

## Del arado a la caña de azúcar

José Domingo Martín Álvarez<sup>1</sup>

Segundo premio –*ex aequo*–

### DEDICATORIA

Este libro (*sic*) está dedicado a todos aquellos emigrantes sanabreses que, al igual que mis abuelos, tuvieron que abandonar España y embarcarse en una incierta aventura en busca de la fortuna que en su tierra natal les era esquivo. Me gustaría también dedicarlo a las siguientes generaciones para que no olviden las penalidades que sus abuelos y bisabuelos tuvieron que afrontar, tanto en el transcurso del viaje, como durante su estancia en tierras cubanas.

<sup>1</sup> El autor del relato aporta las siguientes fuentes y bibliografía: Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán de Viso del Marqués (Ciudad Real). Centre de Documentació del Port de Barcelona. Información y fotografías del Coronel de Artillería Francisco Rodríguez Padrón de la Academia de Artillería de Segovia. Hemeroteca Diario ABC. *La Ilustración Española y Americana*. Año XLII, núm. XVII del 8 de mayo de 1898, p. 264 y 273. Página web de Luis M. Iriarte. Página web de Carlos Mey: [www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar). Página de Internet de Manuel García: [www.mgar.net](http://www.mgar.net). Historia de Puerto Padre: basadas en datos recopilados por el historiador cubano Ernesto Carralero Bosch, actual presidente del Comité Municipal de la Unión Nacional de Escritores y Artistas de Cuba en Puerto Padre. Severo GÓMEZ NÚÑEZ, *La Guerra Hispano Americana: Puerto Rico y Filipinas*. Madrid: Imprenta del Cuerpo de Artillería, 1901. Rafael GONZÁLEZ ECHEGARAY, *Alfonso XIII, un Rey y sus barcos*. Santander: Editorial G. Bedia, 1978. Rafael GONZÁLEZ ECHEGARAY, *Naufragios en la costa de Cantabria*. Santander, 1976. (N.E.).

## PRESENTACIÓN

Mi nombre es José Domingo Martín Álvarez, nieto de los protagonistas de esta historia y autor de este relato. Recuerdo que cuando era niño, pasaba largas temporadas en casa de mis abuelos en Sampil de Sanabria, provincia de Zamora, que ahora con el paso del tiempo trato de rememorar con una especie de combinación y amalgama de nostalgia, añoranza y melancolía, no exenta de satisfacción. Por las noches, después de la cena, al calor del fuego del hogar, mi abuela Manuela me contaba muchos episodios de su vida, pero a mí lo que especialmente me atraía eran las historias de sus vivencias en Cuba. Lo que para ella eran los testimonios de su existencia, para mí eran aventuras de las que emergían barcos que surcaban los mares, viajes a países lejanos, visitas a ciudades exóticas, tempestades, naufragios y rescates. Sus relatos me evocaban escenarios en los que desfilaban ante mí tal cantidad de actores, personajes, héroes y piratas, que me sentía atrapado en una especie de epopeya y novela de hazañas en la que yo era un protagonista más.

Transcurrieron los años y todas esas narraciones pasaron a formar parte de mí como si yo interviniese directamente en su argumento, quedando grabados sus detalles en algún punto de mi memoria de forma que no pudiese borrarlos nunca. Cuando me ofrecieron la oportunidad de publicar este libro (*sic*), me dispuse a organizar todos los pensamientos que de forma desordenada tenía en mi mente, busqué toda la información que pudiera servirme, investigué aquí y allí, visité archivos en los que permanecí horas y horas cual ratón de biblioteca, indagando y escudriñando cualquier atisbo de posibles datos que pudieran valerme, escribí cartas a muchas instituciones y organismos de uno y otro lado del Atlántico buscando referencias, rastree todos aquellos rincones de Internet donde supuse que podría encontrar alguna reseña valiosa; en alguna ocasión, alguien llegó incluso a pensar, que no estaba muy cuerdo por querer reconstruir una historia que el tiempo ya había prácticamente borrado, pero que yo necesitaba imperiosamente que fuese conocida por todos y no sólo por mí, pues de alguna forma, el olvido implicaba la pérdida del valor de las adversidades vividas por los protagonistas.

Para poder situar la época y el contexto en el que Roque y Manuela vivieron en Puerto Padre (Cuba), he considerado oportuno introducir unas breves notas históricas del ingenio azucarero en el que trabajó Roque, el Central Chaparra. Asimismo, se incluye una breve descripción de la zona de Puerto Padre y su capital. También, se hace mención al tema relacionado con la “Crisis de la economía azucarera en Cuba”, sin la cual, esta narración no podría ser muy bien comprendida, pues describe una parte de la historia cubana que influyó decisivamente en el retorno de Roque y Manuela a España.

Por otra parte, creo que es importante describir algunas de las odiseas del buque Alfonso XIII en el que viajó Manuela a Cuba para reunirse con su mari-

do Roque, porque ayuda a comprender las condiciones de vida de la travesía y ayuda a complementar de forma eficiente la parte central del relato.

Si el lector tiene la paciencia de seguir leyendo estas páginas, estoy seguro que se sentirá atraído por cada uno de sus episodios y ansiará conocer el desenlace final, ya que sus numerosas peripecias atrapan desde el primer momento, pues parecen surgir de la fantasía y de la ilusión, cuando ciertamente se trata de la más viva autenticidad. Es tal la cantidad de emociones vividas por los protagonistas de esta narración que en ocasiones parece no pertenecer a la realidad, sino a una ficción muy bien urdida. Esperando no defraudarles, les invito a que se adentren en la cautivadora historia de Roque y Manuela en Cuba.

## LOS PRIMEROS AÑOS EN SANABRIA

Esta es la conmovedora historia de Roque y Manuela, dos sanabreses que emigraron a Cuba en la segunda década del siglo xx buscando mejores horizontes allende nuestras fronteras. Para la mayoría de los emigrantes, la travesía del Atlántico suponía la búsqueda de las oportunidades que la tierra que les vio nacer no les podía ofrecer. Sin embargo, para Roque y Manuela era mucho más que eso, significaba poder escapar de la desesperanza, huir de la desventura y hallar una vida y un futuro digno, aunque tuvieran que buscarlo lejos de su hogar.

Empezaré relatándoles que Roque Álvarez Ferrero nació el 4 de febrero de 1886, en el pequeño pueblo sanabrés de Sampil de Sanabria en la provincia de Zamora, localidad de la que también procedía su padre Domingo Álvarez Rabanillo, el cual murió cuando Roque sólo contaba con nueve años; mientras que su madre, Francisca Ferrero Fernández, descendía del pueblo de Rabanillo de la misma comarca. Roque era el segundo de tres hermanos, todos varones. El mayor, de nombre José, con el paso del tiempo emigraría a Argentina donde murió un año después. El pequeño, Manuel, también emigró a Cuba en dos oportunidades, aunque su permanencia en ambas ocasiones fue muy breve.

Manuela Sotillo Sotillo nació el 16 de diciembre de 1885 en Castellanos de Sanabria en la provincia de Zamora, en el seno de una familia de siete hermanos, de los que ella era la cuarta. Su padre, José Sotillo Torres, también era natural de Castellanos, mientras que su madre, Maria Sotillo Fernández, había nacido en la pequeña localidad de Cubelo. Serapio, su hermano pequeño, también emigró a Cuba y allí se quedó a vivir. Su familia se exilió en el estado norteamericano de Florida pocos años después de estallar la revolución de Fidel Castro. Otro de sus hermanos, Manuel, también emigró a Cuba regresando a España con sus tres hijos en el año 1933.

La familia de Manuela tenía una posición económica que, para lo que era un pueblo, se podía considerar acomodada, pues poseían un gran número de fincas de las que obtenían un gran rendimiento. Por el contrario, la situación de la familia de Roque era muy diferente. Ya hemos comentado que su padre murió cuando él contaba con tan sólo nueve años, por lo que para llevar el sustento a la familia tuvo que hacerse cargo de muchas labores del campo propias de un adulto. Era tan niño que, cuando araba las tierras, tenía que colocarse el pesado arado en el hombro, cuando lo normal es que un hombre lo empuñe a la altura de la cadera. Mientras otros niños de su edad se dedicaban a jugar y a otras actividades infantiles, él tenía que ayudar a su madre a sacar adelante la familia. En estas infortunadas circunstancias, no es de extrañar que los modestos recursos con los que podían contar no fueran precisamente excelsos.

A la edad de dieciocho años se conocieron y poco después se enamoraron, no siendo ésta una gran noticia para la familia de Manuela, pues consideraban que su hija podía aspirar a algo mejor. Efectivamente, Roque podía ser de origen humilde pero no podían ni imaginar que era la persona más buena y honrada que se ha podido conocer, aparte de un trabajador y luchador infatigable; cualidades que sí supo apreciar Manuela. Se iniciaba de esta forma una época de noviazgo ininterrumpido, que ni tan siquiera el Servicio Militar pudo entorpecer, ya que Roque, al ser de la misma quinta que el Rey Don Alfonso XIII, quedaba excedente de cupo.

Siete años después que Roque le declara su amor a Manuela, le pidió que se casara con él, no dudándolo ella un instante. Aquel hombre tan íntegro era la persona con la que quería formar un hogar, aunque sabía que no iba a ser fácil, ya que con toda certeza, sus padres se opondrían a tal unión. A pesar de todo y desoyendo los reproches y recriminaciones de la familia, en una soleada mañana de otoño, cuya fecha no podía ser más emblemática, el 11-11-1911, contrajeron matrimonio en Castellanos y empezaron una vida en común que como narraremos más adelante no resultaría un camino de rosas.

Como se preveía, la vida no se lo pondría sencillo; la familia de ella no aceptaba este matrimonio y por esta razón no les apoyaron, ni económica ni moralmente, por lo que se enfrentaban al futuro sin más bagaje que su entusiasmo y la decidida determinación de ser felices a toda costa. Tan lamentables fueron sus comienzos que en alguna ocasión recuerdo haberle oído decir a mi abuela Manuela que, al día siguiente de su boda, todo el patrimonio con el que contaban ascendía a una mísera peseta.

Al no disponer de vivienda, se van a vivir con la madre de Roque en Sampil, aunque más tarde alquilarían una casa junto a la iglesia en el Barrio Bajo de Castellanos. Ambos se dedican a la labranza de unas tierras que no dan mucho fruto; el trabajo es agotador y la recompensa es tan insignificante que apenas obtienen lo necesario para poder malvivir y devolver las deudas contraídas al

casarse, por la falta de apoyo familiar; además a los dos meses, Manuela se queda embarazada y la situación se torna poco menos que angustiosa.

Desesperados, acuden a un vecino conocido por el nombre de Ti<sup>2</sup> Manolico, que les presta la importante cantidad de doscientas cincuenta pesetas, todo un capital para la época, que les permite comprar treinta cerdos a medias con el Ti Pedro y la Ti Rosalía. Con esta adquisición pretenden formar una pequeña explotación ganadera con la que ganarse el sustento. Pero el caprichoso destino les tiene deparado una penosa prueba. Inesperadamente, se propaga por la zona una epidemia conocida como el “mal rojo”, que fatídicamente ataca a los cerdos y cuyos efectos son tan fulminantes, que salvo un animal, la recién adquirida cabaña porcina perece totalmente. Un nuevo revés de la vida que les sitúa en una posición muy comprometida; por una parte, tienen la deuda adquirida después de la boda, por otra, la deuda del Ti Manolico y no tienen medios ni recursos económicos para devolver ninguna de las dos.

Como el trabajo escasea y las posibilidades de ganarse la vida son un tanto exiguas, toman la decisión de buscar empleo en otro lugar. Roque inicia así su primera aventura emigratoria aunque esta vez muy próxima ya que su destino es Madrid. Allí se gana la vida de jornalero trabajando de sol a sol, acudiendo a un comedor donde sólo le cobran cincuenta céntimos por un cocido o plato similar, logrando así ajustar sus gastos al mínimo para intentar reunir algo de dinero con el que traer a su esposa y futura hija a la capital y devolver las doscientas cincuenta pesetas que el Ti Manolico les había prestado para la compra de los cerdos.

El 12-10-1912, otra fecha capicúa, viene al mundo Trinidad, su primera hija, sorprendiendo a Roque en Madrid, que aunque se apresura a volver lo antes posible, no consigue llegar a tiempo para estar con Manuela en el momento del alumbramiento. En aquella época se tenía por costumbre inscribir a los niños inmediatamente, por lo que ni tan siquiera pudo efectuar personalmente el trámite de la inscripción de la recién nacida en el Registro, teniendo que hacerlo su madre Francisca y un vecino en su nombre. El feliz acontecimiento les hace pensar que en esos momentos deben estar más juntos y unidos que nunca y Roque decide no regresar a Madrid y quedarse en Castellanos.

En el verano siguiente, Trinidad cuenta ya con 10 meses de existencia, es una preciosa niña rubia de ojos azules que Manuela criaba con todo su amor y dedicación. Sin embargo, acaece un suceso que visto desde la perspectiva actual, podría ser considerado como una casualidad, pero que en aquella época se miraba a través del prisma de la superstición, no en vano, las gentes del noroeste español eran muy proclives a un determinado tipo de creencias muy relacionado con los maleficios y el mal de ojo.

<sup>2</sup> En Sanabria y Aliste “Ti” es apócope de tío, tratamiento de respeto a las personas mayores. (N.E.).

El suceso en cuestión me lo transmitió mi abuela Manuela cuando yo era muy niño y os lo reproduzco a vosotros, lectores, de forma literal, sin quitar ni añadir una coma. A vosotros os corresponde creerlo o no, simplemente me limito a exponerlo. Vivía en el pueblo de Castellanos una mujer cuyo nombre era Rosa, que era muy popular en la zona porque realizaba actividades que muchos consideraban propias de las vecinas “meigas” gallegas, en otras palabras, los lugareños decían que era una bruja en el sentido más estricto de la palabra. Cierta tarde, cuando Manuela venía del río Tera con su hija, quiso la casualidad que se cruzase con Rosa. Al aproximarse a la misma, la joven madre recelosa de la reputación que la precedía, hizo ademán de desviarse, pero ésta le dijo: “No te vayas, déjame ver a esa niña que tienes entre tus brazos”, y al observar la belleza de la pequeña, añadió: “Es demasiado hermosa para ti, no te la mereces, no te durará mucho”. Manuela le respondió: “Si Dios me la ha dado será porque me la merezco”; pero en cualquier caso, se queda muy inquieta ante estas palabras, pues pensaba que podía tratarse de un sortilegio o algo similar, tal era la fama de Rosa, pero no dice nada a su marido, Roque. Casualidad o no, ocho días más tarde, el 31 de agosto de 1913, la niña cae gravemente enferma a causa de una infección gástrica, que le ocasiona una altísima fiebre que el médico es incapaz de atajar, la situación se agrava por momentos y pocas horas después la niña fallece, dejando desconsolados a sus afligidos padres.

