



**LA MANO DE OBRA CANARIA EN LA CONSTRUCCIÓN
DEL FERROCARRIL CUBANO**

EDUARDO L. MOYANO BAZZANI

Hacia finales del siglo XVIII, la Isla de Cuba se ve favorecida por una serie de circunstancias de índole exterior e interior que la inducen a una transformación decisiva.

Desde un ángulo puramente económico, Cuba había ocupado un lugar secundario en las colonias españolas durante los primeros siglos de su colonización, pero tras siglos de lenta evolución su economía había comenzado un ascendente vuelo. Su avance la llevaría a convertirse algunos años después, en pleno siglo XIX en una de las principales potencias azucareras del mundo¹.

Pero tan importante salto exigió indudablemente el concurso de diversos factores los cuales coordinados adecuadamente resultaron condición fundamental para el ascendente ritmo de su producción. Entre ellos va a corresponder al transporte terrestre uno de los papeles más destacados, pero también más problemáticos, ya que la situación de este factor, constituía un problema sin solución para los productores cubanos.

A pesar que el Real Consulado y el Gobierno isleño cubano intentaban paliar la cuestión construyendo y reconstruyendo una y otra vez las pocas leguas de calzadas y caminos carreteros, la solución para los hacendados no se concretaba en aciertos efectivos.

Finalmente y dentro de un contexto general de desarrollo técnico-científico, surgió el ferrocarril, el cual al iniciarse la década treinta del siglo XIX, ya está efectuando pruebas de su real valía y eficacia en ambas orillas del Atlántico, encontrando los productores y hacendados criollos cubanos, el elemento de transporte propicio para finiquitar uno de los principales problemas para el crecimiento de su producción azucarera.

Es a partir de 1830 cuando en la Isla de Cuba se reciben noticias y proyectos para construir una línea férrea en su territorio. La idea se acoge con gran entusiasmo y esperanza, debido a lo cual inmediatamente se constituye una comisión con el firme propósito de recopilar información sobre ferrocarriles. Presentando dicha comisión al poco tiempo un amplio dossier que recogía los antecedentes sobre la utilización del ferrocarril en los países, en los cuales las vías férreas ya estaban instaladas, principalmente Inglaterra y Estados Unidos.

A partir de lo cual, y para concluir esta primera etapa, las autoridades de la isla, estudian varios informes presentados relativos a presupuestos, trazados y medios de llevar a cabo tan magna obra; el proyecto finalmente se concreta.

Indudablemente la historia del ferrocarril en Cuba cubre diferentes empresas ferroviarias, cubriendo diversos fenómenos de carácter político, vinculados con el valor práctico de los respectivos recorridos².

Además de estas variantes encontramos otra directriz, ya que la historia de los ferrocarriles se lleva a cabo dentro de un marco de relaciones sociales específicas, cuyo estudio llega a constituir un factor de suma importancia para entender algunas cuestiones dentro del contexto de la sociedad cubana.

Fundamentalmente la historia social del ferrocarril es la historia de un enorme grupo de hombres, que instalaron las vías férreas y operaron este sistema de transporte, constituyendo este sector en Cuba uno de los más antiguos, combativos y organizados de los jornaleros.

Y dentro de esta variante —de los trabajadores ferroviarios— vamos a señalar aquí, uno de los grupos que constituyeron este conglomerado, el de los isleños canarios, en sus vertientes de función de trabajo y el trato que se le dio a este obrero.

Debemos hacer constar que los tipos de trabajo a los que se destinó la mano de obra de los inmigrantes canarios a América cuya dirección no es únicamente Cuba, sino que también se dirigen a Venezuela, Uruguay y en menor escala a otros países, es principalmente en el ramo de la agricultura, aunque también lo encontramos como minero, camellero, etc., y dentro del campo laboral cubano, lo encontramos entre otras actividades formando parte en la construcción férrea. Absorbiendo una mano de obra muy importante desde el punto de vista cuantitativo llegando a 927 operarios.





