Tenerife, fue D. Pedro Forstall Butler quien siendo natural de la ciudad de Kilkenny, en Irlanda, se había desplazado a Canarias dedicándose preferentemente al comercio. Su establecimiento en Tenerife corresponde a la primera mitad del siglo XVIII, dado que ya en 1749 aparece como miembro activo de la burguesía comercial santacruzera. Una vez llegado, soltero, de Irlanda, contrajo matrimonio con Dña. María Antonia Russell y Prendergat hija de una acomodada familia igualmente irlandesa que vivía en La Laguna.

Una vez iniciada la vida conyugal estableció su vivienda en Santa Cruz, en la Calle de la Marina, en un lugar muy próximo al muelle de Santa Cruz de Tenerife y frente al reducito o pequeña fortaleza de Nuestra Señora de La Rosa, de la que sería años más tarde castellano.

Esta casona se encontraba en un lugar inmejorable de la marina de Santa Cruz y no sólo se convertirá en el domicilio familiar de los Forstall, sino también en la sede de la Casa Comercial denominada *Pedro Forstall & Hijos*. Hasta los años sesenta de este siglo permaneció en pie, si bien la piqueta y la plusvalía del solar que ocupaba hicieron que se perdiera, al igual que otras muchas, este valioso ejemplo de vivienda urbana del siglo XVIII en la que se desarrollaban diferentes actividades comerciales, principalmente en su planta baja y entresuelo. La calle de la Marina además de ser la sede de varias casas comerciales también lo era de diversos consulados extranjeros, convirtiéndola en un lugar de continuo bullicio y trajín de navieras. La situación de la casa, en mitad de la marina y con vistas a toda la rada de Santa Cruz le permitían a los Forstall ser testigos directos de los acontecimientos que fueron sucediéndose en la Villa de Santa Cruz. Así el episodio más destacado fue el de contemplar el desembarco de las tropas inglesas, hace exactamente doscientos años, que al mando de Sir Horacio Nelson trataron de conquistar la plaza.

D. Pedro permaneció atento a la marcha de sus negocios así como a las obras de reparación del muelle de Santa Cruz de Tenerife, dado que se dedicaba a las actividades

comerciales ésta era una cuestión de gran importancia económica para las diferentes casas comerciales establecidas en la mencionada Villa y puerto.

Por otro lado destinó cuantiosas inversiones para el ornato y adecentamiento de la Capilla del Señor del Huerto, de la Venerable Orden Tercera de San Francisco, junto a la iglesia parroquial homónima. La participación de los Russell y Forstall en el engrandecimiento de la citada capilla fue decisivo, a cambio obtuvieron sepulcro familiar de enterramiento para ambas familias. El citado comerciante irlandés que al final de su vida logró honores de nobleza para él y para su familia otorgó testamento y codicilo, constituyendo ambos documentos un testimonio fiel de cuáles fueron los principios religiosos y económicos que le habían inspirado a lo largo de su vida. Con respecto a los primeros manda ser enterrado en el sepulcro familiar de la Capilla del Señor del Huerto; en relación a los segundos, manifiesta que durante los años anteriores había tenido negocios en las Canarias, con diversos mercados de Europa y América, lugares éstos en los que aún le seguían debiendo algunas cantidades. La firma comercial *Pedro Forstall & Hijos* continuó sus actividades, a partir de entonces sin la presencia de su fundador, pero contaba con la energía y la dedicación de sus hijos entre los que destaca muy especialmente la enérgica Dña. Elena María Forstall.

D. Pedro fallecería en abril de 1810, dejando viuda y cinco hijos vivos: Pedro Bernardo, Bernardo, Juan Bautista, María Antonia y Bárbara María Forstall y Blanco. Su muerte se debió a los tan temidos efectos de la epidemia de peste que se desató en Santa Cruz de Tenerife, en 1810. Declaró por sus universales herederos a sus cinco hijos y como eran menores de edad en el momento de otorgar testamento, nombra como curadora y tutora de los mismos a su hermana D^a. Elena Forstall y Rusell, y en segundo lugar a D. Enrique Casalón. Quedando como sus albaceas testamentarios, la susodicha D^a. Elena, D. Enrique Casalón y D. Francisco Escolar.

La gran habilidad de D^a. Elena para los negocios se trasluce en la negociación que realizó con la Casa de los sres. Daniel Henrique y Juan Antonio Rucker y Compañía de Londres, para asegurarles el crédito que tenían con la *Casa y Compañía* de esta plaza Dn. *Pedro Forstall e Hijos*. Dicha relación comercial se había iniciado con su padre y fueron mantenidas por Pedro Forstall, hijo, hasta el momento de su fallecimiento, viéndose alcanzado en favor de la Casa de Londres en la cantidad de 25.390 libras esterlinas.

La Junta de Agricultura y Comercio de Canarias era consciente de la crítica situación económica, tanto en Canarias como en Cuba, fundamentalmente a lo largo de los últimos años de la primera década del siglo XIX, cuando en 1842 se debatía en una de sus sesiones que:

por la falta que en ella (Provincia de Canarias) se observa de capitalistas mediante el notorio abatimiento de su comercio dimanado de varias causas, siendo la más considerable y principal de todas la depreciación y envilecimiento a que han llegado sus vinos, sus barrillas, orchillas, musgo o liquen y la cochinilla que constituían la riqueza del país; a lo que se agrega en la actualidad una circunstancia de no poca consideración y trascendencia, cual es la crisis comercial que experimenta la Isla de Cuba, que era otro recurso de no pequeña importancia con

que aquí se contaba, y que en el día ocasiona nuevos embarazos que empieza a experimentar este triste comercio...²³

Es posible que la crisis general y la específica que afectó a la Casa Dn. Pedro Forstall & Hijos, obligara a buscar diferentes alternativas a las diversas firmas establecidas desde antiguo en las Islas. Sospechamos que entre las adoptadas por la Casa de los Forstall, estuvo la diversificación de actividades e implantación en otros mercados, como el de Cuba. Esto podría ser el condicionante básico para la radicación en La Habana de la *Compañía González & Forstall*.

Si pasamos a analizar la evolución histórica experimentada por la tercera generación de la familia Forstall en Tenerife, debemos citar que si bien estaba constituida por los cinco hermanos Forstall-Blanco quienes más destacaron en el terreno de la política y del comercio fueron los hermanos varones: *Pedro Bernardo* (1800-1882), *Bernardo Forstall* (1801-1872), *Juan Bautista* (1803-1871), frente a las mujeres de la familia: Dña. María Antonia y Dña. María Bárbara. La primera permaneció soltera y la segunda terminó ingresando en el convento de las Clarisas de La Laguna.