La joven pareja, continua probando el amargo sabor del infortunio, se encuentran sin bienes y con la tristeza de la pérdida de su hija. La madre de Roque no les puede ayudar, pues apenas tiene para su propia subsistencia y en cuanto a los padres de Manuela, ya nos hemos referido anteriormente que no quieren saber mucho de su hija.

Empiezan a pensar que se trata de una maldición, pues no se puede tener una suerte tan adversa. Pero el desaliento no entra en sus planes, por lo que tratan de reponerse lo antes posible para seguir adelante.

## EL VIAJE DE ROQUE A CUBA

Llegan noticias a Sanabria sobre un lejano país, al otro lado del océano Atlántico, llamado Cuba, al que mucha gente está emigrando. Se comenta que las posibilidades son enormes, que hay trabajo para todos y que pagan bien, por lo que se puede ganar dinero con cierta facilidad y por tanto podría ser una buena opción probar fortuna allí.

Después de pensar y madurar mucho la idea, deciden que viaje primero Roque con el fin de encontrar trabajo y una vez haya ahorrado el suficiente dinero para el pasaje de Manuela, sea ella la que se reúna con él. Será

esta vez, Manuel San Román el que les preste el dinero para saldar todas las deudas y adquirir el pasaje del barco que le llevará a Cuba.

Sin más dilación, se dedican a gestionar y completar la compleja documentación que va a necesitar: pasaporte, cédula de vecindad que incluya la autorización del Alcalde del Ayuntamiento de Robleda para salir del país, reconocimiento médico, autorización del Gobernador Civil de Zamora con el certificado de no tener cuentas pendientes con la justicia, certificado de haber quedado exento de cupo en el servicio militar, fe de bautismo de la parroquia y finalmente firmar un contrato de obligación de pago con el armador del barco que le lleve a Cuba.

Llega el momento de la partida y el matrimonio tiene que decirse adiós con la esperanza de que sea por poco tiempo. El momento de la separación alcanza cotas de gran emotividad pues desconocen cuándo volverán a estar juntos nuevamente. Roque sabe que muy probablemente no vuelva a ver al resto de sus familiares y vecinos. Se trata de un punto sin retorno al que se ve abocado por imperativos del destino que le ha tocado vivir. Junto con otros paisanos sale hacia La Coruña. Al dejar atrás las últimas casas del pueblo, las lágrimas le inundan los ojos, la emoción hasta ese momento contenida, da rienda suelta a un caudal mezcla de angustia y esperanza, los pensamientos se agolpan atropelladamente en su cabeza, contempla quizá por última vez los paisajes que desde su niñez habían sido testigos de su existencia y fugazmente se le pasa por la cabeza la idea de abandonar y volver atrás, pero entiende que es una etapa más de su vida y que a sus veintisiete años, debe afrontarla con la valentía y gallardía de la que siempre hizo gala.

Una vez en La Coruña, espera unos días hasta que llegue de Santander el barco que le traslade a Cuba y aprovecha para gestionar los últimos trámites: abonar las 200 pesetas del billete más barato que pudo encontrar, pagar las 5 pesetas del Impuesto de Transporte y las 2,50 pesetas del Impuesto de Capitación o Desembarque en la Habana; por último firma el billete y se lo entrega al Oficial y Delegado del servicio de pasajeros de la Compañía Trasatlántica. La espera se hace tensa, pero al fin, el 21 de diciembre de 1913, embarca en el vapor que le llevará a Cuba.

Una vez a bordo los marineros sueltan amarras, el oficial piloto hace sonar con fuerza la sirena y tras un titubeante y lento arranque, el barco empieza perezosamente a moverse, zarpando con rumbo al otro lado del Atlántico, iniciándose así la gran aventura de su vida.

El asombrado emigrante comprueba la frenética actividad de cubierta, algunos pasajeros despistados de primera clase arrastran sus pesados baúles tratando de encontrar sus camarotes, los marineros auxiliares intentan poner un poco de orden y a duras penas consiguen acomodar a los viajeros en sus respectivas clases o categorías. Roque exhibe una y otra vez su billete de clase

emigrante hasta que un auxiliar le indica que le siga. Descienden por una escalera de estrechos escalones metálicos a las cubiertas inferiores y, adentrándose en las entrañas del buque, le conduce a los sollados de los entrepuentes, muy cerca de las bodegas. Por fin, al final de un largo pasillo, llegan a una gran sala en la que se encuentran dispuestas una fila de literas de madera con soportes blancos de aspecto metálico, cubiertas por una especie de colchonetas, no muy mullidas, que aparentemente no parecen ni cómodas ni limpias, aunque peor aspecto tienen las hamacas contiguas que se balancean con el movimiento del barco. El auxiliar le explica que ese será su alojamiento mientras dure el viaje, también le señala una cisterna de agua donde poder lavarse y las letrinas al otro lado del pasillo. En ese mismo momento se da cuenta de las diferentes clases sociales que existen a bordo y que su billete perteneciente a la tercera clase ordinaria, vulgarmente denominada clase emigrante, no le da derecho a camarote, debiendo dormir junto con el resto de emigrantes, pero no desespera porque ve que otros compañeros de viaje, con peor suerte, han sido aposentados en la parte libre de carga de las bodegas.

La travesía no resulta sencilla pues tiene que soportar un gran número de incomodidades derivadas del hacinamiento, la falta de higiene, suciedad, parásitos, frío, escasez de alimentos y agua potable, etc., a lo que hay que añadirle los mareos y vómitos derivados de la falta de costumbre de navegar. Las comidas se efectúan a golpe de campana, los de primera y segunda clase lo hacen en los comedores, mientras que tercera preferente y tercera ordinaria o emigrante deben esperar una cola para que les entreguen una bandeja en la que casi siempre hay el mismo menú, pan de centeno, potaje o sopa y tocino.

Durante el día deambula por las diferentes cubiertas a las que le está permitido el acceso y se fija en los botes salvavidas que allí están amarrados, no acertando a comprender por qué no hay suficientes para todos y le viene a la mente una historia que le han contado sobre un gran barco inglés, de nombre Titanic, que el año anterior se había hundido en el Atlántico Norte y que sólo lograron salvarse unos pocos porque no había lanchas para todos los pasajeros. Pero lo que más le admira, son los grupos de delfines que acompañan el barco, tanto por babor como por estribor. Parece como si quisieran jugar, aunque lo cierto es que buscan los restos de comida que se arrojan desde el buque.

Muchas noches, ante la imposibilidad de conciliar el sueño, sube a cubierta y se dedica a contemplar el estrellado cielo nocturno. Pasa muchas horas en esa actitud y ya casi ha aprendido a identificar algunos grupos de constelaciones, aunque éstas lentamente van cambiando su posición en el cielo según se va desplazando el barco hacia el suroeste.

Catorce días después, desde el barco se empiezan a otear las bellas y verdes costas cubanas. La gente empieza a gritar alborozada, pues ya se presiente el fin del viaje. Al entrar en la estrecha bocana de la bahía de La Habana,

las sirenas del barco vuelven a emitir con fuerza su monótono y repetitivo sonido, devolviendo el saludo a las personas de tierra que agitan su mano en señal de bienvenida. Al atracar el vapor en el muelle, se percata de la algarrabía que forman en tierra los familiares y amigos que esperan a los viajeros, algunos portan grandes letreros para ser identificados. Roque los mira con detenimiento, aún sabiendo, que salvo el reclamante, a él no le espera nadie. Los marineros auxiliares se afanan en anunciar a los viajeros que deben subir a cubierta con todas sus pertenencias. El nervioso e impaciente joven recoge su pequeño hatillo y se pone una vez más en la cola porque, como era de esperar, los de primera y segunda clase bajarán antes que él. Al llegar su turno, el Oficial de Inmigración le dirige una inquisitiva mirada de arriba abajo, como si con ello pudiese ser capaz de dictaminar su estado físico y de salud, seguidamente repasa detenidamente toda su documentación y con mirada indulgente le explica que debe aguardar a que llegue su reclamante, pues de lo contrario no podrá entrar en el país, teniendo que esperar en un centro de acogida hasta que otro barco le lleve de regreso a España. Enseguida contacta con él la persona que ejercía de reclamante, al que le muestra su “carta de garantía” y que le traslada a una fonda en espera de continuar viaje a la provincia de Oriente, su destino definitivo.

Es interesante dedicar unas líneas a la figura del reclamante. Se trata de una persona o institución fundamental en la llegada del barco a puerto. Una vez que los emigrantes desembarcaban en La Habana, si carecían de la “carta de garantía”, documento que les avalaba que había sido reclamado por algún familiar o empresario, quedaban en espera de destino, por lo que se les internaba en el centro de acogida del Lazareto de Tiscornia situado en un pueblecito llamado Casablanca a la entrada de la bahía. En este centro permanecían un tiempo, incluso en algunos casos eran devueltos a sus países de origen. La figura del reclamante o benefactor resulta inseparable de la emigración ya que proporcionaba empleo y protección.

Una vez en tierra firme, se queda asombrado ante la cantidad de gente de todas las razas que deambulan por el muelle. Le habían hablado de personas de raza negra con la piel muy oscura, “prietos” les dicen por aquí, pero se las imaginaba de otra forma, estuvo tentado en tocar a una de ellas para comprobar que no se trataba de un tinte, pero finalmente no se atrevió. También había personas con los ojos rasgados, más tarde se enteraría que procedían de un país llamado China. Gente de todas las razas pregonan sin cesar su mercancía, también los hay que intentan embaucar al joven sanabrés con bagatelas y fruslerías carentes de valor, pero que a primera vista podrían parecer alhajas y aunque las mira con detenimiento, sabe que no dispone de dinero para adquirirlas. Todo para él es exótico y misterioso, el color de la luz del cielo es diferente porque el sol del mediodía se encuentra justo enci-

ma de su cabeza. Alguien le aclararía que es debido a la latitud del país al que acaba de llegar, que al encontrarse mucho más al sur que España, el sol asciende casi hasta la vertical en esas horas del día. En los campos cercanos al puerto crecían plantas enormes y desconocidas, algunas tenían frutos de chillones colores muy diferentes a las que él estaba habituado a ver. También comprueba lo rápido que empieza a sudar, pues a pesar de encontrarse a primeros de enero y la temperatura no ser demasiado alta, el grado de humedad alcanza un nivel elevado.

A los pocos días, le asignan un puesto de trabajo en la provincia de Oriente, situada al otro extremo de la isla a una distancia próxima a los 700 kilómetros. Parte para su destino en un pequeño tren que recorre toda la isla y que denominan la “cigüeña”. Como el trayecto tiene muchas paradas el viaje se hace pesado, pero le da la oportunidad de ir conociendo el nuevo país.

Como ya comprobó en el puerto el día de su llegada, la vegetación es exuberante, un compañero de viaje le comenta que en Cuba hay varias cosechas al año y la tierra es tan fértil, que si se deposita una semilla en el camino, allí brota enseguida una planta. Observa que el paisaje está caracterizado por grandes llanuras, apenas hay elevaciones o éstas son muy bajas, no mayores que una loma, cuando él estaba habituado a ver las montañas sanabresas con más de 2.000 metros de altitud.

Se percata de que las haciendas son enormes y están formadas por diferentes plantaciones que suelen pertenecer a un único dueño, las demarcaciones entre ellas están señaladas por pequeñas vallas hechas de madera o ramas. Las diferentes partes de las haciendas están unidas por un gran número de caminos y veredas, que forman un verdadero sistema de comunicaciones. La mayoría son rectos y planos, pero otros serpentean entre los campos y ascienden a las colinas próximas más altas, desde donde se puede dominar toda la plantación, cuyos límites, en muchas ocasiones, se pierden en lontananza.

Los cultivos son tan extraños que se queda boquiabierto contemplándolos, su extensión alcanza más allá que lo que su vista puede abarcar; pregunta a su compañero de vagón por ellos y éste le contesta que se trata de plantaciones de tabaco y caña de azúcar. En esos momentos, Roque no puede sospechar que este último cultivo estará unido a él el resto de su estancia en Cuba y que marcará el devenir de su vida, hasta el punto que las grandes decisiones que deberá tomar en el futuro tendrán a dicho producto como protagonista.

El tren sigue su viaje avanzando lentamente hacia su destino. El sol que hasta hace algunas horas se mostraba brillante y abrasador, va perdiendo su fulgor y declina lentamente hacia su ocaso. El joven emigrante sanabrés, vencido por la fatiga, empieza a mostrar signos de cansancio, se recuesta ligeramente sobre el carcomido respaldo de madera del vagón e intenta reposar durante un tiempo, pero exhausto, se queda profundamente dormido.

Con las primeras sombras de la noche, lo que antes eran paisajes de vida y color, se han tornado en una penumbra casi completa, tan sólo los mortecinos faroles de algunas cabañas de colonos rompen la monotonía de la oscuridad. Finalmente, las luces de una pequeña ciudad se comienzan a vislumbrar por el este, el fin del viaje está próximo. El tren hace su entrada en la estación de destino y Roque despezándose, se incorpora y observa por la ventanilla el nombre de la ciudad: Puerto Padre.

Puerto Padre, capital de municipio, a la que todos llaman la Villa Azul de los Molinos, se halla situada en la costa norte de la antigua provincia de Oriente, en el fondo de una bahía con acceso al océano a través de una estrecha bocana de trescientos metros, pero con suficiente profundidad que permite el paso de toda clase de buques y embarcaciones, formando así un magnífico puerto natural. En el punto donde se bifurca el cañón hacia las dos bahías, se hallan dos pequeños islotes: Cayo Puerco y Cayo Juan Claro. Este último se unió a tierra firme mediante la construcción de un terraplén o pedraplén sobre el que se instaló una vía férrea con los correspondientes tendidos eléctricos y telefónicos, que permitió la creación en dicho Cayo de una terminal marítima para el embarque de miel y azúcar de los Centrales Chaparra y Delicias.

Como característica peculiar se puede encontrar en su malecón uno de los pocos manantiales de agua dulce de la isla, que vierte sus aguas en la orilla del mar, lo cual le otorga de un singular atractivo. La fuente se localizó gracias a que en el siglo XIX, un grupo de pastores observó con sorpresa que las cabras iban constantemente a beber agua en el mar. Dado que no era lógico este comportamiento de ingerir agua salada, exploraron la zona y descubrieron en sus orillas un grupo de manantiales de los que brotaban agua dulce. Se protegió con un muro la zona para preservarla y posteriormente se construyó el actual molino que hoy día puede observarse desde lo alto y que configura el símbolo de la ciudad.