En Cuba cuando los hacendados y dueños de propiedades plantean en la primera mitad del siglo XIX la sustitución de la esclavitud negra, que ya no daba los resultados económicos de antaño pensaron de forma preferente en los naturales de las Islas Canarias, que atravesaban unos de los momentos más críticos de su ya triste historia. De ese modo, desde finales de los años treinta, se inicia una fuerte corriente inmigratoria de isleños bajo los auspicios de la Real Junta de Fomento, siendo la condición de estos canarios mucho peor que la de los negros esclavos, incluso con sueldos inferiores. Fueron tan escandalosos y frecuentes los abusos que las autoridades de Cuba no tuvieron más alternativa que tomar algunas precauciones para proteger al infeliz isleño. Disposiciones que no fueron del todo eficaces, pues los atropellos persistieron en la segunda mitad del siglo³.

Finalmente, para darnos una idea más certera de esta situación, Moreno Fragnals, nos expone;

«toda teoría colonizadora hispano-cubana responde al viejo concepto de importar mano de obra barata a las colonias; en cierta forma se trata de un negocio de importación de blancos (de canarios concretamente) no mucho más humano que la trata de negros»⁴.

Los trabajadores del Ferrocarril

Cuba fue el primero de Hispanoamérica y séptimo del mundo en utilizar este medio de transporte, el trayecto que cubría las ciudades de La Habana hasta la riquísima Villa de Güines, se iniciaba desde Garciny (La Habana) para dirigirse al sur, atravesando parte de la población extra mural, se deslizaba por la falda del Castillo del Príncipe, recorría los terrenos llamados de la Ciénaga, cruzaba un sólido viaducto —río Almendares— y pasaba a muy corta distancia de las ciudades de Santiago Bejucal, y de los pueblos de Quivicán, Guara, Belén para finalizar en el fertilísimo Valle de Güines, luego de recorrer 72,08 kilómetros⁵.

Dentro del crisol de recursos humanos que participaron e hicieron posible el tendido y construcción de la línea férrea de La Habana a Güines, debemos señalar dos niveles bien notorios: por una parte se encontraba el cuerpo especializado integrado por inge-



nieros, técnicos, dibujantes, la mayoría de este personal originario de Estados Unidos, y por otro el cuerpo denominado no especializado formado por jornaleros, peones contratados, forzados, muchos de ellos inmigrantes, así como cimarrones y esclavos.

El primer grupo de trabajadores especializados, como ya hemos mencionado, lo constituía fundamentalmente personal de Estados Unidos, y debemos reconocer ampliamente la labor de estos ingenieros. En esta primera época de las construcciones ferroviarias la experiencia se iba llevando a cabo sobre el terreno, ya que cada línea era una ruta por abrir en donde los ingenieros precursores tenían que adoptar decisiones cruciales y ejecutarlas con imaginación, eficacia y habilidad sobresaliente⁶.

Bajo la responsabilidad de este grupo quedaron la superintendencia general de todos los tramos de las obras, así como el empleo de las operaciones teniendo la facultad para despedirlos.

Cuerpo no especializado

Al margen de la mayor o menor audacia inversionista de sus promotores, o de la habilidad de los técnicos e ingenieros, el ferrocarril fue en definitiva obra de aquellos que, sin aclimatación previa a las duras condiciones de estaciones lluviosas o bajo el sol ardiente del trópico, tendieron los railes e hicieron posible más tarde que el ferrocarril pudiera recorrer las entrañas del suelo cubano.

Estos fueron los jornaleros ferroviarios, y el elemento característico de este conglomerado humano fue su heterogeneidad, participaron diversidad de razas y culturas, diferentes mecanismos de reclutamiento y diversas formas de explotación.

La construcción del ferrocarril tenía que utilizar forzosamente centenares de obreros no especializados, y este problema colocó a la Junta de Fomento en la encrucijada de buscar esta mano de obra, debido a lo cual envió a sus funcionarios a los mercados clandestinos de bozales para proveerse de una buena dotación, pero se encontraban con una circunstancia nada favorable, pues se pertenecía a una corporación oficial de un estado firmante del tratado que prohibía la trata negrera, y más aún se acababa de negociar un empréstito en Londres, país que mantenía una firme posición antiesclavista.