Bernardo Forstall Blanco:

Como ya se ha comentado varias veces, el conocimiento de la biografía de Bernardo Forstall nos es sumamente útil para relacionarla con el tema que nos ocupa: las contratas isleñas. A lo largo de toda su vida se dedicó a los negocios, no sólo con el mercado peninsular o británico sino preferentemente con el americano, y dentro de éste con Cuba a donde trasladó no sólo mercancías sino numerosos contratados isleños. Obteniendo pingües beneficios con el comercio de la mano de obra barata obtenida en Canarias.

Siguiendo la tónica de los comerciantes de la época negociaba con el dinero propio o ajeno, previo pago del correspondiente interés. Así desde el año 1843 hasta 1859 nos han ido apareciendo numerosas escrituras de obligación, hipoteca, fianzas, finiquitos, en las que el denominador común es el dinero. Se trataba de garantizar la rentabilidad del capital numerario, bien fuera de propiedad personal o de terceros. De este conjunto de préstamos con interés consignados al citado Bernardo Forstall, destaca la obligación financiera que contrajo con D^a. Margarita Cullen de los Reyes, vecina de Santa Cruz de La Palma y heredera de D. José Domingo de Los Reyes. El monto de la deuda alcanzaba a 15.252 reales que serían reintegrados con el 5%, dicha cantidad procedía de otra deuda muy superior que había contraído D. Bernardo Forstall con su tío José Domingo, presbítero. Después de las denuncias hechas ante las autoridades y las medidas adoptadas para controlar la emigración hacia Cuba, el 14 de Junio de 1843, dice el propio Bernardo Forstall que por esas fechas D. Manuel de Armas Cabrera, v^o. de La Palma, iba a marchar a la isla antillana en la goleta de su propiedad *El Gran Poder de Dios (a) Rosita*, llevando mercancías y frutos del país y varios pasajeros, según se acreditaba por la Aduana del Puerto de La Cruz.

Por su parte se encarga de la administración de algunos bienes de su familia y de los de su esposa, principalmente en la redención de un censo que su suegro, D. Enrique Casalón, poseía sobre unas suertes de tierras en la zona de El Rincón, de La Laguna.

Desde el punto de vista financiero hay que citar dos cuestiones: una su participación junto a otros miembros de la familia, D. Basilio Fernández de Travanco y Antonio Auset, en la redacción y puesta en marcha de los estatutos de la *Sociedad Anónima por acciones, Banco de Canarias*. La otra cuestión se refiere a su designación como delegado de la Compañía de seguros *La Tutelar*, con sede en Madrid. Depositándose las acciones de dicha sociedad mercantil en el Banco Español de San Fernando. Nos parece interesante destacar que dentro del conjunto de endosos de letras, protestos y pagos, aparece una operación muy significativa que tiene que ver con la presentación por parte de D. Bernardo Forstall, el 15 de enero de 1838, ante el Sr. Intendente de esta provincia del protesto de una letra firmada en La Habana, el 21 de noviembre de 1837.

El valor de la letra que se endosaba alcanzó los 1.041 rs. efectivos, a la orden de D. Joaquín de Arrieta y según aviso del Conde de Villanueva al Sr. Intendente de Canarias.²⁴ Aquí tenemos, con toda probabilidad, el pago de la Junta de Fomento de Cuba a la contrata firmada en 1835 por Bernardo Forstall.

Por su parte el mismo personaje fue miembro destacado de la Real Junta de Comercio de Canarias desde el 4 de marzo de 1830, fecha en la que se actuó como tal, hasta el año 1849. Ocupó el cargo de vicepresidente de la Junta, en los años 1836, 1837, 1840, 1847, 1848, 1849. Por lo que si nos fijamos en las dos primeras fechas, podemos concluir que nuestro contratista ocupaba una posición privilegiada para poder relacionarse directamente con la Junta homónima de Cuba.

En cuanto a la actividad comercial desplegada directamente por D. Bernardo fue muy intensa, preferentemente la mantenida con los mercados de la Península Ibérica, resto de Europa y el continente americano; impulsando también algunos contactos comerciales con África. Dicho tráfico se desarrolló desde la década de 1830 hasta finales de la de 1840. Por lo que se refiere a la primera etapa, sólo nos vamos a referir a los viajes realizados por sus barcos hacia Cuba, especialmente los que trasladaron a los contratados isleños. Sin embargo, para la segunda etapa disponemos de un interesante documento en el que se refleja el conjunto del movimiento comercial consignado a D. Bernardo Forstall desde el año 1838 al de 1848. Esta información se puede consultar con mayor detenimiento en el cuadro siguiente:

Cuadro n.º. 3
Movimiento comercial consignado a Bernardo Forstall y C^a, años 1838-1848

BUQU-ES	VIAJE-S	BARCO/CORREO	NACIONALIDAD	PTOS/PROCEDENCIA	PTOS/DESTINO	PASAJE-ROS
89	155	120	Española: 25 Británica: 4	Europa /Antilla / La Guaira: 11.125 Tns. Cádiz/Tfe./Antillas: 6.413 Tns. Antillas/La Guaira/ Tenerife: 2.624 Tns. La Coruña/Tfe./Habana/Montevidео: 1.317 Tns.	S/C. Tenerife: 58 Antillas: 31 Pto. Rico/La Habana: 30 La Habana: 18 América: 6 La Habana/Pto. Rico: 5 Pto. Rico: 3 Buenos Aires: 1 Montevideo: 1 S ^a Leona: 1	5.838
				Total: 21.479 Tns.	Total Viajes: 127	

Fuente: *Fondo documental antiguo/Blta. Municipal de S/C. de Tfe.* Elaboración propia

En este período de tiempo, la anterior flota de 89 buques transportó en sus diversas singladuras un total de 21.479 toneladas; de las cuales no todas habían sido remitidas para la plaza tinerfeña sino para otros destinos continentales. Sin embargo lo interesante del dato, relacionándolo con el tráfico comercial, es que el transporte de mercancías y el traslado de los 5.838 pasajeros entre los diversos puertos llegaban consignados a la Compañía Forstall con el consiguiente margen de beneficio económico para la citada compañía, como pago por las labores de facturación, aguada, aprovisionamiento, pasajes, etc. Entre los servicios tramitados por D. Bernardo Forstall estaba el de la gestión del correo, por concesión estatal, entre Cádiz y la capital de Canarias. Ello, al margen de la rentabilidad económica para el consignatario, tenía su importancia política puesto que fue un mecanismo de poder utilizado inteligentemente por D. Bernardo en su relación con el Ministerio de Ultramar o el de la Guerra. Recordemos que D. Pedro Forstall Rusell fue castellano, a finales del siglo XVIII, de la vecina fortaleza de *Nuestra Señora de La Rosa*. Posteriormente en el solar ocupado por dicha batería se edificó el cuartel de Intendencia de Santa Cruz de Tenerife, organismo militar que, por otra parte, remataría con D. Bernardo Forstall el suministro de material para la tropa.