Actualmente limita al norte con el Océano Atlántico, por el este con el municipio de Jesús Menéndez, por el sureste con la provincia de Holguín, por el sur con el municipio de Majibacoa, por el suroeste con Victoria de las Tunas y por el oeste con el municipio de Manatí. Tiene una extensión territorial de 1.180 kilómetros cuadrados, el más vasto de los municipios de lo que hoy es la provincia de Las Tunas y el segundo en densidad de población con 77 habitantes por kilómetro cuadrado. Su ubicación geográfica es 21 grados 12



Mapa de Puerto Padre y alrededores.

minutos y 3 segundos de latitud norte y a los 76 grados 36 minutos y 3 segundos de longitud oeste. Goza de las siguientes temperaturas medias: la anual 25,2°C, la de febrero 22,1°C y la de agosto 27,6°C.

El municipio de Puerto Padre estaba formado en 1914 por los siguientes pueblos o barrios: Chaparra, Delicias, Estrada Palma, La Lima, Los Alfonsos, Maniabón, Barrio Norte, Barrio Sur, San Manuel, Santa María, Vedado, Yarey y La Yaya.

Pero volvamos a la estación de tren de Puerto Padre donde habíamos dejado a Roque. Al apearse del tren, observa que alguien le hace señales, se trata del mozo de mulas de la diligencia que le llevará a su destino definitivo, el pueblo de Chaparra (hoy llamado Jesús Menéndez), a 14 kilómetros de Puerto Padre. Allí realiza los últimos trámites de inscripción y le adjudican alojamiento para que descanse mientras le comunican en qué consistirá su trabajo: la zafra de la caña de azúcar.

De esta forma ingresa en el Central Chaparra, uno de los mayores ingenios azucareros del mundo, perteneciente a la compañía americana “Cuban-American Sugar Company”, fundada en 1897 por Robert Bradley Hawley, congresista de Texas. La construcción del Central se finalizó en 1902 bajo la administración de Mario García Menocal (1866-1941), antiguo Mayor General de la Guerra de Independencia cubana y que a la sazón terminaría siendo Presidente de la República entre 1913 y 1921.

La grandiosidad del Central era tal, que contaba con 16.349,5 hectáreas dedicadas al cultivo de la caña de azúcar y otras 12.221 hectáreas en todo tipo de instalaciones relacionadas con la industria azucarera, superando en varias ocasiones las 100.000 toneladas de producción. Junto con el vecino Central Delicias, sumaba 609 kilómetros de vías férreas que exportaban el azúcar en Puerto Padre. Desarrollaba una capacidad de molienda de 600.000 arrobas de caña por día, un rendimiento promedio de 13,2 %, 4.000 caballerías de tierra controladas y 927 utilizadas en caña, 735 colonias, llegando a emplear hasta 10.000 trabajadores durante la zafra.

Esa primera noche en lo que será su hogar a partir de ahora, apenas puede conciliar el sueño. En su mente se acumulan de golpe todos los sentimientos que hasta ahora por la excitación del viaje no había podido asimilar. En sus pensamientos siempre está presente su esposa en España, recuerda a sus amigos y familiares en Sanabria, la odisea de la travesía en el barco, el largo viaje en la “cigüeña” a través de la isla y ahora, en su camastro del barracón, que antaño había sido servido para albergar a los esclavos de raza negra<sup>3</sup>, la año-

<sup>3</sup> En 1870, siendo ministro de ultramar Segismundo Moret, se promulgó una ley llamada de “libertad de vientres” que concedía la libertad a los futuros hijos de las esclavas y que irritó a los esclavistas. En 1880 se promulga la abolición de la esclavitud, pero no se

ranza y la nostalgia se apoderan de él, le invade un profundo sentimiento de tristeza al hallarse solo en un país extraño, pero realiza el esfuerzo de desterrar esos momentos de melancolía, debe descansar, mañana inicia su nuevo trabajo y no puede defraudar a sus patronos.

Por la mañana le proporcionan un machete y le explican en qué consiste su trabajo, es muy simple, “sólo” tiene que cortar caña de azúcar desde que se levante hasta que se acueste, con el breve intervalo de descanso de las horas dedicadas al desayuno, comida y cena. En definitiva un trabajo durísimo pero él, como buen sanabrés, es recio y duro, y ya en Sampil y Castellanos estaba acostumbrado a trabajar de sol a sol y “unas cañas de azúcar de más o de menos” no le van a detener en el intento de forjarse su porvenir. Un día a la semana, tiene un pequeño descanso que lo aprovecha para reunirse con otros paisanos españoles de la zona, para conversar sobre diferentes temas, especialmente de España. Así fueron transcurriendo las semanas y los meses para Roque en aquella nueva tierra.



Machete<sup>4</sup> utilizado por Roque en la zafra de la caña de azúcar.

## EL VIAJE DE MANUELA A CUBA

Mientras tanto Manuela se había quedado en España, donde la vida tampoco le había dado muchas facilidades, pero al menos se encontraba en casa. Sin embargo echaba mucho de menos a su marido y aunque éste le había enviado el dinero para pagar las cantidades que le había prestado Manuel San Román, no sabía si podría seguir ahorrando lo suficiente para comprar el pasaje de barco para ella. En su cabeza rondaban muchas preguntas, ¿qué hacía separada de su marido?, ¿qué calamidades estaría pasando él, lejos de casa?, ¿volvería a verlo algún día? Poco a poco empezó a madurar una idea que al

lleva a la práctica hasta varios años después. Al abolirse definitivamente la esclavitud en Cuba, la producción agraria demanda mano de obra barata y procura emplear a los trabajadores más pobres a través de la emigración. (N.A.).

<sup>4</sup> Este machete está actualmente en mi poder, me lo regaló mi abuelo cuando yo tenía 15 años. Al entregármelo me dijo, “José Domingo, con esta herramienta me gané mi primer salario en Cuba, consérvala como recuerdo, ya que es la llave que me permitió salir adelante en la vida”, huelga decir que ese machete lo guardo como uno de mis principales tesoros. (N.A.).

principio parecía una quimera, pero que al pasar los meses consideró que era la mejor opción: tenía que viajar a Cuba para encontrarse con Roque y darle una sorpresa, al fin y al cabo, nada le ataba a España, su familia no le tenía gran aprecio, su hija había fallecido y su marido se encontraba en una lejana tierra.

Manuela apenas sabía leer y escribir, pero era una mujer muy inteligente y sobre todo muy decidida, así que se puso manos a la obra, acudió al esposo de su tía Teresa Sotillo, Manuel San Román, a la sazón secretario del Ayuntamiento, para que le arreglase todo el papeleo. En aquella época, sólo el diez por ciento de los emigrantes eran mujeres, entre otras cosas, porque para viajar solas necesitaban el permiso paterno en el caso de las solteras menores de veintitrés años y el del cónyuge en el caso de las casadas y en su caso no poseía el permiso por no encontrarse su marido en España; en cualquier caso, el juez de paz del Ayuntamiento, Bartolomé San Román, le escribe una carta de recomendación en la que constaba que viajaba sola y que por carecer de recursos económicos iba en busca de su marido, pudiendo así superar el primordial y más importante trámite. Consigue el dinero mediante otro préstamo y compra un billete para el Nuevo Mundo con validez para ser utilizado durante el plazo de un año.

Muchos vecinos y amigos le dicen que desista en el intento, pues acaba de estallar la Primera Guerra Mundial, los liners de emigrantes no son bien vistos en el bando alemán y son sistemáticamente interceptados para evitar que transporten cargamento y material a las tropas aliadas, por lo que ante la mínima sospecha son devueltos al puerto de origen en el mejor de los casos. Pero Manuela es una mujer con un arrojo admirable y a estas alturas de su vida, ya ha sufrido lo suficiente como para que nadie, y mucho menos los alemanes, le frenen en su idea de viajar a América. La decisión ya está tomada: se irá en busca de su marido.

El 21 de diciembre de 1914, justo un año después que Roque, Manuela parte para Cuba. Después pasar por Vigo, llega a La Coruña y se embarca en el vapor correo Alfonso XIII<sup>5</sup> de la Compañía Trasatlántica, barco muy célebre por haber sido protagonista de diferentes acontecimientos, siendo fundamental su intervención en la Guerra de Cuba contra Estados Unidos a finales del siglo XIX. Se trata de un transatlántico construido en 1888 en Escocia con un diseño especialmente armonioso rematado en una atractiva proa con botazón<sup>6</sup>, con dos mástiles, una chimenea y tres cubiertas, pudiendo transportar a 1566 pasajeros, distribuidos en 164 pasajeros en primera, 15 en segunda, 42 en tercera y 1.345 en clase emigrante.

<sup>5</sup> Invito al lector que no deje de leer la apasionante historia de este barco que se adjunta en el capítulo dedicado al mismo. (N.A.).

<sup>6</sup> Definido por el Diccionario de la Lengua Española como “Palo largo que se saca hacia la parte exterior de la embarcación cuando conviene, para varios usos”. (N.E.).

La travesía del Atlántico resulta un tanto agitada pues el barco sufre múltiples contratiempos en alta mar que no presagian nada bueno. Además entre los emigrantes existe el temor de un posible encuentro con algún buque de guerra de la marina alemana. Después de un viaje muy accidentado, no muy lejos ya de las costas cubanas, el viento huracanado procedente del Golfo de Méjico empieza a azotar impetuosamente al buque, y los oscuros nubarrones que descargaban sin descanso trombas de agua sobre el navío siembran la inquietud entre el pasaje. El barco sufre así un nuevo y definitivo percance, que los miembros de la tripulación no son capaces de reparar y que le dejan prácticamente inservible para la navegación, por lo que el capitán se ve obligado a ordenar al radiotelegrafista que lance un SOS para que puedan ser rescatados. Entre los bramidos del viento, se pueden oír las desesperadas sirenas del barco emitiendo su angustioso mugido en busca de auxilio.

Desde el puerto de La Habana, los vigías del Castillo del Morro alcanzan a vislumbrar a unas siete millas náuticas, las luces de cubierta del Alfonso XIII resistiéndose a duras penas en medio del vendaval y haciendo señales con su lámpara Morse que pide insistentemente ayuda mediante el código internacional. El Puerto de La Habana tiene encendidas las tres luces verticales rojas para hacer entender que se encuentra cerrado al tráfico marítimo por la tempestad y que el práctico no puede salir en su rescate. El capitán del Alfonso XIII comprende que tiene que intentar capear el temporal por sus propios medios en mar abierto. Lentamente el buque vira en dirección norte entre las gigantescas olas que se estrellan contra las rompientes del cada vez más cercano arrecife. En pocos minutos sus luces se pierden entre la lluvia y la tenebrosa oscuridad.

El caos se apodera de los asustados pasajeros, pues, para la mayoría, no sólo era su primer viaje en barco, sino que en muchos casos, como es el de Manuela, era la primera vez que habían visto el mar cuando zarparon de La Coruña. Se vivieron momentos de dramatismo e incertidumbre, nadie sabía qué podía ocurrir. Las horas pasaban y nadie acudía en su auxilio, el capitán debió notar una cierta deriva del barco, por lo que ordenó desalojar el barco en los botes salvavidas, pero al igual que había ocurrido en el hundimiento del Titanic, no había suficientes para todos<sup>7</sup>, por lo que muchos pasajeros de la

<sup>7</sup> Según mis indagaciones, pude averiguar que al igual que le ocurrió al Titanic, no había en el Alfonso XIII suficientes lanchas salvavidas para todos los pasajeros, a pesar de que después del célebre hundimiento, se decretase la obligación de que las Compañías Navieras dispusieran de barcas de socorro para todo el pasaje. A mi mente, han acudido de nuevo las imágenes de adjudicar las lanchas a las clases más pudientes, pero no dejan de ser conjeturas más, pues en honor a la verdad, mi abuela Manuela sólo me contó lo que les he narrado. (N.A.).

clase emigrante fueron refugiándose en el interior de las bodegas del buque ante el miedo que les acechaba. Muchos empezaron a rezar el rosario, otros se confesaban ante algún sacerdote, pensando que la muerte estaba cerca. Manuela por su parte, también creía que este era su fin y que ya no volvería a ver a su amado esposo.

Los instantes se hacen eternos y nadie se acuerda de los sufridos emigrantes que parecen abandonados a su suerte; la tormenta parece haber cesado, ya no se oyen ruidos en cubierta y todo permanece bajo un inquietante silencio. Al caer la noche cuando ya parecía todo perdido, se abren con gran estruendo las puertas de las bodegas y aparecen unos hombres de raza negra semidesnudos y sudorosos. Manuela, que nunca en su vida había visto un hombre negro, se asustó extraordinariamente ya que, en su ignorancia, pensó en un primer momento que se trataba de seres malvados que iban a matarlos a todos, es más, alguien llegó a imaginar que se trataba del mismo diablo, tal era su incultura y desconocimiento.

Inmediatamente, estos hombres les anuncian que son cubanos que han acudido en su rescate desde el Puerto de la Habana, han logrado arreglar provisionalmente la avería y que se encuentran a salvo, pero que tienen que abandonar inmediatamente la nave porque corre peligro de naufragar. Se preparan diferentes barcas salvavidas por parte de estas personas. Manuela se une a otras mujeres entre las que se encuentra una paisana de Villarino de Sanabria, de nombre Flora, y otras tres de diferentes pueblos sanabreses y las instalan en uno de los botes. Preocupada solamente en su propia salvación, no advierte que en el bote no hay ningún miembro de la tripulación como debería ser preceptivo y que la persona que lo maneja, no es ninguno de los hombres de color que entraron en la bodega.

Una vez que se han alejado del barco y las luces de éste prácticamente son imperceptibles en el horizonte, el hombre negro que hasta ese momento había remado vigorosa y velozmente, detiene el bote súbitamente y aprovechando la oscuridad de la noche, saca un machete de una funda del fajín que sujeta sus pantalones y dirigiéndose a las asustadas mujeres, las conmina a que le entreguen cada una la cantidad de cinco pesos o las mata allí mismo y las arroja al mar. Podemos imaginar a la pobre Manuela rebuscando en su faldriquera y en su mísera maleta de emigrante, probablemente de cartón, el poco dinero que tenía celosamente guardado para sobrevivir los primeros días en Cuba. Cuenta y recuenta una y otra vez, pero todo su capital no alcanza tan siquiera la suma suficiente para entregárselo al bandido que se había hecho pasar por rescatador, por lo que debe pedir prestada la cantidad que le falta a Flora, la compañera sanabresa del bote.

