

**COLONOS CANARIOS: UNA ALTERNATIVA
AL MODELO ECONOMICO-SOCIAL DE CUBA, 1840-1860***

CONSUELO NARANJO OROVIO

* Proyecto financiado por CICYT, Plan Nacional ITD, AME 90-0793.

1. Política poblacionista: el fomento de la población blanca

A lo largo del siglo XIX la política poblacionista en Cuba fue evolucionando de acuerdo a las transformaciones económicas, culturales y políticas producidas en el seno de la sociedad cubana. El crecimiento de la industria azucarera, las dificultades provocadas por la abolición de la trata, el precio elevado de los esclavos y la propia crisis del sistema esclavista provocaron la puesta en marcha no sólo de planes destinados a colonizar y poblar, sino también dirigidos a importar trabajadores libres en régimen de asalariados.

La política poblacionista y defensiva desarrollada por España en América en el siglo XVIII tuvo su máxima expresión en Cuba a finales de ese siglo, tras la toma de La Habana por los ingleses en 1762. A partir de ese momento la corona vio clara la necesidad de poblar los territorios más apartados, de hacer llegar su poder a todos los puntos de la isla, con lo que se llegaría a una mayor integración política y económica. Las continuas incursiones de corsarios y piratas por diferentes puntos del litoral cubano, fundamentalmente por Oriente, y la latente amenaza exterior condujeron al reforzamiento del sistema defensivo en Cuba.

Junto a estos hechos de carácter político, en los últimos años del siglo XVIII asistimos en Cuba a un crecimiento económico hasta ese momento único en su historia¹. Sin detenernos en las causas que lo propiciaron, ni en los grupos que lo llevaron a cabo, sí queremos indicar como una de sus principales consecuencias la consolidación del sistema de plantación en Cuba, y por ende, la de la esclavitud.

Queremos resaltar aquí estos hechos pues todos ellos nos ayudan a entender el problema suscitado en el seno de la sociedad cubana a raíz

de la entrada masiva de negros africanos y el consecuente desequilibrio producido en su pirámide poblacional. A lo largo de los primeros años del siglo XIX los censos revelan el descenso progresivo de la población blanca frente a la de color.

En esta coyuntura es donde nosotros introducimos el estudio de la colonización y población blanca en Cuba, entendiéndola, en los primeros años, es decir desde 1790 a 1840, como un medio de controlar el territorio mediante el establecimiento de núcleos poblacionales, de colonias agrícolas en las zonas periféricas y despobladas, y como medio de contrarrestar el aumento progresivo de la población de color, de equilibrar la balanza demográfica.

En este primer período no se contemplaba, como en los años siguientes, la importación de trabajadores en régimen de asalariados; el sistema esclavista estaba en su mejor momento y nadie lo cuestionaba².

Fue a partir de los años cuarenta del siglo XIX cuando se comenzaron a escuchar con mayor frecuencia en el seno de la Sociedad Económica de Amigos del País de La Habana las voces a favor de la introducción de trabajadores libres destinados a la industria azucarera. Baste recordar proyectos como el gestionado por Miguel Estorch para la importación de catalanes en 1841, los planes de Laureano José de Miranda de 1843, los elaborados por Domingo Goicouría, el plan de Urbano Feijoo Sotomayor de 1855 para la traída de 50.000 gallegos, quienes trabajarían en la agricultura y en la construcción del ferrocarril como asalariados durante cinco años, o los numerosos y continuos proyectos para la importación de trabajadores canarios.

Desde la década de 1840 observamos algunas variaciones en la política colonizadora cubana iniciada a finales del siglo XVIII. Si hasta este momento el estado era el principal promotor de la colonización a través de la Comisión de Población Blanca o Junta de Población Blanca, dependientes del Real Consulado de Agricultura, Industria y Comercio de La Habana, a partir de estos años la iniciativa privada empezó a cobrar un papel de mayor importancia.

A partir de 1842 la Junta de Población Blanca volvió a denominarse Comisión de Población Blanca y pasó a depender de la Junta de Fomento de La Habana. Las funciones de este organismo, principal institución encargada del fomento de la población blanca, se vieron aumentadas al pasar a ser el órgano mediador entre los colonos o inmigrantes y los hacendados.