La solución tuvo que correr por otros rumbos, y la misma se halló en la importación de trabajadores blancos. En virtud de esta circunstancia el ferrocarril llevó a la práctica una idea que habría de tornarse obsesiva en los años posteriores: la inmigración o colonización blanca.

Debido a lo cual llegaron a La Habana dos colonias, una de irlandeses y otra de isleños canarios. La primera colonia la formaban un conjunto de obreros de diversas nacionalidades traídos de los Estados Unidos, a los cuales se les denominó de forma genérica irlandeses, aunque había entre ellos alemanes, ingleses, holandeses y personas de otros países que habían emigrado a Estados Unidos, así como norteamericanos nativos⁷.

En cuanto a la otra colonia, la de los isleños canarios la constituían como su nombre lo indica obreros de las Islas Canarias.

Es en el año 1835 cuando la Junta de Fomento firma contratos con distintos capitanes de barcos para el traslado de isleños, entre otros encontramos a don Domingo Cabrera, don Jacinto González Bermúdez, José Travesso y don Bernardo Torstall de una firma importadora de La Habana. La forma en que fueron reclutados los trabajadores canarios, para la construcción del Camino de Hierro fue mediante el sistema denominado *contratas*⁸.

Una vez que el ingeniero jefe dejaba definido el trabajo a realizar se establecían convenios con contratistas privados para su ejecución.

Las *contratas* solían cubrir los diversos objetos de obra pero también se concretaban *contratas* para el suministro de materiales, el empleo de carretas y otras necesidades del trabajo.

La mayor parte de estos contratistas, particularmente los encargados de los diversos aspectos de la construcción eran norteamericanos que aparentemente se habían trasladado a Cuba con el objetivo de participar en los trabajos del ferrocarril⁹.

Los isleños, que fueron contratados mediante escritura pública, se obligaban a reintegrar el dinero del pasaje y pasaporte con un descuento de la tercera parte de su salario mensual, que era de 9 pesos, por esto, durante algo más de un año recibirían en pago efectivo la cantidad de 6 pesos, paralelamente se comprometían a trabajar para la Junta hasta haber finiquitado la deuda, o bien por el contrario a pagarla en efectivo, en contrapartida se les aseguraba que se les daría comida, alojamiento y atención médica si llegasen a enfermar¹⁰.





Si los obreros contratados abandonaban su trabajo, estaba establecido que serían obligados a cumplir su contrato, con recargos de dinero e indemnización por los gastos ocasionados por su aprehensión. En el caso de los trabajadores casados se les permitiría trasladar a sus mujeres debiendo pagar la Junta una onza de oro como parte del pasaje siempre que ellos se comprometieran a reponer el importe, separadamente a razón de 12 reales mensuales. El resto del pasaje debía ser negociado aparte con el capitán.

En el primer año de trabajo se calculaba que a estos inmigrantes canarios les quedaba un haber líquido total de 12 a 18 pesos, ya el resto absorbido por la empresa importadora de hombres, que además ganaba el porcentaje correspondiente por la venta y traspaso de las contratas a la empresa constructora del ferrocarril. Como los obreros asalariados de la isla —blancos, mulatos y negros libres— recibían comúnmente salarios que oscilaban entre 15 y 25 pesos, estos isleños e irlandeses representaban casi un 50% de ahorro de mano de obra ferrocarrilera¹¹.

Para asegurar la buena marcha del negocio y elección de los obreros hubo un constante intercambio de información y contacto entre las autoridades de ambas islas, por parte de Cuba el encargado de esta correspondencia fue el Conde de Villanueva, con el Capitán General de las Islas Canarias don José Marín.

Como se temían las desertiones —dada su condición de españoles— la Junta de Fomento los sometió a un régimen poco menos que militar y, una vez asegurados los hizo trabajar jornadas de 14 y 16 horas. Muchos murieron al igual que sus colegas irlandeses, en comparación con los cuales los isleños sólo tenían la siempre riesgosa ventaja de la fuga.

Al concluir las obras, el diezmo contingente se disolvió para buscar trabajo lo más lejos posible del ferrocarril.