Continuando con la explicación del cuadro anterior pasamos a comentar algunas ideas que se refieren a los puertos de procedencia y de destino. Sobre los primeros podemos decir que, a lo largo del decenio estudiado, nos van apareciendo como los de cifras más significativas los puertos peninsulares de: Cádiz y La Coruña. De ambas ciudades zarpó un total de 102 viajes con 15.627 Tns. registradas y un monto de 4.762 pasajeros. Así pues lo comentado hasta ahora nos indica que la actividad comercial de la *Compañía Bernardo Forstall* alcanzó un notable significado en la década de 1838-1848. Esto explica el contexto en el que se desarrolló la expedición de contratados para el ferrocarril La Habana-Güines; así como un capítulo desconocido del tráfico-canarioamericano a mediados del siglo XIX.

El fallecimiento de D. Bernardo se produjo en su domicilio de la calle de la Marina, el día 27 de Junio de 1872, actuando como testigos mortuorios: D. Juan Arceo y D. Romualdo Mandillo. Al parecer el susodicho venía arrastrando algún padecimiento crónico desde 1842, como así manifiesta ante la Junta de Comercio de Canarias al excusar su ausencia a una de sus sesiones.

Los Subcontratistas:

Decíamos al principio que para la Junta de Fomento de Cuba los contratistas principales fueron D. Juan Morales, D. Jacinto González Bermúdez, D. Domingo Cabrera, D. José Travieso y D. Bernardo Forstall, a su vez estos contratistas llegaron a acuerdos puntuales con otros comerciantes, consignatarios de buques o capitanes de navíos que se comprometieron a la labor de enganche de los contratados isleños para las obras del ferrocarril La Habana-Güines. Estos subcontratistas o subarrendadores fueron: D. Francisco Gervasio Ventoso, D. Buenaventura Ríos, D. José Pestana, D. J. Navarro y D. Juan Foronda. La mayoría de ellos eran comerciantes aunque había algún capitán de buque como Pestana. De todos ellos quien más destaca por lo elevado del número de contratados que obtuvo, principalmente en la zona del Valle de La Orotava (Tenerife), fue D. Francisco Gervasio Ventoso. Vamos a destinar las siguientes líneas a analizar el resultado de su trabajo.

El sr. Ventoso era vecino y del comercio del Puerto de La Cruz, tenía estrechas relaciones comerciales con los Forstall de Santa Cruz de Tenerife pero ignoramos cuál fue la fecha de la firma del acuerdo para iniciar la campaña de captación de contratados. D. Francisco Gervasio era uno de los comerciantes de mayor peso específico, desde el punto de vista económico, en el Valle de La Orotava. Llevado de la buena marcha de sus negocios fundó la casa comercial Ventoso, radicada en el Puerto de La Cruz (Tenerife). Dicha actividad comercial la hemos constatado desde los primeros años del siglo XIX, fecha en la que aparece vinculada a la *Compañía de Pesca de África*, junto al resto de los principales comerciantes del Puerto de La Cruz que obtenían importantes beneficios de las pesquerías en el banco canario-sahariano, especialmente de la pesca del salado. Para el año 1816, el cronista portuense Álvarez Rixo, nos hace la siguiente descripción:

Las casas consideradas como comerciantes por mayor, eran 10, a saber: Cólogan, Pasley Litle y Cía, Hijos de Barry, Suart Bruce, Power, Ventoso, Cullen, Grauman y Mac Daniel, Nieves, Lavaggi...²⁵

Esta referencia a la Casa Ventoso sirve para confirmar el importante papel desarrollado por D. Celestino Ventoso en el sector comercial del Puerto de La Cruz. Dicho reconocimiento volvería a manifestarse a través de la participación directa del citado D. Celestino en las gestiones iniciales para la implantación de la Junta de Comercio de Canarias que se establecería finalmente el 4 de marzo de 1830, en San Cristóbal de La Laguna. Al fallecimiento de Ventoso, en el mes de Junio siguiente, su puesto en la Junta fue ocupado por su hijo D. Francisco Gervasio Ventoso; siendo nombrado como representante del comercio de La Orotava en la mencionada Junta de Comercio de Canarias.

La relación de la Casa Ventoso con la Compañía Forstall nos aparece documentada en Febrero de 1836; es muy posible que otros negocios se hubieran producido con anterioridad. Sin duda hay que destacar el trato directo que se estableció entre Francisco G. Ventoso y Bernardo Forstall, fundamentalmente con mercancías de procedencia europea y americana, utilizando de forma alternativa los servicios del bergantín *Neptuno* del que era propietario el primero. A raíz de la mencionada fecha D. Bernardo Forstall reclamó el envío de contratados isleños para Cuba. Este traslado lo efectuó Ventoso bien directamente, con su barco, o bien en partidas que iban consignadas a ambos, es decir a Forstall y Ventoso. Así del total de contrata que por nuestra parte hemos localizado, 746 exactamente, el sr. Francisco Ventoso se encargó de la preparación de licencias, pasaportes y documentación de un total de 210 contratados, más los de los acompañantes en el caso de los casados, padres con hijos, etc. A este primer grupo hay que añadir otros 17 contratados que tramitaron conjuntamente Forstall y Ventoso.

Este número de operarios convirtió a Ventoso en el subcontratista más eficaz de todos lo que se concertaron comercialmente con D. Bernardo Forstall. Las cifras varían desde las 210 contrata citadas a las sólo 6 que pudo presentar D. Juan de Foronda en Santa Cruz de Tenerife. En cualquier caso, al igual que Bernardo Forstall, el comerciante portuense tenía experiencia acreditada en el negocio con brazos de jornaleros, puesto que para el año 1837 lo vemos participando muy activamente en la organización de expediciones de contrata para Uruguay.

Una relación comercial similar, basada en los beneficios originados por el traslado a Cuba de operarios isleños, se estableció con otros dos subcontratistas: D. Jacinto González Bermúdez y D. Buenaventura de los Ríos. Entre ambos consiguieron reclutar unos 216 contratados, descontando a los familiares que quisieran acompañarlos.

Las Contratas de Isleños

Las contratas eran los documentos firmados ante el notario, mediante los cuales un particular o una institución se ofrecía a pagar el pasaje, tramitación de documentación reglamentaria, gastos de manutención y en algunos casos por servicios médicos, de una persona individual o un grupo familiar. A cambio los contratados aceptaban de antemano las condiciones de trabajo y el salario que se les iba a pagar en tierras americanas, descontándosele del jornal la cantidad proporcional que se precisaba para que el otorgante de la contrata se pudiera resarcir de los gastos habidos. Esta figura jurídica fue muy utilizada por parte de entidades privadas o públicas y de individuos que sacaron cuantiosos beneficios, aprovechando las fluctuaciones del mercado de mano de obra deficitario en América y con superávit poblacional en el otro lado del Atlántico, como ocurría de hecho en Canarias. Tal sistema fue especialmente aprovechado por las autoridades coloniales y hacendados de Cuba, pues con la llegada de los contratados blancos, fueran o no isleños aunque a estos siempre se les prefería por sus especiales condiciones para el trabajo duro, se podían conseguir dos objetivos claves para la sociedad y economía cubanas: el blanqueo de la población y cubrir la demanda de brazos de jornaleros para el trabajo en las haciendas e ingenios azucareros.