Los nuevos objetivos diseñados en la política de colonización o fomento de población blanca aparecen diseñados en la Real Orden de 21 de febrero de 1842, por la que quedaba constituida la Real Junta de

Fomento. En éste, junto a las funciones ya conocidas que tenía el organismo que la precedió, se indicaba que se pusiera atención a la importación de colonos para trabajar en los ingenios, como medio de estudiar la adecuación de éstos a este tipo de trabajo, su rendimiento y el coste del mismo. En definitiva, iniciar ensayos en los que se combinara la mano de obra esclava y la libre, un lento proceso de sustitución y de preparación del terreno para cuando ufera abolida la esclavitud. Porque si bien en estos momentos no se pensaba en términos abolicionistas en Cuba ni en España, sí se reconocía la necesidad de modificar el sistema esclavista como medio de conservar el ingenio, y como ya se ha apuntado, de mantener el grupo dominante su poder.

De acuerdo a estos fines, los objetivos de la Junta de Fomento eran:

“el de preparar y adoptar los medios de dar ocupación a los brazos útiles que de la Península, sus Islas adyacentes o de otros puntos de Europa pasen con los requisitos correspondientes pasen a establecerse voluntariamente en ella, poniendo en práctica, si fuera posible, el que se emplee alguna parte con entera separación de los negros en determinados ingenios de azúcares, a fin de conocer los vedaderos resultados de esta clase de ensayos económicamente dirigidos”³.

Como ya se ha comentado las directrices de la nueva política hacían mayor hincapié en la traída de asalariados, quienes junto con los patronos que los contratasen deberían de correr con los gastos de su transporte y establecimiento. La otorgación de contratas a los particulares que presentaban el proyecto a la Comisión fue el sistema establecido para llevar a cabo la importación de braceros⁴.

Los proyectos ideados en estos años posteriores a 1840 para la importación de trabajadores canarios y peninsulares para la agricultura, forman parte de la reorganización del trabajo esclavo; expresión de la crisis del sistema esclavista y los deseos del grupo dominante de mantener el orden social existente⁵. Ya en estos años el debate a favor o en contra del trabajo libre asalariado había perdido la fuerza anterior y las autoridades y hacendados tenían claro que la inmigración de asalariados era la única vía que podía mantener el orden económico, político y social existente en la colonia. Esta relación era tan evidente que tras ser abolida la trata en 1835, y como medio de “eliminar cualquier perjuicio que la abolición de la trata pudiera ocasionar a los habitantes de Cuba, en su fortuna y riqueza”, se dictaron la Real Orden de 16 de febrero de 1838 y la del 8 de febrero de 1844, por las que se incentivaba y protegía la emigración a Cuba⁶.

Estas Reales Ordenes fueron acompañadas de cartas en las que se insistía a los gobernantes de Cuba que la Junta de Población Blanca tomara las medidas oportunas para favorecer la importación de trabajadores libres, “que al paso que subsanen dicha falta, proporcionen el fomento de la población blanca”⁷. La insistencia en la importación de trabajadores canarios se haya de nuevo planteada en la carta enviada por el intendente de Hacienda, Claudio Martínez de Pinillos, conde de Villanueva, al Capitán General de Cuba, el 28 de abril de 1838. En ella indica que pudieran ser los habitantes pobres de Canarias los que vinieran a Cuba, en lugar de hacerlo a Brasil o Venezuela, para trabajar en la agricultura, “en cuyo ramo tienen particulares conocimientos”⁸.

En el proceso de transición del trabajo esclavo al libre no sólo estuvieron presentes los canarios y algunos pueblos de la península, como Galicia, también hay que recordar a los chinos y yucatecos, presentes en Cuba desde 1847 y 1848, respectivamente.

Las condiciones económicas de Cuba, la crisis económica por la que atravesaba Canarias y las facilidades para emigrar a Cuba y Puerto Rico activaron la emigración de canarios a Cuba entre 1830 y 1850. En estos años, que coinciden con la construcción del tendido ferroviario, y fundamentalmente entre 1835 y 1840 la entrada de canarios a Cuba, cuantitativamente hablando, fue de gran importancia. En tan sólo cinco años se contabiliza la entrada de 7.416 canarios⁹.