Después de todos los infortunios, se encuentra en medio del mar a merced de un pirata de bajos instintos, sin más pertenencias que la maleta que a

duras penas arrastra consigo. No ha llegado a su destino y ya tiene una nueva deuda, no está en España, no está en Cuba, en realidad ya no está en ninguna parte, se siente desgraciada; ni en la mejor de las novelas podría encontrar una ficción que supere a esta cruda realidad.

Desconozco si el desalmado las llevó finalmente a puerto, pero el caso es que Manuela, a pesar de todo, llega sana y salva a La Habana. El miedo y la inquietud impiden a las desafortunadas mujeres efectuar ningún tipo de denuncia ante las autoridades cubanas de La Habana acerca de los acontecimientos sobrevenidos en el bote salvavidas, por lo que no se vuelve a saber nada más del siniestro personaje que las amenazó para robarlas. Es de suponer que debía pertenecer a alguna banda organizada que, en un momento de descuido de los verdaderos rescatadores de La Habana, perpetraba sus fechorías aprovechando la confusión del rescate, amparado por el temor que originaba entre sus víctimas<sup>8</sup>.

Finalmente el Alfonso XIII fue trasladado a puerto por medio de un remolcador. Allí pudieron contemplar todos los pasajeros que el barco estaba fuertemente ladeado, debido a importantes daños en el casco y que milagrosamente habían salido indemnes. El buque, tras unas reparaciones provisionales regresaría a España por sus propios medios, siendo ésta su última singladura, ya que un mes más tarde, el 5 de febrero de 1915 se hundiría definitivamente en la bahía de Santander<sup>9</sup>.

## EL REENCUENTRO EN CUBA

Una vez en el puerto de La Habana, quiso la fortuna que Manuela se encontrase con un hombre llamado José, natural del pueblo sanabrés de Quintana. Este hombre tenía la costumbre de acercarse hasta el puerto cada vez que arribaba un barco español y preguntaba si había algún pasajero de la provincia de Zamora o cercanías. Al ver a Manuela le preguntó por su procedencia,

<sup>8</sup> Ignoro en que momento el pirata llevó a acabo su acción sin que los hombres cubanos que estaban efectuando la misión de rescate del barco se percatasen. En mis investigaciones he averiguado que en la zona del Caribe, no eran infrecuentes los casos de bandidos que se dedicaban al pirateo y que eran conocidos como “vaqueros”. Cuando veían un barco en apuros, salían con sus barcas para tratar de robar a los temerosos pasajeros. De hecho el vapor Alfonso XIII ya había tenido un encuentro con este tipo de piratas el 21 de junio de 1902, al encallar cerca del arrecife Molasses, no muy lejos del faro de Carysfort a diez kilómetros al sureste de Key Largo en las costas de Florida, teniendo que ordenar su capitán Manuel Deschamps varios disparos con el cañón de a bordo para alejarlos. (N.A.).

<sup>9</sup> Recomiendo la lectura del capítulo dedicado al barco Alfonso XIII, en el que se detallan todos los pormenores relacionados con su hundimiento. (N.A.).

ésta le respondió que era hija de José Sotillo del pueblo de Castellanos de Sanabria; él exclamó: “Yo conocí a tu padre, pero no entiendo qué hace en estas circunstancias y tan lejos de casa la hija de una familia rica”. La joven, le respondió que su familia no la había ayudado al casarse y que venía en busca de su marido que había llegado un año antes, pero que después del trance del naufragio se había quedado sin dinero. José le dijo que no debía preocuparse de nada, que podía hospedarse en su casa hasta que Roque la fuese a buscar. Manuela también desconocía que su marido estaba a 700 kilómetros al otro lado de la isla. Roque fue informado por medio del telégrafo (el teléfono no se instaló en Chaparra hasta 1916) e inmediatamente tomó la “cigüeña” y se presentó en La Habana. Al contemplar de nuevo a su mujer, no pudo reprimir la alegría que le invadía y estrechándola tierna y cariñosamente entre sus brazos permaneció abrazado a ella durante un prolongado rato. Después y todavía sin salir de su asombro por lo arriesgado del viaje, le preguntó por qué no había esperado a que le enviase el dinero para el billete del viaje. Estaba muy feliz de volver a verla, pero también muy preocupado pues no ganaba lo suficiente para la manutención de los dos. Manuela le respondió: “Roque, no te preocupes por mí, lo que yo necesite me lo ganaré con mi trabajo”. Conocía muy bien a su mujer y sabía que si había podido realizar un viaje tan audaz desde España, esa excepcional mujer sería capaz de cualquier cosa.

Juntos reanudan de nuevo su vida en común y al cabo de unos meses, Manuela se queda nuevamente embarazada. A finales de 1915, nace María, pero los hados les vuelven a jugar una mala pasada y la niña fallece a los ocho días. Otra vez la fatalidad se ceba con ellos y empiezan a pensar sobre la conveniencia de no tener más hijos. Pero la pareja es muy tenaz y así el 3 de mayo de 1918 tienen una nueva niña y, retando a la providencia, le vuelven a poner el mismo nombre que a la anterior, María Cruz, y esta vez sí, la niña se cría y crece totalmente sana y ello les llena de gozo y felicidad.

En 1918 se propaga la famosa gripe “española” en el Viejo Continente y mueren millones de personas. La enfermedad llega a Cuba donde se la conoce con el nombre de “influenza” y muchos la contraen. Uno de ellos, Antonio González “El Zurdo”, un sampileño que también ha sido atrapado por el terrible contagio, es ocultado por Manuela durante cuarenta días en su casa para evitar que las autoridades le deporten a España. Durante ese periodo y gracias a las furtivas visitas del médico y a los cuidados de Manuela, logra curarse casi milagrosamente por lo que Antonio le quedaría eternamente agradecido.

Entre 1918 y 1919 se produce un aumento de la demanda de azúcar en todo el mundo que hace que se dispare el precio del dulce producto. El Central Chaparra, donde Roque trabaja, tiene que ampliar la producción consiguiendo un aumento de los beneficios. Se incrementa la riqueza y el bienestar

en Cuba, se vive una etapa de prosperidad tal, que al año 1919 es conocido como la “Danza de los Millones”.

Para facilitar el embarque del azúcar en los barcos exportadores, la compañía “Cuban-American Sugar Company” había construido en 1911 un terraplén o pedraplén de ochocientos metros de longitud entre la isla conocida como Cayo Juan Claro y tierra firme y que, mediante una línea férrea, lo unía con los Centrales Delicias y Chaparra. La compañía funda la empresa subsidiaria Chaparra Railroad Company y con el aumento de la producción de azúcar, necesita un capataz de ferrocarril serio, formal y cumplidor; aptitudes que parece reunir Roque y como la Compañía está muy contenta con él, le ofrecen este puesto, que acepta encantado dejando así la agotadora faena de la zafra. El nuevo trabajo consiste en dirigir a veintidós hombres, algunos de raza negra, que se encargan del funcionamiento de una maquinaria que recoge agua para los trenes que llevan el azúcar al muelle de embarque del Cayo Juan Claro. Manuela será la encargada de cocinar y atender a los veintidós miembros de los que Roque es el capataz.

Con este puesto de responsabilidad se trasladan a vivir a la Vía de Santa María número 7, en el Barrio de Chaparra del partido judicial de Puerto Padre. La nueva casa, incluye una huerta que, con la autorización de sus superiores, es atendida por uno de los veintidós empleados de Roque, que asimismo se encarga de cuidar y ordeñar una vaca que la compañía les ha regalado.

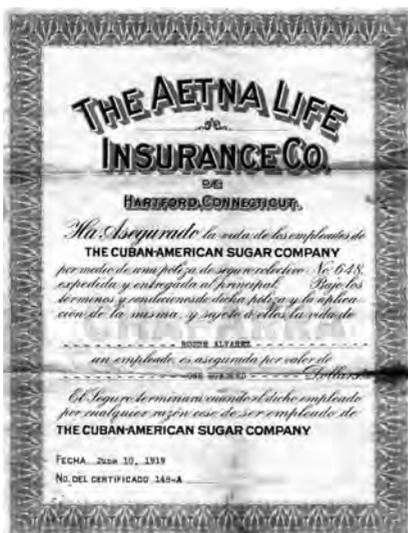
Como el trabajo es desempeñado con solvencia por Roque, la compañía le propone algo que en aquella época sólo se le concedía a los altos directivos; deciden hacerle un Seguro de Vida de 100 dólares con una aseguradora norteamericana, firmándole una póliza de seguros (Certificado 148-A), el 10 de junio de 1919, a través de Aetna Life Insurance Company de Hartford, Connecticut, Estados Unidos.

Mientras tanto, Serapio, hermano y ahijado de Manuela, quiere también emigrar a Cuba con la intención de eludir el largo e ingrato servicio militar en España, por lo que es reclamado por ésta, viviendo durante un tiempo en su casa. Posteriormente, se dedicaría al comercio, estableciéndose por su cuenta al montar su propio negocio, casándose años más tarde con una cubana llamada Leonor. Permaneció en Cuba hasta muy entrados los años 80, aunque con la revolución de Fidel Castro, sus hijos emigraron a Estados Unidos a través de España y hoy residen en diferentes ciudades del Estado de Florida.

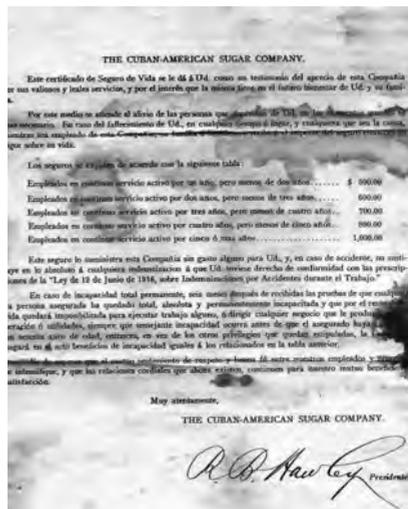
En 1919 Puerto Padre se va transformando poco a poco en una importante ciudad, su término municipal cuenta ya con 40.366 personas, sin contar la capital, y es ya la octava población de la provincia de Oriente y la decimotercera de Cuba. El barrio de Chaparra, donde viven, está a doce kilómetros y tiene 7.242 habitantes, noventa y nueve de ellos de origen norteamericano que trabajan en puestos directivos en los Centrales de Chaparra y Delicias. El



Portada del Seguro de Vida a nombre de Roque Álvarez.



Certificado de seguro a nombre de Roque Álvarez.



Carta de la Cuban-American Sugar Company a Roque Álvarez comunicando el aseguramiento.

auge económico ya es notorio, pues se sitúa en el decimotercer puesto por presupuesto y su aduana es la sexta de Cuba por recaudación.

Durante todo este periodo conocido como la “Danza de los Millones”, se incrementa el bienestar económico y la prosperidad en la llamada “Perla de

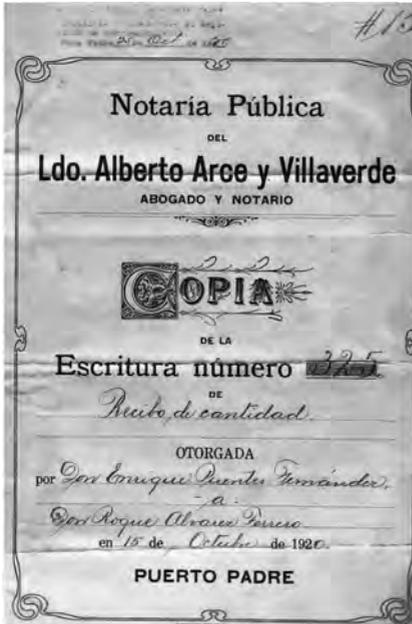
las Antillas”. Se genera una coyuntura favorable y generadora de riqueza, en la que su principal impulsor, los Estados Unidos, como emergente potencia económica mundial, desarrolla nuevos proyectos de expansión en diferentes mercados a los que Cuba no es ajena. A Roque y Manuela también parecen irle muy bien las cosas. Ganan suficiente dinero para vivir bien e incluso consiguen ahorrar un pequeño capital. En Chaparra son respetados y están muy bien considerados en el vecindario, por fin la suerte parece sonreírles.

Pero durante los dos años siguientes, se van a producir una serie de hechos trascendentales en la historia de Cuba y que también les van a afectar a nuestros entrañables protagonistas. Entre el 18 de febrero y el 19 de mayo de 1920, en pleno auge económico cubano, la cotización del precio del azúcar sube repentinamente desde los 9,13 centavos de dólar por libra a 22,5 centavos de dólar por libra, momento en el que todo el mundo se dispone a invertir en ese producto que parece ser el nuevo oro blanco. Aparte de las grandes compañías azucareras norteamericanas ya existentes, empiezan a surgir otras más pequeñas de carácter más modesto, como por ejemplo la Compañía Azucarera Yaguanabos, fundada el 5 de marzo de 1920 ante el notario licenciado Mario Recio Foros, con un capital social de ocho millones de pesos.

Enrique Puentes de profesión mecánico, vecino de Roque y Manuela, es uno de los que se dispone a invertir, aprovechando el buen momento del precio del azúcar y adquiere un paquete de acciones de la compañía anteriormente mencionada. Al no disponer de dinero en metálico, le pide a Roque un préstamo de 2.000 pesos a devolver en dos años, con un interés del cuatro por ciento y con la garantía de 50 acciones de dicha Compañía. Para Roque, esa cantidad significa casi todos los ahorros de su vida en Cuba, pero no sabe negarse y como el precio del azúcar está al alza, piensa que no debe haber ningún problema por lo que accede al empréstito de tan importante suma.

De esta manera, el 15 de octubre de 1920, ante el que más tarde sería alcalde de Puerto Padre, el notario D. Alberto Arce y Villaverde de la Provincia de Oriente, se firma la escritura de préstamo n.º 325 con este texto “D. Roque Álvarez Ferrero, vecino del Barrio Estrada Palma (Puerto Padre), presta a D. Enrique Puentes Fernández de 43 años, natural de Oviedo y vecino del Barrio de Delicias (Puerto Padre), 2.000 pesos, al 4 % anual, a devolver en 2 años (20-4-22). Enrique Puentes entrega como garantía del préstamo, 20 acciones de 100 pesos de la Compañía Azucarera Yaguanabos. Actúan como testigos, los colonos Lugardí Fonseca Batista y Juan Vázquez Aldana de la Torriente” (posteriormente alcalde de Puerto Padre). Aunque en la escritura aparece la cantidad de 20 acciones, en realidad se hace entrega del certificado (nº 305) de 50 acciones de dicha compañía.