En Cuba no se concretó, en lo que otros países significó: ferrocarril e inmigrantes, como por ejemplo en Estados Unidos, Argentina, Canadá y otras regiones, en donde los respectivos gobiernos concedieron a los ferrocarriles extensas fajas de tierra que las empresas estaban interesadas en colonizar.

En la Isla de Cuba no se dio este fenómeno, muy por el contrario los obreros canarios que fueron a trabajar en la construcción del ferrocarril bajo la denominación de colonos, fueron en realidad operarios en una situación de semi-esclavitud por una relación contractual, se los expolió de una forma inhumana, mediante un



instrumento legal —la contrata— que los mantuvo prácticamente atados durante el periodo que duró el contrato.

Como ya hemos mencionado, durante el transcurso de las obras llegó a ser la vida cotidiana de estos obreros muy amarga, denigrante y vergonzosa.

Fueron sometidos a tareas penosas y con jornadas que superaban ampliamente el tiempo medio y lógico por el cual habían sido contratados. También hubo contrariedades en cuanto a la alimentación. En el mes de enero de 1837, la comida que servían a los canarios era tan mala y pobre que el problema llegó hasta la capitania general, ante la que se acusó a la Junta de Fomento, alegando que su contratista de comida aumentaba sus beneficios económicos a costa del hambre de los obreros y trabajadores del ferrocarril. La Junta ante estas reclamaciones se defendía manifestando que el trato que recibían estos hombres era magnífico asegurando que cuando enfermaban se les daba un rancho igual al que se servía en la cárcel habanera.

La situación llegó hasta un extremo tal, que en los primeros meses del año 1837, los isleños que se encontraban trabajando en el tramo de Bejucal en vez de comer el rancho, se lo llevaron al alcalde de la Villa y redactaron un acta ante escribano. En dicha acta constaba en qué consistía la comida:

«un cajón de plátanos sin hacer, boniatos y 23 pedazos de huesos la mayor parte pelados todo prieto y de tan mala vista que no era posible que pudiera comerse por racionales»¹².

Como conclusión de este episodio los trabajadores fueron a la cárcel, desde donde a posteriori y mediante la fuerza regresaron a las obras del ferrocarril, tras lo cual se inició un proceso judicial contra el alcalde de Bejucal.

Otro gran motivo de disgusto por parte de los obreros canarios, fue la enorme demora con que se concretaron las pagas, pues las autoridades se apoyaban en los contratos firmados, y en los mismos ningún punto o sección establecía o indicaba que la Junta debía abonarla en días fijos, ni en periodos determinados.

En cuanto a la atención médica que se prestaba era en la práctica casi nula, aunque en la contrata se especificaba que se los atendería en caso de enfermedad.



Completaba este cuadro negativo, el hecho que gran parte de las promesas que se habían hecho, por parte de las autoridades de la obra fueron incumplidas debido a lo cual no deben llamarnos la atención los intentos de deserción y las continuas huidas, así como los desórdenes que eran frecuentes, y que en algunos casos llegaron a constituirse en verdaderas sublevaciones, en las que por todo armamento se blandían palos y cuchillos. En ciertas ocasiones y por parte de los obreros se intentó resolver la situación por cauces pacíficos, presentando el deterioro y estado en el que se encontraban, a las respectivas autoridades pero ante estas actitudes pacíficas, sólo recibieron por respuesta, ser acusados de desertores y pasar alguna temporada en prisión.

Para las obras del ferrocarril se contrataron en las Islas Canarias un respetable número de obreros, cuya cifra total sumó 927 peones, quienes cobrarían 9 pesos mensuales, más vivienda y alimentación. Las precarias condiciones de vida y el excesivo trabajo dieron como resultado que al cabo de tan sólo dos años, en las obras del ferrocarril quedaran 7 canarios.

El destino de aquellos hombres se reseña de la siguiente manera¹³:

Jornaleros canarios	Número	Porcentajes %
Cumplidos	632	68,2
Muertos	156	16,8
Fugados	84	9,0
Inútiles	35	3,8
En obras públicas	13	1,4
Existentes	7	0,8

En la cuenta de pagos a estos isleños observamos que los adelantos realizados a los 927 obreros fueron alrededor de 48.105 pesos, los reembolsos por jornal 18.880 pesos, y por entrega 10.767 pesos, de modo que el balance es de 18.503 pesos.