A partir del censo mandado elaborar por O'Donnell en 1846 sabemos que la población canaria asentada en Cuba ascendía de 19.759, lo que suponía el 4.64% de la población total de la isla, en tanto que los peninsulares, 27.251, representaban el 6.4% del total de habitantes. Las cifras revelan por sí mismas el peso relativo de los canarios respecto a la población cubana y peninsular. El porcentaje mayor de mujeres entre la población canaria, el 27.44%, que el existente entre la población peninsular, 10.21%, pone de manifiesto, según Julio Hernández, un mayor arraigo de la inmigración canaria en Cuba¹⁰. Esta desproporción puede deberse a la presencia entre los canarios de un mayor número de familias y al establecimiento definitivo en Cuba, frente a una emigración individual, con mayor carácter estacional, procedente de la península.

El régimen de semi-esclavitud al que estuvieron sometidos los trabajadores puede rastrearse en diferentes documentos. Para el caso canario resultan muy interesantes los testimonios que nos ha dejado un grupo de isleños que trabajaban en la construcción del ferrocarril cubano. El mal trato dado por los capataces y la escasa alimentación fueron motivos de protesta de un grupo de 11 isleños ante el alcalde de Santiago en 1836. La desertión de dichos trabajadores fue rápidamente penada con el encarcelamiento.

En otra ocasión, en 1837, encontramos otra protesta de 23 isleños ante el alcalde de Bejucal por el incumplimiento de la contrata firmada para trabajar en la construcción del ferrocarril. En la carta remitida, estos trabajadores protestaban por el retraso del cobro del salario y porque las raciones de comida que recibían eran inferiores a las que aparecían en el contrato: frente a las 12 onzas de carne limpia y 10 onzas de pan que debían recibir, tan sólo les servían 8 onzas de carne con hueso y 7 onzas de pan. Como prueba de que lo apuntado por ellos era cierto, al día siguiente de enviar esta carta, los trabajadores se presentaron ante la autoridad local con un cajón que contenía la comida que se les suministraba, una alimentación escasa, consistente en su mayor parte en plátanos y en huesos pelados y de aspecto repugnante.

Los testimonios dados en el juicio, que se celebró el 16 de febrero, por algunas personas corroborando las denuncias de los isleños, desvelaron que si bien las raciones estipuladas en la contrata se ajustaban a lo dispuesto por la Junta de Fomento, tras pasar la contrata a Ramón Morales, éste las había reducido. A pesar de ello, pensamos que el contratista no fue sancionado ya que no hemos encontrado ningún documento más que haga alusión a este caso, entre la gran abundancia de papeles generados por todo lo relativo a la colonización o a los colonos¹¹.

Un último ejemplo de las protestas levantadas por colonos canarios es la realizada en 1850 en Nuevitas. A instancias de los colonos y del Síndico de la Junta Municipal de Nuevitas, la Secretaría Política del Gobierno y Capitanía General remitió las protestas a la Junta de Fomento el 2 de marzo y el 20 de diciembre de 1850.

Los trabajadores se quejaban por los malos tratos recibidos, la mala alimentación y las condiciones insalubres del depósito; argumentaban que se les había tenido en cepos, que se les había dado como todo alimento calabazas cocidas y poca carne que el depósito donde estaban alojados era insalubre, inmoral y dañino, que recibían malos tratos del capataz y que no se cumplían las cláusulas de las contratas, fundamentalmente en lo referente a la edad¹².

La espera de los colonos para ser contratados agravó la situación. Dicha espera estuvo motivada por la negativa de los vecinos de Nuevitas, quienes les iban a contratar, a pagar de forma anticipada los costos ocasionados por el transporte y alojamiento de los colonos. Ante esto la Comisión acordó que los colonos fueran entregados a los patrones sin ese requisito, a cambio de que éstos pagaran del salario mensual una parte a la diputación hasta que se completara el reembolso de los costos. En la contratación de estos colonos se recomendaba que no se separasen

familias. Con respecto a los colonos, no enfermos, que no pudieran colocarse, la Comisión decidió que fueran embarcados a La Habana.