Dos meses más tarde del préstamo a Enrique Puentes, a las seis de la mañana del 16 de diciembre de 1920 (precisamente el cumpleaños de Manue-



△ Título de la acciones de la Compañía Azucarera Yaguanabos.

◁ Escritura de préstamo de Roque Álvarez a Enrique Puentes.

Del arado a la caña de azúcar

la), viene al mundo en la Vía de Santa María, su segunda hija y madre del autor de este relato, a la que ponen el nombre de Piedad. La inscripción se lleva a cabo en el Registro Civil del partido judicial de Puerto Padre, se efectúa el 7 de marzo de 1921, en el Tomo 23, Folio 32, ante el Juez Municipal Don Jacinto Mata Trujillo, y erróneamente se la registra con el nombre de Piedad, por su padre Roque Álvarez, con domicilio en el Júcaro (en realidad es Chaparra). Actúan de testigos de la inscripción, el propio Enrique Puentes y Serapio Sotillo, hermano de Manuela.

Pero de forma extraña y repentina, a partir de junio de 1920, la cotización del precio del azúcar inicia una vertiginosa caída hasta los 3,75 centavos de dólar a finales de diciembre. En tan sólo siete meses, estas fuertes desproporciones afectan de forma extraordinaria las infraestructuras económicas y financieras sobre las que se habían fundamentado las operaciones crediticias, desembocando en la gran crisis de 1921, popularmente conocida como el año de la “moratoria”. En ese año se produce un gran desequilibrio económico promovido por la caída de la producción de azúcar, debido al abaratamiento del coste del producto como consecuencia de la excesiva oferta durante los años precedentes. Todo esto ocasiona una gran consternación entre los hacendados, trabajadores, inmigrantes y en la propia banca cubana y estadounidense, que se encarga de suministrar y fiscalizar los préstamos necesarios para la

recolección, pues no pueden resistir el rápido descenso de las cotizaciones de tasación de los precios. El gobierno cubano decreta el 10 de octubre 1920, un año de moratoria bancaria que duraría hasta el 3 de enero de 1921, pero sólo las empresas americanas con suficiente capital pudieron sobrevivir. A partir de ahí las quiebras se suceden en cadena y muchas empresas cubanas son confiscadas por los bancos, de forma que la economía y propiedades cubanas pasan a depender de instituciones financieras norteamericanas. Desde ese momento el mercado azucarero fue asumido por los países europeos, productores tradicionales de azúcar<sup>10</sup>.

Hay quien considera que la situación de inflación en la economía cubana que dio lugar a aquel expansionismo ficticio, fue provocada de forma artificiosa por la banca norteamericana para tratar de desencadenar la quiebra de los más endeblés con el fin de apropiarse de la mayoría de sus activos. No es mi objetivo adentrarme en vericuetos geopolíticos que escapan a la intención de este relato, por lo que sólo me limito a exponer la realidad económica del momento.

La crisis económica en Cuba se agudiza. Los colonos, emigrantes e inversores, pasan apuros, muchos se han arruinado y se plantean regresar a sus países de origen. El empobrecimiento en la población cubana se hace notar de inmediato, porque coincide además que 1920 fue el año que Cuba tuvo más emigrantes: 174.000 personas, porque a pesar de todo, durante los meses de agosto y septiembre de 1920, todavía seguían llegando emigrantes a la isla, lo que significa que no habían comprendido bien la crisis que se estaba gestando en Cuba.

Son tiempos difíciles en los que cada cual intenta extraer provecho de las adversas circunstancias, en ocasiones, con medios moralmente reprochables. Se organizan compañías integradas con capital americano que, aprovechando la difícil situación y las bancarrotas de los colonos y hacendados, adquirieron a bajo precio algunos centrales azucareros. Es precisa la intervención oficial para corregir la inestabilidad financiera ocasionada por la crisis. A modo de ejemplo, el Banco Internacional de Cuba publica el siguiente comunicado: “Contra nuestra voluntad y a pesar de las enérgicas y sensatas medidas que fui-



Cuba, agosto de 1921: María Cruz y Piedad.

<sup>10</sup> El autor alude a la producción remolachera europea, que se irá recuperando en los años 20 debido a la crisis cubana y al proteccionismo de Europa. (N.E.).

mos los primeros en poner en práctica para salvar el dinero de nuestros depositantes, tendremos que aceptar los preceptos de la Ley Corriente, liquidando este banco. El día que pueda ocurrir está cerca, y ese día nuestros créditos pasarán a manos de una comisión liquidadora que procederá rigurosamente con todos los clientes, porque no está obligado a tenerles consideración alguna. Luego será tarde para poder cobrar de alguna forma. Hoy todavía pueden cobrar nuestros depositantes en Bonos Hipotecarios o Pagarés Comerciales”.

El poder adquisitivo, especialmente el de los obreros agrícolas, tanto cubanos como inmigrantes, se derrumba de forma espectacular, produciéndose la cruel paradoja de que lo que para los inversores fue empobrecimiento o ruina, supone rendimiento provechoso para las entidades prestatarias. El resultado final es la drástica reducción de retribuciones de los empleados que no reciben el salario completo por su trabajo, o se lo pagan mediante bonos que tan sólo tienen validez en las colonias donde trabajan, resaltando con ello la dependencia de los colonos. El colofón tiene lugar con la despedida masiva de trabajadores en los centros de trabajo.

Ante tal aflictivo y triste panorama, muchos inmigrantes toman la determinación de regresar a sus países de origen, pero arruinados, sin comida, ni ningún otro medio de subsistencia, no lo consiguen y deambulan por toda la isla buscando cualquier solución. Los “medios pasajes” que logran obtener en el Consulado General de España son distribuidos, en su mayor parte, a los que tenían por destino las Islas Canarias. La actitud de las compañías navieras en su egoísmo exacerbado es denunciado por el periódico habanero “El Comercio” que recrimina la abusiva subida de los billetes de regreso para los emigrantes que, en el caso de un buque francés llega a ser de 113 pesos, sin darse cuenta de la grave crisis económica por la que atraviesan. Muchos inmigrantes ofrecen sus últimos ahorros a los capitanes de los barcos para conseguir un pasaje de salida. Aún así, solamente entre los repatriados canarios, se llega a la cifra de 3.416 en 1921 y 2.411 en 1922.

Enrique Puentes Fernández, la persona a la que Roque le había prestado el dinero, también está entre los damnificados, encontrándose hipotecado y sin posibilidad de devolver el préstamo, por lo que el 8 de mayo de 1922, cede los derechos de las acciones de la Compañía Azucarera Yaguanabos a Roque Álvarez, ante el Notario de Puerto Padre Alberto Arce, actuando como testigo el sanabrés Manuel Vime.

A pesar de todo, estas acciones que entrega como garantía han bajado tanto su cotización, que prácticamente no tienen ningún valor, por lo que con la legislación vigente, Roque tiene la posibilidad de embargar cualquier bien de Enrique Puentes, a excepción de la vivienda, para resarcirse de la deuda. Sin embargo, el cálculo aproximado del embargo asciende a sólo 500 pesos y en esas circunstancias, Roque piensa que, ejecutando esta intervención jurídi-

ca, sólo va a recuperar la cuarta parte de la deuda pero dejaría a Enrique Puentes en la miseria, por lo que en un acto de extrema generosidad decide no llevar a cabo el embargo, aunque ello le suponga un gran perjuicio para su propia familia.

Roque empieza a comprender que sus diez años de trabajo y grandes esfuerzos en Cuba no han servido casi para nada. Él también está al borde de la quiebra, aunque en su caso es debido a causas indirectas. Se siente incapaz de superar esta realidad. No comprende como un hombre como él, que ha salido airoso de las circunstancias más adversas que la vida le ha deparado, se encuentre ahora atenazado por la situación.

El 5 de febrero de 1923 nace su tercer hijo en Cuba, al que le ponen el mismo nombre que el autor de este relato, José Domingo. A pesar del nacimiento de su tercer hijo, poco a poco, empieza a entrar en una depresión. Cada día que pasa se encuentra peor, se le quita el apetito y paulatinamente va enfermando hasta el punto que cae postrado en cama durante cuatro meses. El médico que le atiende le dice que debe ir al hospital a que le hagan un chequeo para diagnosticar el origen de la enfermedad. Después de varias pruebas, le comunican que tiene una alteración en la sangre que le ha reducido el número de glóbulos y prácticamente se le ha transformado en agua. La curación pasa por marcharse inmediatamente a un país más frío y permanecer allí al menos 13 meses con un severo tratamiento que incluye una inyección cada tres días o morirá irremisiblemente. El diagnóstico es como una sentencia de muerte y siente como si estuviese en un agujero sobre el que cayese una pesada losa, cubriéndole para siempre. Ha luchado mucho en Cuba y siente que las fuerzas le flaquean y desconoce si será capaz de seguir adelante, pero sabe que tiene una familia y que debe hacer un nuevo esfuerzo para no caer en el abatimiento que le podría conducir a un triste desenlace final.

Consulta con Manuela las diferentes posibilidades, consideran que si tienen que irse a un país más frío, la mejor elección debe ser la de regresar a España, al fin y al cabo, allí tienen familia y amigos y además como no han llegado a contraer la nacionalidad cubana, siguen poseyendo la ciudadanía española. A Roque no le agrada esta opción y aunque inicialmente se niega, termina convenciéndose que es la mejor alternativa. Asimismo, la Cuban-America Sugar Company no les pone ningún tipo de impedimento y les concede una especie de excedencia, mediante la cual, le reserva su puesto de trabajo durante los meses previstos para que se recupere de su enfermedad.

Serapio, el hermano de Manuela, les ofrece la posibilidad de quedarse con sus tres hijos, María Cruz, Piedad y José Domingo, mientras Roque y Manuela permanezcan los trece meses previstos en España. Deciden finalmente que la familia no debe separarse, pues la distancia entre los dos países es muy grande y no se sabe que les puede deparar el futuro.

## EL REGRESO A ESPAÑA



Foto familiar del pasaporte de regreso a España: Manuela, Roque, José Domingo, Piedad y María Cruz.

Después de diez años y medio de estancia en Cuba, tiene que abandonar la tierra que les dio todo, pero que también se lo arrebató. Regresan a su patria sin demasiada fortuna pero con el pequeño tesoro de sus tres hijos cubanos.

Finalmente, el 3 de julio de 1924 parten en un barco de color blanco, del que no se tienen noticias de su nombre, aunque bien podría ser el Reina María Cristina, gemelo del barco Alfonso XIII y tras trece días de travesía llegan a La Coruña el 16 de julio. Merece la pena relatar un pequeño hecho anecdótico.

Manuela traía varios puros habanos para regalar a aquellos que la habían ayudado cuando salió de España, pero no estaba permitido su paso por la aduana, por lo que antes de desembarcar, los escondió en una cartuchera y se hizo pasar por deficiente mental con el fin de que la policía aduanera no la interceptase.

Una vez en España, se alojan durante los tres primeros días en casa de María Sotillo, hasta que le alquilan una casa a Inocencio, en el Barrio de la Vallina de Castellanos, donde Roque continua el tratamiento prescrito en Cuba y refrendado por los médicos españoles para recuperarse de su enfermedad que duraría otros trece meses más.

Al cabo de este tiempo, Roque se cura totalmente y de nuevo se plantean regresar a Cuba. Manuela, que siempre había sido muy aventurera, intenta convencer a su marido de que su vida está en Cuba, pues de alguna forma, esa tierra siempre les trató bien, allí hicieron algo de fortuna y sus hijos son cubanos, además, está embarazada nuevamente y le gustaría que su nuevo hijo también naciese en Cuba. Tanto le gustaba aquel país, que siempre solía decir “De Cuba al cielo”; pero Roque ya ha comenzado una nueva vida en España y le da pereza volver.

El 15 de enero de 1926, nace su cuarta hija, María Antonia y como el infortunio sigue acompañándoles, tres días después de su nacimiento, en plena noche se hunde la casa y aunque milagrosamente se mantienen en pie las dos habitaciones donde dormían los seis miembros de la familia, tienen que ser realojados hasta el amanecer en la casa de su prima hermana Piadosa San Román, y su marido, José Antonio Fernández. A la mañana siguiente se tras-

ladan a la casa de la Ti Avelina, una vecina que les tiene un gran aprecio y a la que tres días después le alquilan una vivienda próxima, en el que sería su domicilio en Castellanos hasta su traslado, seis años más tarde, al vecino pueblo de Sampil.

El 29 de diciembre de 1930, nace su última hija, Trinidad, y ello hace que los padres de Manuela den un giro en sus sentimientos e intenten un leve acercamiento a su hija. En efecto, siguen sin perdonarle la desobediencia por casarse con Roque, pero admiten la valía de él, hasta el punto de profesarle cierto cariño, incluso mayor que a su propia hija.

El 14 de mayo de 1932, se trasladan definitivamente a Sampil, donde su vida transcurre con normalidad durante más de cincuenta años, aunque esta etapa, escapa a la intención de este relato ya que he intentado circunscribirlo sólo a los años que pasaron en Cuba.

María Cruz la hija mayor, se quedó a vivir en Sampil, el resto de los hijos emigraron a Madrid en los años cincuenta y sesenta del pasado siglo XX. Tuvieron diez nietos, entre ellos el autor de este relato. Manuela murió en Madrid el 17 de marzo de 1973 a los ochenta y siete años de edad. Roque, también murió en Madrid el 27 de diciembre de 1975, un mes antes de cumplir los noventa años.

Pocos años después de la Revolución en Cuba, se estableció un acuerdo entre los gobiernos cubano y español para devolver los bienes de los españoles que habían emigrado a Cuba y que habían regresado a España. Roque y Manuela conservaban todavía las acciones de la Compañía Azucarera Yaguabos por lo que Piedad, su segunda hija, presenta el 5 de junio de 1967 una reclamación ante el Ministerio de Asuntos Exteriores, que en principio es aceptada, iniciándose el trámite. En el año 1994, se aprueban todas las reclamaciones, se valoran los bienes por el gobierno cubano y, a través del Ministerio de Hacienda español, se empiezan a devolver las indemnizaciones, por cierto, a un precio irrisorio comparado con su valor real. Sin embargo, un error en el domicilio de la reclamante Piedad Álvarez Sotillo por parte del Ministerio de Hacienda, hace que no llegue la comunicación del cobro a su destino, causando la expiración de los plazos de la reclamación y perdiendo toda posibilidad de reintegro. Aunque se hicieron gestiones posteriores en el año 1996 ante los Ministerios de Asuntos Exteriores, Ministerio de Hacienda y Ministerio de Justicia, no alcanzaron su fruto.