Como ya se ha dicho repetidamente, éste fue el mecanismo utilizado por la Junta de Fomento de Cuba para atraer hasta la isla a un numeroso grupo de inmigrantes isleños que compartieron destino y desgracias con esclavos, emancipados, cimarrones, prisioneros y una pequeña colonia de norteamericanos de origen irlandés, en las duras tareas de construcción del primer ferrocarril del continente suramericano: la línea ferroviaria de La Habana a Güines.

La aportación que por nuestra parte hacemos es la de la localización de la mayor parte de los contratados, teniendo en cuenta que inicialmente se habla de 927 isleños firmantes de contratas para el ferrocarril habanero.

Las distintas secciones del cuadro general de las contratas, publicado en otro lugar²⁶ vienen presididas por el nombre del barco correspondiente, para luego pasar a concretar el lugar y la fecha de firma de la contrata, el número que le corresponde por fecha de firma, nombre y dos apellidos de cada contratado. El contenido de la tercera columna quiere reflejar un dato que a nosotros nos pareció de utilidad, es decir si ese emigrante viaja solo o acompañado y si formaba grupo familiar o no. En cuanto a las observaciones de la cuarta columna tratan de identificar a los escasos contratados que al menos sabían firmar.

Otro punto a tener en cuenta es el precio del billete o pasaje, que puede experimentar algún cambio dependiendo del tipo de negociación llevada a cabo con el capitán del navío y del número de personas del grupo familiar, en cualquier caso la Junta de Fomento de Cuba estableció que el valor del pasaje de un hombre, adulto y en condiciones de trabajar,

no podía sobrepasar en ningún caso la cantidad de 44 pesos. Finalmente, en esta parte del cuadro, se especifica la naturaleza del contratado; dándose el caso de individuos que siendo naturales de una isla firman la contrata en otra bien distinta. Para comprender mejor el complejo sistema de funcionamiento de las contratas hemos hecho alusión: al lugar de vecindad, lugar de residencia de los contratados, los diferentes contratistas o subcontratistas que participaron directamente en el traslado de estos operarios isleños. Igualmente y gracias a la información aportada por las contratas originales hemos señalado el nombre de los capitanes y los correspondientes barcos que se utilizaron en dicho traslado. Finalizamos el conjunto de columnas informativas con el nombre de los notarios ante los que se firmaron las contratas que hemos podido localizar.

Antes de proseguir vamos a dar un repaso general a los datos incorporados en el citado cuadro:

Fecha:

El punto de partida de este apartado debemos situarlo en el día 1 de diciembre de 1835, fecha ésta en la que la Real Junta de Fomento y Comercio de la Isla de Cuba firmó con la *Compañía González & Forstall* para proceder al traslado de jornaleros canarios destinados a las obras del ferrocarril La Habana-Güines. Poco tiempo después, comenzaron a firmarse las primeras contratas; así, según los datos de los que disponemos, D. Ramón Pérez Bento, vecino del Realejo Bajo (Tenerife), firmó su contrata el día 2 de febrero de 1836 (Festividad de La Candelaria, ¿fue casualidad?) ante el notario de la Orotava D. Sixto González Regalado. Fue uno de los primeros compromisos contractuales que se establecieron con D. Bernardo Forstall para los citados trabajos ferroviarios; a los pocos días Pérez Bento junto a otros muchos canarios zarparía del puerto de Santa Cruz de Tenerife para hacer escala en La Palma, en el bergantín-goleta: *Argos*, poniendo rumbo a La Habana a donde llegarían el día 3 de Abril de 1836. Iniciándose con ello una incesante sangría de la población isleña que marcha a Cuba para “mejorar” de situación socioeconómica.

La fecha de la firma de contratas para ir a trabajar al ferrocarril abarca desde el día 2 de febrero hasta el 8 de julio de 1836. Hemos comprobado que era bastante frecuente el hecho de que varios contratados, bien por lazos familiares o por vecindad, acudieran conjuntamente ante el notario y éste en el mismo día y documento de contrata hacía constar una relación de nombres de personas que se comprometían a ir a trabajar a Cuba, a través de los servicios prestados por D. Bernardo Forstall.

Hasta el momento ignoramos la fecha de la firma y el nombre de los contratados que siendo naturales y vecinos de La Gomera y El Hierro se unieron a las distintas expediciones que marcharon rumbo a Cuba. Estamos plenamente convencidos de la incorporación de estos isleños (si tenemos en cuenta la cifra oficial de 927, los contratados aún no localizados son 181) al trabajo del ferrocarril, pero aún no sabemos si regularizaron su presencia en Cuba, en el momento de llegar al muelle de La Habana; o por el contrario, lo efectuaron ante el correspondiente notario pero cuyos protocolos notariales se han perdido. Otra razón que podría explicar la ausencia de esas 181 contratas es que se hayan establecido tales escrituras públicas ante notarios de Tenerife y Gran Canaria y que no se

conserven en la actualidad los correspondientes legajos de documentos públicos. Finalmente, la última posibilidad que se nos ocurre para explicar la ausencia de constatación documental sería la de que esos herreños y gomeros fueron contratados directamente, a pie de obra, en las obras del ferrocarril. Sin embargo, se nos vuelve a plantear un nuevo interrogante ¿cómo llegaron a Cuba? y ¿por qué iban a desperdiciar la ocasión que les brindaba la Junta de Fomento de financiarles su traslado desde Canarias, sobretodo teniendo en cuenta su crítica situación económica?.

En cuanto al tiempo utilizado por los distintos barcos en su travesía completa para efectuar el viaje redondo de Canarias/La Habana/Canarias tenemos que situarlo entre los treinta y treinta y cinco días, en el viaje de ida, si bien nos encontramos con algunos viajes que tardaron más tiempo en llegar.

Datos personales:

En relación a la fecha en la que tuvo lugar la firma de contratas se nos presenta un detalle muy significativo como es el sobrerregistro o aumento artificial de la nómina de contratados, repitiendo nombres de personas que en fechas anteriores ya habían firmado su contrato. Esto sucedía al margen de la lógica repetición de nombres y apellidos de emigrantes si bien con distinta procedencia geográfica. En cualquier caso creemos encontrar en este hecho una práctica fraudulenta por parte de los contratistas o subcontratistas, que pretendían abultar así - artificialmente - la relación de los contratados obtenidos con vistas a obtener mayores beneficios económicos procedentes de la Junta de Fomento de Cuba. En caso de que se inscriban más de una vez, suelen cambiar el nombre o alterar algún apellido pero no así su lugar de procedencia.