Finalmente, para evitar males mayores y prevenir que se siguieran cometiendo abusos similares, la Comisión de Población Blanca deliberó, con fecha de 22 de mayo de 1851, la supresión de más envíos de colonos a Nuevitas¹³.

Informes posteriores dan cuenta de la devolución de más colonos canarios que llegaron a Nuevitas, donde las autoridades no pudieron darles colocación. Una vez en La Habana los colonos eran instalados en el Depósito de Cimarrones a la espera de ser contratados. Este Depósito, situado en el barrio habanero de el Cerro, en la parte extramuros de la capital, actuó entre 1804 y 1854 como albergue de los cimarrones y de los colonos, los unos a la espera de volver bajo la tutela de sus amos y los otros a la espera de obtener un trabajo. En él también existía un hospital, conocido con el nombre de hospital de cimarrones.

No poseemos muchos datos sobre las condiciones de los isleños en este Depósito, donde todos los gastos ocasionados durante su estancia, —alimentos, ropa o medicamentos—, pasaban a engrosar la cuenta que los colonos debían de pagar una vez que tuvieran trabajo al patrón o a la Junta, dependiendo de quién les hubiera costado los gastos. Sí sabemos que los primeros momentos de acogida y su vivir cotidiano en Cuba para ellos era difícil, ya que una vez cumplido el plazo de estancia en el Depósito, aquellos colonos a los que la Comisión de Población Blanca no hubiera colocado tenían que dejar el albergue y continuar por su cuenta buscando el empleo a fin de poder sobrevivir e iniciar la devolución de los gastos que la Junta de Fomento se había gastado en ellos. Asimismo, les estaba prohibido abandonar la isla hasta que no hubieran devuelto dicho dinero. Ante estas condiciones algunos de los isleños optaron por la fuga del Depósito de Cimarrones.

En cuanto a la ocupación de los canarios que no se afincaban en el medio rural en los años analizados, en concreto en la década de 1850, conocemos algunas de sus actividades relacionadas con la venta ambulante y al servicio doméstico; sobre esto poseemos testimonios de gran valor en los que se pone de manifiesto la visión del criollo o quizá peninsular ya asentado con respecto al recién llegado. Quizá la competencia en el terreno profesional sea también causa de las palabras del Síndico, miembro de la Junta de Fomento de La Habana, para quien los canarios deberían trabajar en el campo, fuente de riqueza y progreso para el país. La permanencia de algunos isleños en La Habana, Matanzas y dos pueblos del interior y su dedicación al comercio ambulante le hacen decir así:

“Y si no ¿qué falta hacen en La Habana y en los otros pueblos de la Isla esos hombres jóvenes y robustos que aturden con sus gritos a todas horas de la mañana a las vecinas, pregando artículos que todas pueden comprar en las plazas, en las tiendas y en los almacenes?...”

Todos estos revendedores sólo trabajan unas horas y obtienen gran lucro. El resto del tiempo se lo gastan en las tabernas y billares; son una partida de vagos. Estos trabajos deberían dejarse para hombres de mayor edad”¹⁴.

En su carta, del 13 de octubre de 1852, el Síndico exigía a la Comisión de Población Blanca que obligara a los colonos canarios a asentarse en el campo bajo la amenaza de castigar con multas a quienes no lo hicieran. Pero si bien la Comisión era el organismo encargado de la colonización, su gestión consistía en ser mediador entre los colonos y el hacendado o patrón, por lo que era competencia de este último el vigilar que aquellos colonos que hubieran sido contratados para realizar trabajos agrícolas cumplieran su contrato. Por otra parte, la Comisión salía al paso de las críticas apoyando sus gestiones para la colocación de algunos canarios en el servicio doméstico, sector que en su mayor parte estaba ocupado por población de color. Para la Comisión el desplazamiento de la población de color de las ciudades provocaría su vuelta al campo, lo cual considera beneficioso desde un punto de vista económico. El elevado precio de los colonos cuyos gastos debían anticipar los hacendados —por lo que éstos muchas veces se mostraban reticentes a efectuar contratos— y el período de aclimatación que debía transcurrir hasta que su rendimiento fuera elevado, eran consideraciones a tener en cuenta y que inclinaban la balanza a favor de que la población de color, aclimatada ya al país, trabajara fundamentalmente en el campo.