Quizá, porque la fortuna no le sonrió como se merecía, Roque fue un hombre con un gran sentido de la solidaridad y la generosidad, al que siempre le agradó hacer favores y así se ganó muchos amigos en todas partes, aunque a veces como la que se narra en el presente relato, le costase el regreso a España. Antes de finalizar, me gustaría ilustrar con una anécdota esta pequeña virtud. Cuando yo era muy joven, mi abuelo me dijo en cierta ocasión: “Si algu-

na vez te ves en apuros o necesitas ayuda en algún pueblo de Sanabria, solamente debes decir que eres nieto de Roque el de Sampil y enseguida alguien te prestará ayuda”. Efectivamente, estas credenciales eran suficientes, porque siempre había alguien a quien Roque le había prestado ayuda y estaba dispuesto a devolver el favor.

Y aquí concluye la novelesca y emocionante historia de mis abuelos Roque y Manuela en Cuba, que espero les haya gustado y complacido y por qué no decirlo, enterrecido.

## LA EMIGRACIÓN ESPAÑOLA A CUBA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

Como colofón a este relato, me gustaría dedicar unos párrafos al fenómeno de la emigración cubana a principios del siglo XX, que básicamente se pueden resumir en tres causas: económicas, demográficas y políticas.

En el siglo XIX, Cuba es el principal lugar de emigración, al ser una de las últimas colonias españolas. En 1898, con la independencia cubana se produce una momentánea reducción de la emigración, pero las tasas se vuelven a recuperar a partir de 1906, siendo entre 1912 y 1921, el periodo en que se registra el mayor volumen de entradas de emigrantes en la isla; a partir de 1921, empieza a descender con motivo de la crisis causada por la caída de los precios del azúcar en el mercado americano.

Entre 1882 y 1914, 1.160.863 españoles emigraron al extranjero, de los cuales, 317.131 lo hicieron a Cuba, sin contar los que emigraron desde puertos extranjeros, como por ejemplo, los gallegos que viajaban hasta Lisboa y allí embarcaban en los buques de la Pacific Steam Navigation Company, procedentes de Liverpool con destino a Cuba, Brasil y Argentina.

Del total de emigrantes, en 1905, el 23,12 % lo hacía a Cuba; en 1912 el 16,60 % y en 1920 el 33,85. El 70 % eran varones y los menores de 14 años no llegaban al 12 %. El 40 % de los emigrantes llegados a Cuba, se asientan en La Habana y otro 40 % lo hacen en las provincias azucareras de Camagüey, las Villas y especialmente en Oriente.

Entre 1903 y 1933, entraron en Cuba 723.381 españoles. Esta masiva afluencia de casi tres cuartos de millón de emigrantes españoles significa para Cuba un extraordinario aporte en el orden cultural, social, económico, político, lingüístico e incluso religioso, ya que a principios del siglo XX la población total de Cuba era de poco más de un millón y medio de habitantes, de los que unos 200.000 habían nacido en España.

Es importante la diferencia entre las cifras oficiales de emigrantes y las reales. Según cifras oficiales, entre 1900 y 1930, emigraron 3.253.448 españoles a todo el mundo, aunque otros cálculos recientes estiman que podría haber alcan-

zado la cifra de 4,5 millones. La diferencia entre ambos datos se debió a que entre un 20 y un 30% emigraron de forma clandestina para no cumplir el servicio militar o evitar pagar las tasas de salida. Para este fin, utilizaban dos vías, la primera era salir por un puerto extranjero, puesto que no se consideraba emigración pasar a otro país por vía terrestre; la segunda posibilidad la utilizaban los canarios, gallegos y asturianos y consistía en embarcarse en alta mar a través de las denominadas “redes de enganche”, que eran organizadas por empresas de transporte ilegal, publicando notas de prensa que explicaban las ventajas de emigrar con ellos. Contaban con agentes enganchadores que se encargaban de arreglar el papeleo y que reclutaban clientes en los pueblos del interior o de las montañas. En 1907 el gobierno prohibió esta práctica e hizo contracampaña, utilizando para ellos a los maestros, pero no se consiguió evitarlas.

El emigrante español contribuyó al desarrollo del país, ya que aparte de su trabajo, las sociedades mutualistas creadas por las emigrantes, también beneficiaron a muchos asociados cubanos. No sería justo ni moral, dejar de comentar que la energía infatigable y determinación del emigrante español contribuyó de forma notoria al desarrollo y recuperación del país, tanto en las ramas de la agricultura, como la ganadería o el comercio. Muchos de los lazos que la guerra había deteriorado en españoles y cubanos se recuperaron mediante los matrimonios que muchos emigrantes contrajeron con mujeres cubanas.

La opinión pública no era favorable a la emigración, pues la identificaba con antipatriotismo y debilidad, al relacionar el poder de un país por su número de habitantes. Moret en 1905 declaraba: “el español que abandone su Patria no tiene derecho a reclamarle auxilio, protección ni amparo, del cual está más necesitado el que se queda en el territorio a mantener las cargas del país, explotar el suelo y fecundar la tierra”. Se suponía que los emigrantes iban engañados y que los envíos de dinero que efectuaban, más que aportar riqueza beneficiosa a España, servía para poder pagar el billete de embarque de nuevos flujos de familiares y vecinos, continuando así, la corriente migratoria con la consiguiente despoblación de España.

Por otra parte, el Gobierno opinaba que entre todos los tipos de emigración, el más perjudicial era la emigración clandestina, especialmente la que se dirigía a América. Para evitarlo, intentó fomentar la colonización del interior de la península e incluso de las colonias que le quedaban a España. Para ello, en 1907, se aprueban dos leyes: la de Colonización Interior y la de Emigración. Ambas poco ajustadas a la realidad, demostrando su falta de conocimiento del fenómeno migratorio. Referente a la segunda se establece que: “Serán considerados emigrantes, a los efectos de esta ley, los españoles que se propongan abandonar el territorio patrio con pasaje retribuido o gratuito de tercera clase, o de otra que el Consejo Superior de Emigración declare equivalente, y con destino a cualquier punto de América, Asia u Oceanía”.

A pesar de todo este tipo de declaraciones y afirmaciones contrarias, en general, se puede considerar que los resultados de la emigración tuvieron para España, un carácter favorable, tanto mientras el emigrante permaneció en el extranjero, como cuando regresó a su región de origen. Con capital de los emigrantes en América se atendieron necesidades de carácter social, se erigieron grandes obras de modernización urbana y económica y se establecieron vínculos de unión con los países americanos. Se fundaron sanatorios, asilos y escuelas de primera enseñanza en los pueblos con menor número de habitantes. Estas contribuciones se notaron especialmente en Asturias donde, por ejemplo, contaba en 1922 con 350 escuelas construidas y mantenidas con el capital de la emigración. Tal era la calidad de estas construcciones que las escuelas disponían de lavabos y baños, algo inusual en las casas particulares de la época. Asimismo, el material escolar era totalmente gratis, al igual que el pan y la leche que se consumía en las horas académicas. También se construyeron diversas infraestructuras urbanas como mercados cubiertos, lavaderos, cementerios. La estructura de los pueblos fue modernizada mediante la financiación de plazas y parques con templetos de música. En el orden industrial, se fundaron empresas de electricidad, gas o petróleo. Con capital cubano se fundaron bancos como el Hispanoamericano y el de Gijón.

## EL EMIGRANTE

Para comprender bien el fenómeno emigratorio es conveniente analizar la figura del emigrante. El ejemplo más normal es el de un hombre joven, normalmente soltero, procedente del medio rural, con parientes o conocidos en Cuba, que viaja solo y que generalmente tiene una formación académica escasa, aunque no todos son analfabetos. Suele provenir de una familia amplia, normalmente reclamados por parientes que emigraron anteriormente a América, y él a su vez llamará a sus hermanos menores, sobrinos, etc. En cuanto a la edad, se calcula que los hombres parten para América con una media de 15,7 años, hoy en día nos parece que son muy jóvenes, pero ya vimos que tenían que salir a esa edad para evitar el llamamiento a filas.

Por otra parte, la emigración es predominantemente de carácter masculino, las cifras de mujeres son bajas y no llega al 10 %. La dependencia social y familiar de la mujer, así como que no tuvieran que cumplir el servicio militar, ocasionó que emigraran con una edad media superior a la de los hombres. Solían viajar en concepto de acompañante familiar, sobre todo como cónyuge del emigrante y muy pocas iban a trabajar, en este caso se trataba de solteras que se emplean en hoteles o como sirvientas domésticas, pero en algunos casos terminan abocadas a la prostitución.

Muchos emigrantes deciden marcharse gracias a la propaganda de los anteriormente mencionados agentes de enganche que se dedicaban a hacer publicidad de los viajes y gestionar la siempre problemática documentación. Antes de embarcar, el agente apoyaba al emigrante en el cumplimiento de una serie de trámites ante el gobierno civil: el pasaporte, el reconocimiento médico, la cédula de vecindad, la licencia (permiso paterno para los menores edad), la fianza que certificaba que no tenía cuentas pendientes con la justicia y que estaba exento del servicio militar y la obligación de pago, que es el contrato particular entre el emigrante y el consignatario de la naviera. Las mujeres solteras menores de 23 años que no viajaban con sus padres debían poseer su autorización y en el caso de las casadas el permiso del marido, mientras que las viudas debían adjuntar el certificado de defunción de su cónyuge.

Casi las tres cuartas partes de los contratos se hace al fiado, es decir, los familiares del pasajero se comprometían a pagar el importe del viaje al finalizar un plazo acordado, llegando incluso a hipotecar alguna propiedad. Debe tenerse en cuenta que aparte de lo que le costaba el billete, el emigrante debía disponer de una suma para pagar los trámites, la ropa y los efectos personales y el traslado, normalmente en tren, hasta el puerto de embarque que le había sido adjudicado por la agencia de emigración correspondiente. Cuando se trataba de familias enteras, solían llegar en “expediciones” viajando por España a pie o en carros. Había que sumar el alojamiento hasta la salida del barco y los gastos de manutención del viaje sin olvidar la reserva de una cantidad en metálico para los primeros días en Cuba. En definitiva, el emigrante debía disponer de un pequeño capital.

Ya en las ciudades costeras de salida, esperaban durante algún tiempo hasta que llegase el anhelado momento de embarcar. Los instantes de la despedida en los muelles alcanzaban grados de gran dramatismo puesto que muchos de ellos no volverían a ver a sus familias, su pueblo o su país. Era un punto sin retorno y por ello algunos emigrantes no pudieron resistir los momentos de desasosiego previos al embarque, por lo que los abandonos y arrepentimientos no fueron infrecuentes.

En ocasiones, el embarque no se efectuaba directamente a los buques sino mediante lanchas y barcazas que les conducían desde los embarcaderos hasta los buques fondeados en las dársenas.

Al comienzo del siglo xx, con la imposición del vapor sobre la vela en las rutas marítimas, el viaje se reduce a unas dos semanas; aún así, durante la travesía en los barcos migratorios, los pasajeros tenían que soportar un gran número de incomodidades y penalidades derivadas de la falta de higiene, hacinamiento, suciedad, parásitos en la literas, frío o calor, hambre (era habitual la escasez de alimentos, comidas mal cocinadas, sucias), escasez de agua potable a bordo. En definitiva, se padecían condiciones de vida infrahumana.

Para paliar estas pésimas condiciones se establecen normativas más exigentes con las compañías navieras para mejorar las condiciones del viaje, como las de incluir capellán y médico en los barcos con más de 70 pasajeros, no permitir subir a bordo más viajeros que los que puedan transportar con el fin de ganar más espacio por pasajero, mayor ventilación y/o calefacción en los camarotes, enfermería, baños, provisiones de agua potable y víveres suficientes para garantizar una adecuada alimentación, etc. No obstante, las inspecciones sanitarias por parte de las autoridades de Marina e Inmigración españolas, no son suficientemente minuciosas y acaban embarcando más pasajeros de los que debían, o los barcos no llevan el suficiente número de chalecos salvavidas para todos los pasajeros; incluso se separan familias para que viajen los hombres por un lado y las mujeres y niños por otro.

#### VIDA PERSONAL DEL EMIGRANTE EN LOS PAÍSES DE ACOGIDA

Una vez que los emigrantes llegan a La Habana, si carecían de la “carta de garantía”, documento que les acreditaba que había sido reclamado por algún familiar o empresario, quedaban en espera de destino, por lo que se les internaba en el centro de acogida del Lazareto de Tiscornia situado en la entrada de la bahía. La figura del reclamante o benefactor resulta imprescindible en la emigración, ya que proporcionaba empleo y protección.

Habitualmente, los emigrantes asturianos y catalanes se dedican al comercio, mientras que los gallegos y castellanos lo hacen en la agricultura. Los comienzos en el negocio son un periodo de formación durante el cual trabajan en condiciones difíciles. Pero también hay emigrantes ocupados en la industria textil y siderúrgica, o en los negocios tabaqueros y azucareros. Así, el antes labrador se convierte en trabajador por cuenta ajena, pero trabajando en la categoría más baja. El modelo mercantil asturiano es muy representativo. Una de sus reglas es que para la obtención del éxito, el trabajador debía subordinación y lealtad absoluta al patrón. Los más jóvenes, al empezar antes, tendrían más posibilidades de éxito, por lo que los empresarios los preferían, por ser más fácilmente adiestrables. Con un poco de suerte, después de algunos años trabajando diecinueve horas al día, sin vacaciones o festivos, el emigrante obrero, comenzaba a participar en el negocio, pasando a ser un emigrante burgués, lo que produce una constante rotación de socios, dando lugar a que el mismo negocio siempre esté dirigido por miembros de un mismo pueblo de origen. Este traspaso de negocio de tío a sobrino, de vecino a vecino, predominó sobre el de padre a hijo, ya que el éxito migratorio del padre ofrecía al hijo una nueva vida al margen del duro trabajo de su progenitor.

Los emigrantes más humildes, llegan a trabajar aproximadamente dos tercios del día, carecían de festivos y llevaban una vida austera concentrada en el ahorro, por lo cual se imponía una prolongada soltería. Por otro lado, las condiciones climáticas, higiénicas, laborales y el desarraigo que se encuentra el emigrante en Cuba desembocan muchas veces en la enfermedad y la muerte prematura, sobre todo a causa de tuberculosis.