La relación de nombres se refiere exclusivamente a los datos personales de los contratados o firmantes de la contratas, sólo en determinados casos se mencionan los nombres de las esposas o hijos, menores de edad, cuando el emigrante iba acompañado de su familia. Cuando las condiciones de conservación de los documentos originales de los contratos impiden la lectura del nombre del contratado se ha optado por denominarlo como NN. En todo caso aparecen otros datos complementarios que nos permiten localizar al anónimo firmante de la contrata.

Ptco.(parentesco):

Aquí hemos incorporado los grupos familiares que suelen estar formados por una familia nuclear (matrimonio e hijos), o algún pequeño grupo de dos o tres hermanos, un padre con hijos, etc.; sólo se da un caso de un hijo que lleva consigo a su madre. En este apartado vale la pena recordar la disponibilidad de la Junta de Fomento de Cuba para adelantar el importe de los gastos derivados de pasaje de las esposas, para aquellos contratados que estuvieran casados y quisieran trasladar a sus mujeres hasta el Caribe. Según se hace constar en la Contrata de la *C^a. González & Forstall* y la Junta de Fomento, esa cantidad adelantada se recuperaría posteriormente cargándola sobre el salario del esposo contratado.

Cuadro nº. 4.1.- Grupos familiares / Islas.

TENERIFE	GRAN CANARIA	LA PALMA	LA GOMERA	FUERTEVENTURA	LANZAROTE
69	60	1	-	8	-

Obs.(observaciones):

El objetivo que hemos intentado alcanzar incluyendo este apartado es el de corroborar el bajo nivel de alfabetización de todos estos contratados, dado que la mayor parte procedía de clases populares y zonas rurales. Del total de 746 contratados manifestaron que sabían firmar un pequeño grupo de 17 individuos. Este bajo nivel de alfabetización era mal bagaje para un viaje tan comprometido como el que iban a realizar, donde estuvieron sujetos a diversas maneras de explotación socio-económica.

Gastos:

Este epígrafe corresponde a los gastos originados por el traslado de contratados a Cuba, siendo el coste total de sus pasajes el de 33.973 pesos, que inicialmente adelantó la Junta de Fomento para financiar la expedición y por lo tanto sirvieron para pagar a los dueños de los navíos, así como a los respectivos capitanes que participaron en este tráfico. Además la Junta gratificaba a cada uno de los capitanes de buques, por ayudar a poner en La Habana esta mano de obra tan escasa allá. Había diferentes precios de billetes o pasajes, según fuera para adulto, esposa, o niño. El cabeza de familia solía negociar conjuntamente el precio total del pasaje familiar, o bien entregaba pequeñas cantidades. Este dinero no les era regalado por la Junta de Fomento, al contrario les sería descontado de su salario mensual, en reintegros de 3 pesos por contratado.

La Junta de Fomento, a través de la Comisión para el Ferrocarril, aplicó una férrea vigilancia para que estos descuentos se fueran aplicando mensualmente. Esta política de control se vio complementada por la adopción de medidas tendentes a: evitar el fraude en los contratos y que los firmantes respondieran rigurosamente a las características inicialmente solicitadas, contrarrestar la ayuda que algunos hacendados isleños prestaban a los contratados para eludir sus obligaciones con respecto a las obras del ferrocarril, aplicación de una férrea disciplina para evitar las deserciones en la misma línea que se aplicaba a los esclavos o prisioneros que trabajaban en la construcción de la línea férrea.

Nat. (natural):

El interés que este punto nos ofrece es el de confirmar, con los datos de las contrata firmadas, la presencia mayoritaria de tinerfeños en esta expedición de jornaleros para el ferrocarril la Habana-Güines. Luego va decreciendo el número de isleños en el siguiente orden: primero los naturales de la isla de Gran Canaria, segundo los de la isla de La Palma, para luego distribuirse en pequeños contingentes venidos del resto de las islas, a excepción de la de El Hierro de la cual no se cita a nadie.

Cuadro nº. 4.2 :
DISTRIBUCIÓN DE CONTRATADOS POR PROCEDENCIA GEOGRÁFICA

BARCOS	TFE.	G ^a .C ^a .	L.PM ^a	L. GM ^a	FTV ^a .	LZTE.	TOTAL
Argos	58	-	8 (Tfe.)	-	-	-	66
Neptuno	265 C 48 P	58 C 52 P	-	1	6 C 8 P	1	331
San Vicente	27 C 11P	89 C 6 P	-	-	2	-	118
Rosa	55	26	8	-	2	-	91
El Intrépido	55	-	-	-	1	-	56
S/C Tenerife	15 C 5 P	2 C 3 P	-	-	-	-	17
San José	-	-	17	-	-	-	17
Marinero	14	-	-	-	-	-	14
Laberinto	-	8	-	-	-	-	8
Tres	-	-	21 C	-	-	-	21
Hermanos	-	-	1 P	-	-	-	-
Aurora	4 C 1 P	-	-	2	-	-	6
Diamante	1 C 1 P	-	-	-	-	-	1
TOTALES	494 C 66 P	183 C 61 P	54 C 1 P	3 C	11 C 8 P	1 C	<u>746 C</u> <u>136 P</u>
TAL. INDS.	560	244	55	3	19	1	<u>882</u>

Elaboración propia

Vº./ rte. (vecino/residencia):

Tratamos de averiguar cuál era la procedencia geográfica de estos emigrantes, puesto que no siempre coincidían la naturaleza con los lugares de vecindad o residencia. Así hemos tabulado los datos de las contratadas que nos arrojan los siguientes resultados: Tenerife aporta un total de 493 vecinos, entre contratados y pasajeros o acompañantes. Le sigue en orden de importancia Gran Canaria, con la suma de 185 vecinos y los 38 de La Palma; para luego pasar a cantidades más modestas como los 10 vecinos de La Gomera y Fuerteventura, o un sólo vecino que procede de Lanzarote. Tradicionalmente en las islas ha existido una cierta movilidad geográfica de sus habitantes que se agudizaba en períodos críticos y de hambrunas, como por ejemplo las ocurridas en Lanzarote y Fuerteventura.

Dentro de la isla de Tenerife, los pueblos y lugares que más contratados ofrecieron fueron: Santa Cruz de Tenerife con 150 individuos; La Orotava aporta 143 de sus vecinos,

y La Laguna sólo 65 personas avecindadas en su demarcación municipal. Luego se van repartiendo los efectivos entre prácticamente todos los pueblos de la isla.