Aunque consideramos algo desmedidas las palabras y acusaciones del Síndico, quizá provocadas como ya dijimos por la competencia que estos isleños podían ocasionar a los comerciantes de las ciudades —muchos de ellos miembros de la Junta de Fomento—, creemos que contienen algo de realidad en la medida que para aquellos colonos que no eran labradores era mucho más difícil, en estos años, encontrar trabajo y debían dedicarse a los trabajos de mayor libre acceso, como era la venta ambulante.

Para evitar algunos de estos problemas y los ocasionados por la estancia de los colonos en los albergues o depósitos de diferentes ciudades, la Comisión trató de dirigir la traída de colonos canarios mediante el comisionado de la Junta de Fomento en Tenerife. A éste se le recomendaba que contratase fundamentalmente labradores y el menor

número posible de artesanos y de mujeres, por ser de difícil colocación. Dentro del grupo de artesanos, se indicaban como las profesiones más útiles y necesarias en Cuba las de albañil, carpintero y panadero¹⁵.

2. *Un modelo de contrata*

La importación de trabajadores a Cuba se hacía mediante *contratas*, en las que se detallaban las obligaciones y los derechos de los colonos y de sus patronos. Con respecto a los colonos canarios, poseemos uno de los contratos realizados para el transporte de éstos y su instalación en haciendas. Su análisis nos permite conocer parte de la vida cotidiana de estos hombres.

Tras la firma del contrato el colono tenía la obligación de embarcarse en el primer barco que partiera para Cuba, desembarcar en La Habana y ponerse a disposición de la persona que le hubiera contratado.

La jornada laboral oscilaba entre 14 horas, en época de zafra, en la que se debía de trabajar todos los días incluidos los festivos y 12 horas en el tiempo muerto, durante el cual tenía derecho a descansar los domingos. A cambio del trabajo el colono recibiría alojamiento, ropa, alimentación y un salario mensual. En el supuesto de que el trabajador enfermase, no recibiría sueldo pero sí asistencia médica y medicamentos, por los que debería pagar 40 centavos de oro diarios. En cuanto a su dieta, ésta estaba compuesta por carne salada o bacalao, arroz, harina de maíz, garbanzos, habichuelas y diferentes viandas.

El alojamiento del trabajador era en barracones, teniendo por cama tan sólo una tarima de madera, a excepción de aquellos casos en los que éste quisiera dormir en una cama, cuyo costo corría a cargo del propio trabajador.

Los gastos del pasaje y los ocasionados por su estancia en la isla, eran adelantados por el contratista; el importe total, aumentado por un tanto por ciento que marcaba el contratista, debía de devolverlo el colono de forma mensual, para lo cual se le descontaba de su salario una parte. Por ejemplo, en 1878, de los 10 pesos en oro estipulados, el colono sólo recibía 8. El contrato estaba vigente desde el momento de la firma hasta un mes después que el colono hubiera terminado de saldar la deuda con el patrono o contratista.

En aquellos casos que el trabajador viajara con su familia, la mujer, quien también trabajaría en el campo, recibiría la misma ración de comida que su marido pero tan sólo medio jornal. Durante las horas de trabajo los hijos menores de 6 años quedarían al cuidado de una de estas

mujeres. Según este contrato, los niños mayores de 5 años también trabajarían en labores “compatibles con su edad”.

Si bien muchos de los trabajadores una vez cumplido su contrato volvían a Canarias, otros se establecieron de forma definitiva en la isla. La posibilidad de convertirse en colonos en las fincas donde habían trabajado como jornaleros abrieron las puertas a muchos de estos inmigrantes, que sin poseer lazos familiares o de amistad, ni contar con dinero para establecerse por su cuenta, pudieron quedarse en Cuba¹⁶.