## ASOCIACIONISMO

La salida del país de origen supone un importante trauma afectivo y psicológico y la esperanza de un temprano regreso después de algún tiempo, atenúa el dolor con que se afronta la marcha. La primera generación de emigrantes encuentra muchas dificultades para amoldarse al estilo de vida del país de destino; por ello, intentan mantenerse unidos en los primeros tiempos, para darse protección mutua y aliviar el esfuerzo de adaptación cultural en el nuevo país sin perder las costumbres y señas de identidad propias. Con este fin, los emigrantes fundan diversas asociaciones, de carácter muy variado, como ayudar al recién llegado a integrarse, mantener el recuerdo del lugar de origen, reforzar los lazos entre los miembros de la colonia, impartir educación mediante la creación de centros de enseñanza, proporcionar asistencia benéfica y sanitaria y ofrecer momentos de ocio mediante el desarrollo de actividades culturales. Asimismo, estas sociedades también tienen su porción solidaria, pues se encargan de recaudar fondos con los que repatriar a los emigrantes en caso de necesidad. También se instituyen diversos medios de comunicación como publicaciones periódicas y prensa. Estas corporaciones se financian principalmente con las cuotas de los socios, con préstamos o donativos de los miembros más acomodados, suscripciones para casos concretos, emisión de bonos y recaudaciones obtenidas en fiestas, etc.

Como ejemplos de los centros mencionados anteriormente, se pueden citar: la Quinta Covadonga de La Habana, el Centro Gallego (fundado en 1879 para la asistencia sanitaria y protección al inmigrante y que en 1906 tenía 30 delegaciones por toda la isla), la Sociedad Asturiana de Beneficencia (convertida luego en el Centro Asturiano de La Habana –1886–, que con el aporte de decenas miles de afiliados construyó uno de los palacetes más suntuosos del centro de La Habana como sede social, además de instalar uno de los servicios de salud más completos y avanzados). Los Centros Castellano (1909), Montañés (1910) y Andaluz (1919) tuvieron también una amplia apertura a los españoles en general y a los nacidos cubanos. Por último cabe reseñar la fundación en 1878 de la publicación en La Habana del periódico “El Eco de Galicia”. Al final de los años veinte, todas estas asociaciones españo-

las de La Habana, constituían las cuatro entidades más importantes del país, hasta el punto que el grueso del sistema pedagógico de La Habana dependía de ellas.

### HISTORIA DEL BARCO VAPOR ALFONSO XIII: 1889-1915

Es el primer buque de la Compañía Trasatlántica Española que llevó este nombre. Posteriormente hubo dos barcos más que se llamaron Alfonso XIII. Era parecido al Antonio López, aunque éste, tenía 3 mástiles.

La Compañía Trasatlántica Española fue fundada el 1 de julio de 1881 por Antonio López (Marqués de Comillas). El 17 de septiembre de 1886 renueva su contrato con el Estado y el consejo de administración de la Compañía encarga a los prestigiosos astilleros británicos William Denny & Brothers de Dumbarton dos parejas de buques gemelos, una formada por el Alfonso XIII (número 400 del astillero) y su gemelo, el Reina María Cristina (el 401), ambos con 4 mástiles, (posteriormente les quitarían dos) y la otra por el Buenos Aires y Montevideo con 3 mástiles, con lo que la flota mercante española llega a ser probablemente la primera del mundo.

El primer Alfonso XIII se construye mediante contrato firmado el 27-12-1887 y se bota al agua el 24-9-1888. El 24-12-1888, embarca a bordo del buque Reina Mercedes la futura tripulación del Alfonso XIII, para hacerse cargo de su nuevo buque. Su primer capitán fue D. José Venero. Se finalizó el 3-1-1889, aunque el barco debía haberse entregado a finales de Septiembre de 1888, se retrasó hasta el 28-1-1889, saliendo de viaje para España el 31-1-1889, llegando a Cádiz el 7-2-1889 y se matricula en Barcelona con el número 184 (aunque según información del Palacio de Viso del Marqués, el 10-8-1889 tuvo lugar el abanderamiento e inscripción en Cádiz). Después de efectuar las pruebas y los trámites oficiales se incorporó a la línea Cantábri-co-Habana-Veracruz. Su costo final fueron 11.203 libras, aproximadamente 2.880.075 pesetas. El buque era el número 61 de la Compañía Trasatlántica y se le consideró, durante un tiempo, como su buque insignia; popularmente se le conoció como “El Alfonso” o “El Trece”.

El buque fue construido cumpliendo las rigurosas reglas de la Bureau Veritas, con 8 mamparos estancos y tres normales, dobles fondos, luz eléctrica y la posibilidad de poder instalarle cañones para transformarlo en crucero auxiliar. En Primera Clase, disponía de un salón de música con decoración de estilo árabe, lavabos en madera de caoba y porcelana y ventilación artificial en los camarotes de los pasajeros.

Pesaba 5.125 Toneladas de Registro Bruto (TRB), aunque según otras informaciones su peso era de 4.118 y 4.381 TRB, transportaba 3.869 tonela-

das de peso neto, apuntando otros datos a las cifras de 2.436 y 2.650 TPM y 10.000 toneladas de desplazamiento a plena carga. Su eslora era de 124,41 metros, la manga de 14,36 metros, el puntal de 9,83 metros y su calado de 6,85 metros. El casco era de acero, tenía una sola hélice propulsada por una máquina de vapor de triple expansión de tres cilindros de 5.260 CV potencia a 77,9 RPM con lo que podía alcanzar una velocidad de 17,61 nudos en pruebas y 16 en efectivo. Con un diseño especialmente equilibrado que finalizaba en una atractiva proa con botalón, tenía una chimenea, tres cubiertas y podía transportar en cámaras 1.566 pasajeros, distribuidos en: 164 pasajeros en primera, 15 en segunda, 42 en tercera y 1.345 en clase emigrante que se distribuía entre los sollados (cubiertas inferiores), entrepuentes, bodegas y salas dotadas con hamacas donde los emigrantes viajaban juntos; cuando estos espacios estaban libres, se dedicaban a carga, aunque esta distribución cambió varias veces a lo largo de la vida del buque.

Al principio, tenía 4 palos o mástiles, en cruz los dos de proa (velas cuadradas cruzadas en trinquete y mayor) y los dos de popa (mesana y mayor) para velas cangrejas o de cuchillo, con los que podía aprovechar los vientos favorables. En varias ocasiones, desplegó sus velas en los viajes oceánicos, especialmente cuando rompió el eje de cola. Más tarde se le quitarían dos mástiles y a los dos restantes se les retiraría el aparejo vélico.

Fue botado en las frías aguas de Escocia y tuvo un amplio historial, siendo testigo a uno y otro lado del océano de despedidas y lágrimas de muchos emigrantes, algunos casi niños.

Uno de los hechos más reseñables es la intervención de la tripulación de este barco en la extinción del incendio del vapor Cabo Machichaco al regreso de su primer viaje de Cuba y Méjico el día 3 de noviembre de 1893. En el naufragio del crucero Reina Regente, el 10 de marzo de 1895, parece ser que participó, junto con los mercantes Isla de Luzón, Joaquín del Piélago y otros, en las labores de búsqueda en las inmediaciones del Cabo Trafalgar, Bajo Aceitero, Torre Castillo y Altos de Meca, donde supuestamente había ocurrido el siniestro. Entre 1896 y 1898 estuvo asignado a la Armada, interviniendo en la Guerra de Cuba como crucero auxiliar-correo armado con la misión de patrullaje y transporte de tropas; para ello fue artillado con cuatro cañones Hontoria de 120 milímetros, dos de 90 milímetros, dos de 75 milímetros y dos ametralladoras. El 3 de diciembre de 1896, desembarca tropas bajo las órdenes del general Lachambre de la Séptima Compañía de Cazadores Expedicionarios en Manila, con la misión de defender los intereses españoles en una de las



Placa conmemorativa del buque Alfonso XIII.

provincias filipinas. El 15 de febrero de 1898, a las 21:40, se produce en el Puerto de La Habana una terrible explosión en el crucero americano *Maine*, seguida de otra menos intensa, que destruyen la proa del barco, causando la muerte de 266 tripulantes. Los supervivientes son recogidos por botes del *Alfonso XIII* y *Ciudad de París*, que estaban fondeados no muy lejos de allí. Este hecho histórico y trascendental, que estuvo exento de cualquier tipo de investigación y del que fue testigo el *Alfonso XIII*, sirvió de sospechoso pretexto para que Estados Unidos declarase la guerra a España y justificar así su irrupción en Cuba.

En mayo de 1898 el *Alfonso XIII* es adscrito a la estación naval de San Juan de Puerto Rico, junto con otros barcos de inferior valor militar, como el pequeño crucero no protegido *Isabel II*, el destructor-torpedero *Terror* y los cañoneros *Criollo*, *General Concha* y *Ponce de León*, para formar parte de la dotación de 600 marinos bajo el mando del General Vallarino. Con el fin de incorporarse a la pequeña flota, el 4 de mayo de 1898, el *Alfonso XIII* alcanza San Juan de Puerto Rico, burlando el bloqueo naval impuesto por la Armada americana, hecho que le dio una extraordinaria fama, ya que Estados Unidos estaba enterado de la arribada del buque debido a los servicios de espionaje en los distintos puertos, así como la interceptación de los cables submarinos. Ocho días más tarde, la escuadra norteamericana del Contralmirante *Sampson* bombardea San Juan de Puerto Rico durante dos horas y quince minutos (entre las 5,16 a 8,01). El *Alfonso XIII*, al mando del capitán don José María de Gororde e Igartúa, es alcanzado por cinco de los 1.400 proyectiles disparados por los americanos. Ante la imposibilidad de seguir burlando el bloqueo naval, el *Alfonso XIII* tuvo que permanecer en Puerto Rico algún tiempo. Después del bombardeo de San Juan, la presencia naval norteamericana se redujo a cruceros auxiliares que solían operar en solitario. Los barcos españoles integrantes de la estación naval realizaron varias salidas con la intención de ponerlos en fuga o incluso hundirlos si se presentase la oportunidad. Con esta táctica, el *Alfonso XIII* entra en combate con el crucero auxiliar norteamericano *Yale* que, armado con sólo ocho piezas de artillería ligera no era un oponente considerable, por lo que tras una escueto lance, el buque americano se da a la fuga para evitar su hundimiento. Logró burlar el bloqueo en otras ocasiones para transportar provisiones de tocino, bacalao, frijoles y material de guerra a Ponce y Mayagüez.

Algunas semanas después zarpó para Cuba, en cuyo viaje interceptó y registró dos buques sospechosos que resultaron ser ingleses, logrando arribar en Cienfuegos el 22 de junio de ese mismo año, sin que pudieran impedirlo los buques auxiliares norteamericanos que bloqueaban el puerto y que habían intentado, sin éxito, cortar los cables telegráficos submarinos que comunicaban con España.

Consiguió eludir todos los bloqueos a los que fue sometido, pues de todos los barcos que estaban en Puerto Rico durante la Guerra Hispano Americana, el único que alcanzaba una velocidad aceptable era el Alfonso XIII, incluso comparándolo con los americanos. Finalizada la guerra, tuvo que intervenir en la triste repatriación y evacuación de las tropas españolas del ejército colonial del Caribe y Filipinas, debiendo arrojar al mar a los heridos que fueron falleciendo durante la travesía. Las condiciones de capitulación de España ante los Estados Unidos contemplaban una tasación de cien pesetas por soldado, como precio del viaje, que debía ser costado por el gobierno americano. El 20 de marzo de 1899 reinició en Santander el servicio de la línea regular Cantábrico - La Habana - Veracruz. En el año 1900, Gabino Fernández Landache, natural de Zuazo (Álava), embarca con 25 años en el vapor Alfonso XIII hacia Cuba, estableciéndose y fundando su familia en la provincia tabaquera de las Villas.

La travesía a Cuba duraba dos semanas aproximadamente. Se zarpaba el día 19 de los meses pares del año a las tres de la tarde desde Santander y el día 21 soltaba amarras del puerto de la Coruña. Transportaba pasajeros y cargamento para La Habana y los puertos mejicanos de Veracruz y Tampico, y sólo aceptaba carga para Acapulco y Mazatlán. Regresaba desde La Habana los días 20 de los meses impares, llegando a La Coruña el día 2 del mes siguiente y a Santander el día 4.

Existían desiguales categorías de camarotes dentro del buque en función de las diferentes clases sociales: en 1899 las tarifas de pasaje desde España a La Habana eran de 235 pesetas en tercera clase, más 11 pesetas de impuestos y 2,50 de gastos de desembarque, y a Veracruz 250 pesetas, más 5 de impuestos y otras 2,50 pesetas de gastos de desembarque. En 1913, las tarifas al Caribe subieron a 1.100 pesetas (1.ª clase, 1.ª Categoría), 975 pesetas (1ª clase, 2ª categ.), 800 pesetas (1.ª clase, 3.ª categ.), 650 pesetas (2.ª Clase), 550 pesetas (3.ª Preferente) y 200 pesetas (3.ª Ordinaria). El Impuesto de Transporte debían pagarlo todos los pasajeros que embarcaban con destino a los puertos del Caribe y era de 25 pesetas en 1.ª clase, 15 pesetas en 2.ª clase y 5 pesetas en 3.ª clase preferente u ordinaria. Los niños menores de tres años estaban exentos del pago del impuesto. Por otra parte, los pasajeros que embarcaban con destino a La Habana debían abonar otras 6 pesetas más por viajero por el Impuesto de Capitación o Desembarque, excepto los que acreditasen la ciudadanía cubana. Si surgía algún problema, tenían que dirigirse al Agente General de la Compañía Trasatlántica en La Habana, D. Manuel Otaduy.

Para que los billetes de pasaje fuesen válidos, los pasajeros debían firmarlos y entregarlos al subir a bordo al Oficial encargado del servicio de pasajeros o de su delegado. Los billetes tenían validez para un año y eran personales e intransferibles. Todos los derechos e impuestos del pasaje, debían ser

abonados por el viajero en el momento de embarcarse, independientemente del precio de su billete.