Por lo que respecta a Gran Canaria, tenemos que del total de 185 vecinos la ciudad de Las Palmas es la que ofrece un mayor saldo emigratorio con 47 individuos, seguida bastante lejos por la Villa de Telde, sólo 20, o la denominación genérica de Gran Canaria, con otros 20.

En cuanto a La Palma sucede algo similar, en cuanto a ese desequilibrio en favor de la ciudad. Por lo que frente a los 19 vecinos de Santa Cruz de La Palma que participaron en esta expedición, sólo nos encontramos con 7 avecindados en Mazo y San Andrés.

La Gomera se reparte en las dos zonas definidas de antemano, San Sebastián con 6 vecinos y Hermigua con 3.

Para Fuerteventura tenemos que vuelve a aparecer la denominación genérica de la isla con 7 vecinos, para pasar a cantidades insignificantes (1) en La Antigua, Casillas de Morales y La Ampuyenta. El único contratado que procede de Lanzarote, es asignado al genérico insular.

Salvo casos muy puntuales, la residencia apenas es significativa para el tema que nos ocupa; sólo merece especial atención el pequeño grupo de tinerfeños avecindados en Santa Cruz de La Palma y que embarcaron en el *Argos* que procedía de Santa Cruz de Tenerife, rumbo a La Habana; o el caso de varios insulares, no tinerfeños, que teniendo su residencia en dicha isla se enrolaron con el resto de expedicionarios para el ferrocarril La Habana-Güines.

Contratistas:

Ya hemos hablado del papel jugado por los contratistas y por los subarrendadores para prestar este servicio a la Junta de Fomento de Cuba, a cambio - claro está - de la correspondiente compensación económica. En el siguiente cuadro podemos observar la importancia relativa de cada uno de ellos en la firma de las citadas contratas:

Cuadro nº. 4. 3:
Distribución de operarios entre contratistas/subcontratistas

Bernardo Forstall	84 contratas
Forstall & Ventoso	17 "
Forstall & Juan Morales	66 "
Forstall & J. Pestana	21 "
Francisco Gesvasio Ventoso	210 "
Buenaventura de Los Ríos	160 "

Domingo Cabrera	92 "
Manuel Cabrera	26 "
Jacinto González Bermúdez	56 "
J. Navarro	8 "
Juan Foronda	6 "
TOTAL DE CONTRATAS:	<u>746</u>

Elaboración propia

Capitanes / buques:

Con ambas columnas pretendemos resaltar la participación de estos capitanes de mar que en algunos casos eran los dueños a su vez de los barcos que transportaron a los contratados. Así se van sucediendo los nombres de José Martí Nin, Pablo y José Arocena, miembros destacados de la saga familiar y naviera de Santa Cruz de La Palma; algo similar ocurre con los hermanos García Panasco (Ramón y Tomás), los Cabrera (Manuel, Domingo y Antonio) etc. Debemos señalar igualmente el caso del contratista Jacinto González Bermúdez que además capitaneaba su barco llamado *Rosa (a) Fortuna*.

Por lo que se refiere a los navíos utilizados en el traslado de los contratados isleños, hemos incorporado el cuadro nº. 4. 4 para ilustrar este tema:

Cuadro nº. 4. 4:
DISTRIBUCIÓN DE CONTRATAS POR BARCOS:

BARCOS	CONTRATAS	PASAJEROS	GASTOS
Argos	66	-	2.654 ps.
Neptuno	331	108	15.926 ps.
San Vicente	118	17	5.112 ps.
Resa (a) Fortuna	91	-	4.004 ps.
El Intrépido	56	-	2.464 ps.
S/C. Tenerife	17	8	772 ps.
San José (a) Diamante	17	-	784 ps.
El Marinero	14	-	704 ps.
El Laberinto	8	-	344 ps.
Los Tres Hermanos	21	1	882 ps.
Aurora	6	1	283 ps.
Diamante	1	1	44 ps.
TOTALES:	746	136	33.976 ps.

Elaboración propia.

Trabajo, reivindicaciones y deserciones en el ferrocarril La Habana-Güines

Anteriormente hemos comentado que las primeras expediciones de contratados canarios comenzaron a llegar a La Habana a partir del mes de abril de 1836. Dada la evidente necesidad de mano de obra jornalera para continuar los trabajos, los isleños fueron rápidamente repartidos por los distintos tramos de obra, en concreto un grupo bastante amplio de ellos se destinó al Rincón, en las afueras de La Habana.

Los emigrantes isleños, nada más llegar al muelle habanero, se vieron inmersos en un grave problema sanitario que se había desatado en la ciudad, como fue la epidemia de cólera. Por ello los canarios contratados se vieron fuertemente afectados por dicha epidemia que provocó, en 1836, la muerte de un total de 114 de trabajadores contratados para el ferrocarril. Quizás las condiciones de insalubridad y hacinamiento de las dependencias en las que se les alojó, unido a la escasa ración alimenticia y a la dureza del trabajo en las obras ferroviarias se entremezclaron para hacer pagar aún más cara la aportación emigratoria canaria.

La Junta de Fomento de Cuba desplegó, desde los primeros momentos de la firma de las contrata, un conjunto de medidas para controlar estrictamente el estado físico y por lo tanto la capacidad de fuerza de trabajo de los trabajadores irlandeses e isleños. Se trataba de comprobar que, una vez desembarcados los contratados, su aspecto físico respondiera con total exactitud a lo contenido en las diversas cláusulas del contrato, donde se decía: *sanos, de buena salud y estado de trabajar*.

Los contratistas y subcontratistas en Canarias, en aras del beneficio propio, no fueron lo necesariamente escrupulosos a la hora de seleccionar a los contratados isleños. Así se permitió la firma a un grupo de canarios que no reunían las condiciones exigidas por la Junta de Fomento. Esta actitud de clara laxitud originaría graves problemas de supervivencia para aquellos contratados y familias que fueron rechazados en las obras del ferrocarril La Habana-Güines. Dándose situaciones tan lamentables como la expuesta a continuación:

Ayer como a las seis de la tarde se me presentaron cuatro de aquéllos, nombrados D. José Cecilio Hernández, D^a. Rosa Cabrera con un niño de quince meses atacado de una fuerte fiebre y otro joven, D. Julián Rodríguez, habiendo recogido a estos tres últimos con reserva de los que V.E. determine el particular, y si pueden recogerse o no las mujeres con sus hijos pequeños sin que se infrinja la disposición de V.E. publicada en los diarios de esta ciudad...²⁷

La posición de los comisarios Escobedo y Herrera, en informe remitido al Presidente de la Junta de Fomento, era la de que el citado organismo no tenía responsabilidad alguna en la resolución de la crítica situación por la que pasaban estos isleños.