De la confrontación de los adelantos hechos a los 927 isleños con los reembolsos y el balance, resulta que el salario mensual de cada uno, incluidos los artesanos que había entre ellos, ascendía a 14 pesos en lugar de los 9 pesos de contrata. Ese aumento vino ocasionado por la pérdida de los fugados, muertos e inútiles y por los 6.859 pesos que importaba la media onza de gratificaciones dada, según contrata a los capitanes, por cada uno de los isleños desembarcados, de los cuales sólo 120 lo habían devuelto con arreglo a lo establecido.

Conclusiones

Por último podemos concluir, señalando que los recursos humanos utilizados en la construcción del primer ferrocarril cubano tuvieron como característica su heterogeneidad. Entre aquellos jornaleros hubo: cubanos españoles prisioneros de guerra, peones irlandeses, africanos emancipados y esclavos, sobresaliendo fundamentalmente obreros canarios quienes constituyeron uno de los núcleos principales y más importantes de este grupo.

El aporte canario fue de vital importancia y significación por el carácter trabajador, entregado y sacrificado de este isleño.

Sin lugar a duda, con la unión de todos estos jornaleros y obreros se pudo conseguir un resultado ampliamente satisfactorio, ya que las obras de la vía férrea Habana-Güines concluyeron dos años antes de los plazos previstos, y más aún sin la participación de esta gente la construcción de ese ferrocarril difícilmente se hubiera podido llevar a cabo. Como en otros casos la realidad laboral del fenómeno ferroviario revela con una luz transparente, las condiciones y el desequilibrio de la estructura social de aquella época.





NOTAS

1. Véase: LE RIVERAND, Julio (1978), *Historia económica de Cuba*, Ciencias Sociales, La Habana; KNIGHT, F., (1979), *Origins of the wealth and the sugar revolution in Cuba, 1750-1850*, en *Hispanic American Historical Review*, número 57, págs. 231/253; TORNERO, Pablo (1978), *Hacendados y desarrollo azucarero cubano*, en *Revista de Indias*, números 153/154, C.S.I.C. Madrid.
2. Para una mayor profundización del tema véase; MOYANO BAZZANI, Eduardo L. (1986) *El Ferrocarril en Cuba; 1836-1878. Un elemento de crecimiento económico, social y espacial*. Tesis Doctoral, inédita, Universidad Complutense. Madrid.
3. HERNÁNDEZ GARCÍA, Julio, (1979). *La planificación de la emigración Canaria a Cuba y Puerto Rico. Siglo XIX*, en II Coloquio de Historia Canario-Americana, 1977. Gran Canaria, Tomo 1, págs. 236/237.
4. MORENO FRAGINALS, Manuel (1964): *El Ingenio. El complejo social cubano del azúcar*. Comisión Cubana de la Unesco, T 1, La Habana págs. 141-147.
5. PEZUELA Y LOBO, Jacobo de la (1863-66), *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, Madrid. T 1. pág. 330.
6. MOYANO BAZZANI, Eduardo L. (1990), Los recursos humanos en la construcción del primer ferrocarril cubano, en *Revista ARBOR*, C.S.I.C. Madrid.
7. Véase cita 6.
8. ALBERO MARTÍN, María Cristina (1985), *Los trabajadores canarios en América. Algunos ejemplos de contratas*, en V Coloquio de Historia Canario-Americana, Gran Canaria, T. 1, págs. 343/406.
9. Archivo Histórico Nacional, Madrid. Ultramar, Fomento Legajo 15.
10. A.H.N. Madrid, Ultramar, Fomento, Legajos 15 y 37.
11. MORENO FRAGINALS, Manuel, *op. cit.*, T. 1, pág. 300.
12. *Ibidem*, págs. 300 y ss.
13. Archivo General de Indias, Sevilla, Santo Domingo, Legajo 1.340. Costo del Camino de Hierro con fecha 27-8-1839.