Estas condiciones leoninas del contrato estaban acompañadas por una normativa sobre las condiciones físicas y mentales que debía poseer el trabajador, y que, aunque en la realidad a veces no se cumpliera, trataban de regular la entrada y restringirla a aquellos que consideraban de “mala vida y costumbres” o bien a los enfermos. En el “Pliego de Consiciones” que se incluye en la “Instrucción para el pedido y transporte de colonos a La Habana”, de 1844, aparecen 13 cláusulas relativas a las características que tenían que tener los futuros colonos:

Los colonos debían de tener “buen estado de salud y robusted, sin defecto corporal ni mental, aunque sea ligero, y se conozca que no le impide trabajar”; “de buena vida y costumbres arregladas, trabajadores de talleres o del campo, y de ninguna manera dados a carreras literarias, del Foro ni a las artes que requieran estudios teóricos y agudeza de ingenio”; la altura debía de oscilar, al menos, entre 4 y 5 pies¹⁷. La edad de los hombres no debía de ser superior a 40 años y la de las mujeres solteras a 25.

Similares condiciones físicas y mentales eran pedidas también por la Junta de Fomento, cuando ésta se encargaba de forma directa del transporte y alojamiento del colono. En estos casos el reclutamiento en Canarias era realizado a través de un comisionado de la Junta en Santa Cruz de Tenerife, quien se encargaría también de que los colonos cumplieran los requisitos establecidos, así como de su embarque. El sueldo del comisionado dependía del número de fletes y pasajeros reclutados, ya que la Junta le daba un tanto por ciento del importe total de los pasajes¹⁸.

Una vez en La Habana, único puerto habilitado para el desembarque de colonos importados por la Junta de Fomento, este organismo se encargaba de su alojamiento, cuyos gastos cubría sólo los 15 primeros días, y su futura contratación. Para conseguir una mayor difusión y poner en marcha la oferta de empleo, la Junta anunciaba en diferentes periódicos y la Gaceta Oficial la llegada de estos colonos.

Las contrataciones, firmadas por duplicado, debían ser revisadas y aprobadas por la Junta, que a la vez cuidaría que los contratistas fueran

“personas de responsabilidad y buenas costumbres y de que no se separen de sus padres los hijos de menor edad, ni los maridos de sus mujeres contra su voluntad”. Durante el tiempo de duración de la contrata, la Junta sería el organismo responsable de la seguridad de los colonos y el buen cumplimiento del contrato.

Igual que en las contratas firmadas entre el colono y el contratista de forma directa, en éstas quedaban estipulados el salario, la jornada laboral, la dieta, etc., así como el tanto por ciento que mensualmente se le descontaría al trabajador de su salario como devolución de los gastos costeados por la Junta. Al importe total de los gastos había que sumar el 5.2% como previsión de gastos menores¹⁹.

3. Proyectos presentados para el establecimiento de colonos canarios

Entre 1840 y 1860 los proyectos presentados a la Real Junta de Fomento de La Habana para introducir trabajadores blancos, en régimen de asalariados, y de forma particular canarios, fueron numerosos. En esta ocasión nos referiremos a algunos de ellos, obviando los planes de colonización ya estudiados por otros autores, como los proyectos elaborados por Gaspar Bethencourt Cisneros en 1843, José Lorenzo Odoardo de 1856 o el plan de José de la Cruz Castellanos de 1857²⁰.

EL primero de estos fue presentado desde Canarias por dos comerciantes de Santa Cruz de Tenerife, Bernardo Frostall y José María Gutiérrez, en 1845. En la carta remitida a la reina, el 29 de marzo, explicaban las razones de tipo económico que motivaban su propuesta. Las condiciones económicas de Canarias, y en especial de los habitantes de Fuerteventura y Lanzarote, que se encontraban en una situación de “decadencia y precariedad”, y las posibilidades que ofrecía la tierra cubana eran factores de fuerza con los que apoyaban su solicitud:

“(…) las islas de Cuba y Puerto Rico en las Antillas presentan un poderoso recurso contra la indigencia que sufren familias de las Canarias. Sus terrenos inmensos conocidos por valiosos o Realengos, que en la actualidad no producen servicio alguno al Estado (...)”²¹,

podrían ser utilizados, a juicio de los solicitantes, para establecer colonias de familias canarias.