En las primeras contrata que la Junta de Fomento estableció, con los diversos contratistas, se estipulaba que todos los contratados debían asumir el compromiso de trabajar para el ferrocarril mientras estuviera vigente su deuda con la Junta. Además se comprometían a: *ser compelidos en caso de deserción a cumplir su contrata*, viéndose sometidos

también a pagar la multa de veinticuatro pesos más los gastos originados por su aprehensión. Por ello, y como medida coercitiva, a la mano de obra reclutada para el ferrocarril La Habana-Güines se le aplicó un régimen militarizado. La Junta trataba con ello de zanjar dos cuestiones previas como eran las de garantizar el reintegro del desembolso que había adelantado la Junta de Fomento de Cuba; y por otro lado, controlar férreamente una población trabajadora bastante heterogénea, sobre todo a los prisioneros esclavos, esclavos y emancipados, y contratados.

Desde el día 13 de abril de 1836 los comisarios Miguel Herrera y Antonio María de Escobedo plantaron al Conde de Villanueva, presidente de la Junta, que planteara al Capitán General la adopción de un conjunto de medidas enérgicas para evitar la desertión de los isleños. La propuesta fue asumida por la citada autoridad militar y se procedió a publicar en el *Diario de La Marina* un comunicado, similar al remitido a las autoridades locales, en el que se prohibía tajantemente cualquier tipo de amparo o ayuda a la desertión de estos contratados canarios. A pesar de ello, en agosto de 1836 ya se habían registrado unas 35 desertiones y en 1837 se habla de 84 fugados.

Además hay que tener en cuenta que a poco más de un año de haber desembarcado en Cuba un total de 927 contratados, sólo permanecían trabajando en el ferrocarril un pequeño grupo de siete individuos. El balance se completa con los 637 contratados que había cumplido con sus contratas y buscaron ocupación en otros lugares, ¡bien alejados del ferrocarril!, los 156 muertos, los 35 que fueron declarados inútiles para el trabajo en las obras ferroviarias y los 13 contratados que estaban destinados en otras obras públicas. Haciendo un repaso a estos datos estamos de acuerdo con el profesor Zanetti cuando manifiesta que la presencia obrera de irlandeses y canarios en el seno de los trabajos del ferrocarril La Habana-Güines evidencia la flagrante contradicción en la que cayó la Junta de Fomento de Cuba, al intentar compatibilizar el sistema de trabajo asalariado aplicado a la población blanca con el trabajo esclavo desempeñado por la población negra de la isla antillana.

Según la investigadora cubana Violeta Serrano:

la historia de los trabajadores del camino de hierro es amarga y vergonzosa. Sometidos a penosas tareas, con raciones de hambre, fueron explotados y esclavizados como los negros.²⁸

En otra de las cláusulas de las contratas se garantizaba la asistencia sanitaria en caso de enfermedad. Esto no siempre se cumplió y las condiciones sanitarias en las que se desarrollaba el trabajo en el ferrocarril dejaron mucho que desear. Además de la incidencia de la epidemia del cólera del año 1836, la ausencia de cuidados médicos y sanitarios provocó una elevada mortandad entre los trabajadores.

Pero ¿cuál era la actitud de los contratados ante el trato recibido por la Junta?. La respuesta de los trabajadores que no se resignaban a continuar en esa crítica situación se manifestaba por varias vías: una, la más arriesgada, era optar por la desertión; la otra, más pacífica, fue la de presentar la correspondiente reclamación antes las autoridades correspondientes; por último, debemos citar la reivindicación enérgica y contundente de al me-

nos un grupo de trece contratados isleños que fueron los que protagonizaron el levantamiento de Santiago de Bejucal. Resumiendo la protesta isleña se basó en: a) La escasa cantidad y mala calidad de las raciones alimenticias. b) El retraso en el abono del salario. c) Como consecuencia del anterior apartado, la falta de salario les provocaba enormes perjuicios por no poder hacer frente a las deudas contraídas además de incumplir con las obligaciones que tenían para con sus respectivas familias.

A instancia del Capitán General de Cuba se tramitó un expediente informativo cuyas conclusiones dieron la razón a los contratados isleños; sin embargo los amotinados se vieron confinados en la cárcel pública de Santiago de Bejucal y posteriormente fueron devueltos a las obras del ferrocarril con la pena de trabajar durante varios meses más, por los perjuicios ocasionados a la Junta de Fomento, así como por el mal ejemplo que para el resto de trabajadores supuso su actuación levantisca. Para diversos autores cubanos y canarios, en este conjunto de reivindicaciones de los isleños en las obras del ferrocarril La Habana-Güines se puede situar el inicio del movimiento reivindicativo obrero de la isla de Cuba, con las consiguientes consecuencias no sólo para la Historia de este país caribeño sino también para el resto de Latinoamérica.

NOTAS

- ¹ “La contribución de los capitales extranjeros no se verifica durante el período sólo por medios indirectos, como sería, por ejemplo, la distribución de esclavos a crédito, sino también directamente.
- En este sentido, el período de 1790 a 1837 se caracteriza por encuadrar las primeras inversiones directas de capital extranjero, con fines de explotación de la riqueza de Cuba. El caso de la compañía minera La Consolidada británica y de la efímera explotación de la mina de San Fernando por una compañía norteamericana constituyen los ejemplos más patentes. Precisa señalar, igualmente, el préstamo de la Casa Robertson y Cía, de Londres, para la construcción del primer ferrocarril...” (Julio Le Riverend. *Historia Económica de Cuba (1697-1915)*. La Habana: Instituto Cubano del Libro, 1971; pág. 246).
- ² Vid., Manuel Moreno Fraginalls. *El ingenio, complejo económico, social, cubano del azúcar*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978; (Tº. II), pág. 155.
- ³ En el Archivo General de Indias: (Secc. Santo Domingo, leg. 1340) se conserva un estadillo del año 1837, remitido por la Junta de Fomento, en el que se especificaba la mano de obra existente, durante 1837, en las obras del ferrocarril. Hasta ahora éste es el único documento que testimonia la presencia de 927 contratados isleños en la construcción del ferrocarril La Habana-Güines. Posteriormente, dicha información fue publicada por el periódico tinerfeño *El Atlante*. S/C. de Tenerife, el 28 de octubre de 1837. Esto ocurría hace exactamente 160 años.
- ⁴ Manuel Moreno Fraginalls, ob. cit.; (Tomo I), pp. 301-302.
- ⁵ Este tema ha sido tratado entre otros autores por: Julio Hernández García. *La emigración de las Islas Canarias en el siglo XIX*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1981; y, Manuel de Paz Sánchez y Manuel Hernández González, en *La esclavitud blanca*. La Laguna: Cabildo Insular de Fuerteventura. Centro de la Cultura Popular Canaria, 1993.
- ⁶ Manuel Moreno Fraginalls, ob. cit. (Tomo Iº), pág. 308. Vid., también tomos segundo y tercero
- ⁷ Julio Le Riverend, ob. cit., pág. 346.
- La presencia de esta abultada cantidad de asiáticos en la isla de Cuba, ha dejado su impronta en el mestizaje con población de otro origen.
- ⁸ Julio Le Riverend, ob. cit., pág. 298.
- ⁹ Manuel Hernández González. *La emigración canaria a América, 1765-1824*. La Laguna: Centro de la Cultura Popular Canaria, 1996; pág. 157.
- ¹⁰ Eusebio Valdés Domínguez. Primeros caminos de Hierro en la isla de Cuba. *Revista Económica*. La Habana, 5 de abril de 1879 (nº. 31), pág. 243.
- ¹¹ “La considerable y escandalosa emigración de estos naturales a los nuevos estados de la América del Sur, ha llamado muy particularmente la atención de este Cuerpo (Diputación Provincial de Canarias), porque si bien todo ciudadano es libre para trasladarse al país que crea gozar de más ventajas, esto sin embargo debe verificarse con arreglo a las leyes y con aquellas garantías que la seguridad individual exige”. (Escrito del Presidente de la Diputación Provincial de Canarias al Sr. Director y miembros de la Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife. Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife, La Laguna, con fecha 24 de Marzo de 1838).
- ¹² *Circular del Gobierno Político de Canarias*. *El Atlante* Santa Cruz de Tenerife, 8 de febrero de 1838, nº. 39.
- ¹³ “Interesante: El problema de la emigración”. *Germinal*. Santa Cruz de La Palma, 21 de diciembre de 1907, nº. 270.
- ¹⁴ Violeta Serrano Rubio. *Crónicas del primer ferrocarril de Cuba*. La Habana: Departamento de Orientación Revolucionaria del Comité Central del Partido Comunista Cubano, 1973, pág. 8.