A continuación, se mencionan otras fechas históricas relacionadas con el barco Alfonso XIII: el 12 de octubre de 1899 es sometido a su primer reconocimiento. El 10 de abril de 1901, extractos de navegación de El Ferrol. El 11 de junio de ese año se redacta Acta de Reconocimiento incluido el armamento, en el que se consigna que ha recorrido 102.435 millas náuticas desde la anterior revisión efectuada en 1899. El 20 de junio de 1902 se produce la varadura en Florida (ver relato siguiente). Del 13 al 26 de junio de 1905 data el testamento de Desiderio Quintana Martínez. Del 28 de enero al 2 de febrero de 1907, arreglo urgente en El Ferrol (en el acta, se le considera vapor de pesca). Del 27 de marzo al 5 de abril de ese año, interrogatorio al patrón del “vapor de pesca” del Alfonso XIII Jesús Gómez Callón y evacuación del Cónsul de España en Plymouth (Inglaterra). Entre 1906 y 1907 el barco es objeto de grandes reformas para una profunda modernización: se le retiran dos de los cuatro mástiles y más tarde el aparejo vélico. En 1907 llega a La Habana en el vapor Alfonso XIII el padre de Antonio Pelaez Huerta, ex presidente del Centro Cubano de España, natural del concejo asturiano de Piloña. El 31 de marzo de 1908 llega a La Coruña en el vapor Alfonso XIII el cadáver de Manuel Curros Enríquez (natural de San Breixo de Celanova, Orense), esposo de Modesta Luisa Polonia Vázquez Rodríguez (natural de Puebla de Sanabria, Zamora). Manuel Curros fue poeta y director de los diarios cubanos: La Tierra Gallega, Diario de las familias y Diario de la Marina. El 12 de diciembre de 1910 llega a Veracruz el excelentísimo Marqués de Polavieja a bordo del vapor Alfonso XIII. En febrero de 1914, en La Coruña, llega en el buque Alfonso XIII un comerciante español procedente de Méjico donde residía, quien comenta para el diario ABC que en plena revolución de Méjico, impera la anarquía y el desorden y que el país está sometido al bandidaje más desenfrenado, llegando a desnudar a los viajeros en los trenes. El general mejicano Huerta, declarado antiespañol, tuvo un incidente con representantes del cuerpo consular al formular la siguiente frase: “Yo no diré que todos los españoles son pícaros, pero sí que todos los pícaros son españoles”. Al oír esta frase, se retiraron los cónsules de España, Alemania y Francia. En el mismo pasaje, llega D. Joaquín Cristelly, relevado como comandante del barco Carlos V por unos incidentes que prefiere aclarar en el Parlamento. También llega en el barco el célebre aviador Salvador Hedilla.

## VARADURA DEL TRANSATLÁNTICO ALFONSO XIII EN EL ARRECIFE MOLASSES (FLORIDA)

Relación publicada por la prensa de la Coruña a la llegada del Alfonso XIII, en junio de 1902. Excmo. Sr. D. Manuel Deschamps, capitán del buque transatlántico Alfonso XIII: “Eran aproximadamente las seis de la tarde del día 20 de junio del año 1902, cuando salía majestuosamente del puerto de La Habana con rumbo a la Coruña, el hermoso transatlántico Alfonso XIII. Al embocar el canal de Bahama, se presentó el horizonte completamente cerrado por la copiosísima lluvia, y como estaba ya el buque bajo la poderosa influencia de la corriente del Golfo, tuvo que navegar con las precauciones de una insegura situación. A pesar de todo, en la madrugada del día 21 de junio, al hacerse cargo de la derrota el segundo oficial, observó con asombro que el buque varaba. Había sido víctima de una derivación de la corriente general hacia la costa de la Florida, no lejos del faro de Caryisfort. Entre la tripulación hubo la alarma consiguiente. El capitán Deschamps subió al puente, y pudo hacerse cargo de la situación del buque, porque el horizonte empezaba a despejar, y entendió que estaba varado en el arrecife Molasses de la costa de la Florida, 10 Km. al sureste de Key Largo. Sin duda el más popular en los Cayos (5 a 15 metros de profundidad), mucha cantidad y variedad de peces: raya moteada, tiburón martillo, tiburón nodriza, barracuda, grandes tortugas, permits, morenas, roncadores y muchos otros peces de arrecifes. Cerca de 800 pasajeros iban a bordo, y cuando se dieron cuenta del percance sufrido y vieron que resultaron inútiles las maniobras ensayadas para ponerle a flote, cundió entre ellos un pánico indescriptible, desarrollándose entre personas queridas, escenas las más tiernas y conmovedoras. Se abrieron, sin embargo, tantos corazones lastimados por tamaña desgracia, a la más risueña esperanza, cuando acertó a pasar cerca del Alfonso XIII el vapor noruego Diana, con matrícula de Bergen. Demandando auxilio, el capitán del Diana ofreció dar remolque mediante la entrega de diez mil pesos si lograba su cometido y cinco mil en caso contrario, quedando a cuenta del Alfonso XIII proporcionar el calabrote correspondiente para efectuar la operación. Apretado por la necesidad, aceptó Deschamps tan molestas condiciones, y después de romperse por tres veces consecutivas el recio calabrote de acero, no se pudo obtener el más mínimo resultado, quedando el transatlántico como antes estaba, empotrado en medio de las rocas; en vista de lo cual se largó el Diana, perdiéndose pronto de vista por entre las brumas del horizonte. Se hicieron nuevas tentativas para sacar el buque, hasta las doce de la noche, hora en que mandó el capitán se aligerara el cargamento, echando al mar más de mil quinientos sacos de garbanzos; pero el buque insensible a todo, no daba el menor indicio de salir del arrecife. En el ínterin se había agrupado alrededor del barco, esperando el

momento de la mayor y mejor presa, más de ochenta embarcaciones de pequeño porte, tripuladas por los “vaqueros”, hombres de instintos codiciosos y piráticos, siendo tal su impertinencia y rapacidad, que fue menester alejarlos haciendo algunos disparos. La situación se agravaba por momentos, porque ya tenía lugar entonces la baja mar, y en tan grande apuro, se tuvo el feliz acuerdo de recurrir al cielo en demanda de socorro. Se anunció la celebración del santo sacrificio de la misa, en la que como si fuese la última que oyeran, asistieron con gran devoción todos los de a bordo, y ¡oh prodigio!, en el solemne momento en que el sacerdote alzaba la Hostia sacrosanta, el Alfonso XIII empezó a deslizarse suavemente por encima del arrecife, como si la fuerza invisible de una legión de ángeles lo empujara, y los tripulantes al ver flotar sin lesión alguna en alta mar el hermoso transatlántico, entonaron un “hossanna” al Sagrado Corazón de Jesús en el Santísimo Sacramento del altar”. Después de reconocido y cerciorarse el capitán que el casco no había experimentado el menor desperfecto, prosiguió su viaje, llegando felizmente al puerto de La Coruña.

### HUNDIMIENTO DEL BARCO ALFONSO XIII

El 2 de febrero de 1915 un cañonazo desde cubierta y el repetitivo sonido de la sirena, anuncia la entrada del vapor correo Alfonso XIII en la bahía de Santander. Una vez fondeado, desembarcan los pasajeros, volviendo su mirada hacia arriba a modo de despedida al barco, que ahora desde el nivel del agua les parece enorme. El muelle de Tablas se encuentra repleto de operarios del puerto: inspectores, aduaneros, sanitarios, fondistas, maleteros, celadores, etc., que esperan impacientemente subir a bordo para desarrollar su trabajo, también hay numerosas personas dando la bienvenida a sus familiares. El equipo técnico de la inspección examina la larga lista de destrozos del barco en cubierta y casco sufridos por el buque con motivo de las graves averías acaecidas en su último viaje a Cuba, por lo que ordena que rápidamente comiencen las tareas de reparación.

A media tarde ya no quedaba a bordo ni un pasajero y la mitad de la tripulación había abandonado el barco, permaneciendo sólo parte de la oficialidad y el retén de guardia. Los mecánicos del taller de reparaciones suben a bordo para iniciar las pertinentes operaciones de restauración. Al caer la noche, se apagan los hornos de las calderas de la embarcación, se encienden las luces de fondeo y el barco queda sumido en el silencio de la noche en medio del canal de la bahía.

Al día siguiente, el 3 de febrero, se inician las labores de descarga de las mercancías que el buque transportaba, abriéndose simultáneamente las grandes

puertas del costado para cargar el carbón necesario para el siguiente viaje. Las obras de reparación siguen su curso pero se notifica que duraran al menos hasta el día 14 dada la envergadura de las mismas. Los operarios proceden a desmontar y reparar una de las planchas deterioradas del casco cerca de la junta de desagüe de la bodega número dos, dejándola sobrepuesta pero sin remachar, tarea que harían al día siguiente.

El día 4 sopló el viento del sur toda la mañana con cierto repunte de la marea. Hacia la tarde, se inicia de forma repentina un temible “ábrego” o “surada”, que es un viento telúrico huracanado o vendaval del sur que suele traer consigo la propagación de incendios por su baja humedad relativa del aire y ausencia de precipitaciones y con muy mala fama en toda la región cantábrica por haber sido causante de numerosas desgracias, a consecuencia del cual se abrió una vía de agua en la bodega número dos que se estaba reparando provocando su anegamiento. El retén de guardia reforzó las amarras y sobre las ocho el barco comenzó a inclinarse, el contramaestre al observar el contratiempo, da parte al oficial de guardia, al sobrecargo y resto de la tripulación. No se puede achicar el agua por estar el buque con las calderas apagadas y, a pesar del esfuerzo de la tripulación por colocar un pallete para taponar el agujero del costado, el barco continua ladeándose lentamente y aunque al principio no se le presta excesiva importancia, dos horas más tarde termina por escorarse noventa grados sobre su costado de estribor hasta quedar totalmente sumergido, excepto el costado de babor. Acuden en su auxilio los vapores Cuco y Joaquín Bustamante con el capitán, los oficiales del barco, los inspectores de la compañía, los consignatarios, los hombres de la Comandancia de Marina y los prácticos del puerto a bordo, con tan mala fortuna, que un violento golpe de mar arroja al Joaquín Bustamante sobre el Cuco. De la colisión resulta averiado el primero, teniendo que regresar a la dársena a toda velocidad para evitar que se fuera a pique. No obstante, a pesar de este nuevo incidente, la maniobra de salvamento consigue trasladar sanos y salvos a los 56 miembros de la tripulación del Alfonso XIII que quedaban en su costado de babor, siendo su capitán Luis Sopolana, como mandan los cánones, el último en abandonar el barco una vez comprobado que nadie quedaba a bordo.

Ante las miradas atónitas de todo Santander, el buque más bello de la Compañía Trasatlántica se había ido a pique, su sirena se fue apagando lentamente hasta que el agua lo cubrió casi por completo. El Alfonso XIII había desaparecido. Era ya el 5 de febrero de 1915 y después de 25 años de navegación, el transatlántico que había luchado en la Guerra de Cuba, que había transportado a miles y miles de emigrantes, terminaba de esta triste forma su vida activa. El cargamento que todavía no se había descargado del barco, se da por perdido y en primera instancia se valora en 1.400 sacos de tabaco, café y habas, varias toneladas de otras mercancías, así como el ajuar de la tripula-

ción. También se pierde el cargamento del comerciante Sr. Balandrón, valorado en 3.000 duros de utilidad que ya tenía vendido. Anecdóticamente, la documentación que se hallaba en el camarote del mayordomo se salva intacta. También se salvan los aeroplanos del célebre aviador Salvador Hedilla que habían sido desembarcados el día 2 y ya estaban en el muelle. Rafael González Echeagaray describe el hundimiento en su libro “Naufragios en la costa de Cantabria”: “El buque recibió el viento de través, siendo en aquellos momentos más potente la fuerza de la marea que la del sur, por lo cual, el Alfonso XIII se mantenía proa al oeste a pesar del viento este, soplando sobre la baluma del casco y superestructuras, conseguía una leve escora sobre estribor, que fue lo suficiente para que pudiese entrar agua por los orificios destapados de las chapas en reparación y del imbornal desmontado. Tan sólo con 5 grados de tumba, dada la manga del buque, era factible hundir bajo el agua el cateto menor del triángulo rectángulo formado por la semi-manga y los 60 centímetros que quedaban del imbornal a la flotación... Esta es la historia del Alfonso XIII el buque que se “suicidó” dentro de la bahía, batiendo todas las marcas de naufragios en nuestro puerto, en una noche santanderina de sur rabioso”.

El “Diario Montañés” recogió en su portada el suceso en su edición del sábado 6 de febrero de 1915: “Eran las nueve de la noche cuando muchos santanderinos se echaron a la calle alertados por la sirena insistente de un barco. En pocos minutos se cubrieron los muelles de multitud de personas que a medida que llegaban se iban dando cuenta de que el barco que llamaba sin cesar con su sirena era el magnífico vapor correo de la Compañía Trasatlántica española Alfonso XIII. Al barco que estaba amarrado a la boya de la compañía se le había abierto una vía de agua hasta el punto que se hundió. No hubo víctimas”.

Según el diario ABC en su edición de 6 de febrero de 1915, la causa del hundimiento se produce a las diez de la noche, motivada por una vía de agua al chocar con una roca, aunque la versión más creíble es que se dejara abierta por olvido una escotilla del sollado por donde pudo entre el agua hasta la bodega número dos, anegando rápidamente el interior del buque, dado que los compartimentos de proa a popa eran corridos y por ello, el buque se inclinó por igual hacia estribor en poco tiempo, aunque será finalmente la Comandancia de Marina la que se encargará de la instrucción sumaria. En la página 15 de su edición del 9 de febrero, se informa que el barco se encuentra ya totalmente hundido sobre un lecho de arena a doce metros de profundidad en medio de la bahía en el mismo punto que le había servido de fondeadero, no impidiendo el paso de barcos de gran calado, debido a la amplitud de la bahía. Los buzos han apreciado que la cubierta está intacta, lo que facilitaría las operaciones del salvamento, mediante el cierre de la portilla de estribor, causando del hundimiento, para posteriormente, achicar el agua con la intención de

reflotar el barco. Las bombas se colocarían en barcasas que trabajarían durante la bajamar. En cualquier caso, la salvación del barco se antoja complicada y se podría tardar dos meses en ponerse a flote y en caso de voladura más de un año.

Ese mismo día 9, el presidente de la Compañía Trasatlántica, el Marqués de Comillas, al trasladarse al puerto de Santander y comprobar que la parte central del barco descansa sobre arena y no tiene averías, indica que la salvación del barco, si no imposible, es muy difícil, por no contarse en España con los medios para poner a flote buques del tonelaje del Alfonso XIII, pero podría intentarse ponerlo a flote con la ayuda del vapor Finisterre de La Coruña y repararlo en el dique de Gamazo. Terminan aquí las singladuras del primer barco con nombre Alfonso XIII. A raíz de su hundimiento, a su gemelo, el vapor Reina María Cristina, se le denominó “La Viuda Alegre”.