Para dar mayor peso a su petición los promotores del plan presentaban la desolada situación de las islas Canarias:

“(...) una serie dilatada y continua de pésimas cosechas, las ha reducido, a la mayor miseria faltándoles hasta el agua para el abastp, llenándose las poblaciones mayores y los campos de numerosa familias que no hallando en que ocuparse, excitan la compasión y viven del mísero producto de las limosnas que recogen (...)”²².

Los colonos, un total de 300 familias, 200 para Cuba y 100 para Puerto Rico, que serían trasladados de forma gratuita por los solicitantes, recibirían del estado tierra para iniciar su cultivo, 1 caballería por familia.

A cambio del reclutamiento y transporte gratuito a las islas, los comerciantes pedían que se les exonerase a los buques de su empresa del pago de los derechos que debían abonar a su llegada a los territorios ultramarinos, así como de la obligación de afianzar el buen uso de sus patentes.

El otro proyecto que queremos comentar es la propuesta de Miguel Hernández Piña, conde de Villamar, a la Junta de Fomento, el 21 de mayo de 1847²³.

En un primer momento parece que el plan estuvo motivado por la otorgación de premios, que en este caso ascendía a 12.000 pesos, por parte de la Real Junta de Fomento a quienes incentivaran la colonización blanca. Como respuesta a esta convocatoria, el conde de Villamar ponía a disposición de los colonos sus tierras, situadas en el hato de Ciego de Avila, en la parte central de la isla. Para llevar a cabo este plan serían traídas 50 ó 56 familias desde Canarias, a cada una de las cuales se les otorgaría 1 caballería de tierra para su cultivo, quedando exentos los colonos de pagar tributo durante el primer año.

En este plan también se dibujaban algunos trazos de la futura villa. El modelo urbano seguido por el conde de Villamar era el modelo clásico; una plaza central en la que se situaban los edificios eclesiásticos y civiles principales, repartidos de la siguiente manera: un solar para la iglesia, tres solares para las casas del gobierno, un solar y medio para edificar la escuela y otro para la Casa del Partido. El pueblo se extendería alrededor de esta plaza, con fincas de un tamaño de 9 cordeles por sus frentes y 36 cordeles a los fondos.

En su propuesta el solicitante señalaba que en caso de serle concedido el premio, continuaría poblando las tierras de su propiedad localizadas en el oriente, en Sabana de la Mar.

A diferencia de otros planes, sabemos que éste sí fue aprobado por la Junta de Fomento.

Junto a la acción de los particulares hay que mencionar la realizada de forma directa por la Junta de Fomento, fundamentalmente a partir de 1851. Como medio de regular el transporte, así como de agilizar los trámites de salida y llegada a Cuba de los canarios, en 1851 la Junta publicó las "Reglas que deberán observarse para el recibo y colocación por la Real Junta de Fomento de los pasajeros o colonos procedentes de las Islas Canarias que vengan a esta Isla por cuenta de la expedición y dispuestos a pagar sus fletes con el producto de su trabajo". Dichas reglas, ya comentadas anteriormente, incluían el establecimiento de un comisionado de la Junta habanera en Santa Cruz de Tenerife, que se encargaba del reclutamiento y de los trámites del viaje.

Esta competencia quedó suprimida en 1856 por la Real Orden de 7 de septiembre. Ello provocó protestas por parte de la Junta, quien a través del Gobernador Capitán General solicitó al gobierno en 1857 que dicha Real Orden no afectara a las labores de la Junta, ni a los colonos canarios que bajo el patrocinio de este organismo llegaran a la isla.

Para su revocación, el Capitán General aludía a que la mencionada Orden se refería a los colonos contratados por particulares y no a los pasajeros traídos por la Junta, de cuya seguridad se hacía responsable la propia Junta. Las razones aludidas carecían de peso y eran a juicio del ministro de la Guerra y Ultramar ineficaces. Según el dictamen del gobierno, la Junta que actuaba como contratista, debía someterse a las reglas dictadas por el gobierno.

En última instancia, la discusión generada entre las autoridades de España y Cuba era un problema de competencias. Para el gobierno metropolitano, la emigración, la salida de súbditos españoles requería la intervención directa del estado y era competencia suya el conceder o no licencias²⁴.