- ¹⁵ Óscar Zanetti Lecuona / Alejandro García Álvarez. *Caminos para el azúcar*. La Habana: Ed. de Ciencias Sociales, 1987; pág. 30
- ¹⁶ Manuel Moreno Fraginalls, op. cit., Tomo III, pág. 23
- ¹⁷ Para el primer historiador del ferrocarril cubano, Eusebio Valdés Domínguez, el empréstito alcanzó la cantidad de 2.500.000 de pesos; suponemos que se engloba aquí el importe de la negociación inicial más el monto de la renegociación. (*Ibídem*, ob. cit., pág. 243).
- ¹⁸ Eduardo L. Moyano Bazzani. *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*. Madrid: C.S.I.C., 1991; pág. 112.
- Esta cifra es rebatida por los datos aportados por Zanetti quien plantea: “*Las obras del ferrocarril se habían concluido tres años antes de lo previsto. Su costo total parece haber ascendido a 2.005.479 pesos, pero las partidas que integraban esta cantidad no están muy bien definidas... Como quiera que haya sido, el coste relativo obtenido -entre 40.000 y 45.000 pesos por milla- podía compararse ventajosamente con los costos medios de ferrocarriles de características similares*”. (Óscar Zanetti / Alejandro García, op. cit., pág. 40).
- ¹⁹ Las diferentes categorías profesionales que había en la plantilla del ferrocarril La Habana-Güines eran: ingeniero director, ingeniero ayudante, médico, practicante, aparejador-dibujante, sobrestante, tenedor de libros, dependiente de calle, mayoral, carretero, carpintero, albañil, herrero, cantero; por último había diversos contingentes de irlandeses e isleños (jornaleros), y prisioneros como peones españoles. (Vid., *Diario de La Habana*. La Habana, 22 de abril de 1836).
- ²⁰ Entre los autores consultados, sólo Moreno Fraginalls es quien apunta que estos irlandeses procedían directamente del Reino Unido, aportándonos lo siguiente:
- “*El primer intento verdaderamente fructífero desde el punto de vista burgués fue la importación de trabajadores irlandeses e isleños a las obras del ferrocarril Habana-Güines. Ya vimos cómo el ferrocarril era una empresa netamente azucarera, ligado a Londres por la banca Schröder. Junto a las maquinarias y equipos se importaron numerosos trabajadores irlandeses.*
- Estos irlandeses constituían la clase trabajadora más explotada y misérrima de la Gran Bretaña. Habían emigrado de su patria a los centros fabriles ingleses y constituido un lumpen proletariado degradado moral y físicamente..* (Manuel Moreno Fraginalls, ob. cit., pp. 299-300).
- ²¹ En el *Diario de La Habana*, de fecha 22 de abril de 1836, se puede comprobar el “*Cuadro del Camino de Hierro de La Habana al Rincón, en 31 de mayo de 1836* “. En dicho informe se hace alusión al estadillo de mano de obra empleada en los siete meses de trabajo, así como a los gastos originados, los cuales ascendían a 321.774 ps., 14 rs. De este total: “*Deben rebajarse también por gastos extraños los 5.762 ps. y 3 1/2 rs. de reconocimientos y nivelaciones anteriores a la llegada del Sr. Cruger, y los 11.000 ps. dados de gratificación al Sr. Uriarte (ésta era el pago a su activa participación en la negociación del préstamo obtenido en Londres)... La mayor parte de los carretones, monturas y herramientas, no tienen cargado su precio porque provienen de los 16.200 ps. que aparecen librados a los Estados Unidos... Fdo.: Miguel Herrera, Antonio María de Escovedo y Wenceslao de Villa-Urrutia*”.
- ²² Violeta Serrano Rubio, ob. cit., pág. 32 : “*El salario mensual de los peones sería de 10 pesos con rebaja del tiempo que perdieran. Se les daría “una buena ración y en caso de enfermedad se les asistiría de balde cinco días mientras son recogidos por sus dueños*”.
- ²³ (Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife. Sección Hacienda. Libro 3º de Actas de la Junta de Comercio, fol. 59 rtº., sesión de 10 de septiembre de 1842).
- ²⁴ Consideramos que por medio de esta letra, firmada por el presidente de la Junta de Fomento de Cuba, se procedía al pago de parte de los servicios prestados por Bernardo Forstall, en la conducción de contratados isleños para las obras del ferrocarril La Habana-Güines. (Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife. Protocolos notariales de Manuel del Castillo, Santa Cruz de Tenerife. Legajo 1333 (1838); 15 de enero de 1838; fols.12 vtº. y 13 rtº. y vtº.).
- ²⁶ Vid., Manuel A. Fariña González. *Las Contratas Isleñas del Ferrocarril La Habana-Güines (Cuba)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1998 (En prensa).
- ²⁷ Archivo Nacional de Cuba. Secc. Junta de Fomento. Legajo 78, expediente 3136; folº. 1 (1836)
- ²⁸ Violeta Serrano, ob. cit., pág. 35