En los años siguientes al período aquí analizado, y fundamentalmente a partir de la terminación de la Guerra de los Diez Años, en 1878, la necesidad de mano de obra se hizo sentir con mayor fuerza. Como fruto de esto encontramos la fundación de diferentes sociedades protectoras de la inmigración, las opiniones cada vez mayores y más frecuentes de que la inmigración tenía que ser auspiciada de forma oficial y la respuesta positiva del gobierno a tales demandas, mediante el dictamen de leyes que liberalizaban las salidas de España.

El asentamiento de colonos blancos en Cuba a lo largo del xix fue una alternativa al modelo económico-social de la isla. De forma paralela a la esclavitud y a la plantación azucarera se intentó ensayar una econo-

mía basada en pequeños agricultores blancos. Aunque el “miedo” al negro, bien difundido por las autoridades, y el terror a la “africanización”, pesaron en esa política colonizadora, creemos que la investigación hay que orientarla hacia motivaciones económicas y sociales.

NOTAS

1. LE RIVEREND, Julio. *Historia económica de Cuba*. La Habana, 1972; MORENO FRAGINALS, Manuel. *El Ingenio*. 3 vols. La Habana, 1978; TORNERO, Pablo. “Hacendados y desarrollo azucarero en Cuba (1763-1818)”, *Revista de Indias*, núms. 153-154, Madrid, 1978, pp. 715-737; “Productividad y rentabilidad de la mano de obra esclava en el desarrollo de la plantación azucarera”, *Revista de Indias*, núm. 193, Madrid, 1991, pp. 459-480.
2. NARANJO OROVIO, Consuelo. “Medio siglo de política poblacionista en Cuba, 1790-1840”, *Actas del IX Congreso Internacional de Historia de América*, Sevilla, 1992, pp. 321-339.
3. Archivo Nacional de Cuba, La Habana (ANC), Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 188, núm. 8.494.
4. Para el estudio de la inmigración y colonización en Cuba a partir de la década de 1880 véase, NARANJO OROVIO, C. “Trabajo libre e inmigración española en Cuba, 1880-1930”, *Revista de Indias*, núms. 195-196, Madrid, 1992.
5. BITLLOCH, Eduardo. “Trabajo, inmigración y colonización en Cuba, 1789-1847”, *Siglo XIX*, núm. 6. Monterrey-México, 1988, pp. 109-143.
6. ANC, Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 186, núm. 8.382.
7. Carta remitida por el secretario de Estado y del despacho de Marina, Manuel de Cañas, al intendente de Hacienda, conde de Villanueva. ANC, Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 183, núm. 8.357.
8. *Ibidem*.
9. HERNANDEZ, Julio. *La emigración de las islas Canarias en el siglo XIX*. Las Palmas, 1977. En su obra este autor estima que entre 1835 y 1850 arribaron a Cuba 16.300 canarios. Antonio MACIAS. “Un siglo de emigración canaria, 1830-1930”, *Españoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*. Madrid, 1988, pp. 166-204.
10. *Ibidem*, p. 163.
11. ANC Real Consulado y Junta de Fomento, Leg. 8, núms. 528 y 550.
12. ANC, Junta de Fomento, leg. 196, núm. 8.793.
13. ANC, Real Consulado, leg. 196, núm. 8.810.
14. ANC, Junta de Fomento, leg. 197, núm. 8.8.64. Carta enviada por el Síndico, Rafael R. Torices desde La Habana, el 13 de octubre de 1852.

15. ANC, Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 197, núm. 8.852.
16. ANC, Gobierno General, leg. 411, núm. 19.454.
17. ANC, Junta de Fomento, leg. 192, núm. 8.598.
18. Para 1851 sabemos que el tanto por ciento cobrado por el comisionado sobre el importe total de los pasajes era del 8%. Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN), Sección Ultramar, Cuba, Fomento, leg. 94, exp. 20, doc. 2.
19. *Ibídem.*
20. HERNANDEZ, Julio. (9), pp. 398-401.
21. ANC, Reales Cédulas y Ordenes, leg. 137, núm. 98.
22. *Ibídem.*
23. ANC, Junta de Fomento, leg. 195, núm. 8.734.
24. AHN, Sección Ultramar, Cuba, Fomento, legs. 91, núm. 5, doc. 1 y 94, núm. 20, doc. 1.