

RED VIARIA Y CONSULADO EN CUBA

The road network and the consulate of Cuba

MIGUEL MOLINA MARTÍNEZ *

Aceptado: 19-12-94.

BIBLID [0210-9611(1995); 22; 269-284]

RESUMEN

El Consulado de Cuba acometió desde su creación una intensa política de infraestructura viaria, respondiendo así a las facultades que le otorgaba la Corona en este sentido. Por otro lado, su interés obedecía a móviles económicos relacionados con la producción azucarera. Este trabajo trata de poner de manifiesto el debate abierto en el seno de la institución consular sobre la forma de poner en práctica la construcción de caminos y los medios arbitrados para la obtención de los necesarios recursos financieros. Sus dirigentes, figuras destacadas de la sacarocracia cubana, trataban así de favorecer el cultivo de la caña y abaratar los costes de su comercialización. Tan vasto proyecto sólo logró plasmarse mínimamente, dejando pendiente la mejora de la red viaria en la isla hasta el momento de la introducción del ferrocarril.

Palabras clave: Cuba. Red viaria. Consulado.

ABSTRACT

The consulate of Cuba undertook a strong policy of road infrastructure from the moment it was created, making use of the faculties granted by the Crown. On the other hand, its interest had to do with economic reasons related to the sugar production. This article tries to show the open debate held inside the consular institution about how to put into practice the construction of roads and the ways to finance it. The leaders, mainly Cuban aristocracy related to the sugar production, tried to favor the sugar cane growing and to reduce the price of commercialization. The vast project was very partially materialized and the reform of the road network had to wait for the introduction of the railway in the island.

Key words: Cuba. Road network. Consulate.

El pensamiento ilustrado de las últimas décadas del siglo XVIII quedó plasmado, entre otros muchos aspectos, en una verdadera obsesión por el desarrollo de las vías de comunicación y obras públicas. Toda la geografía americana, desde el norte de México hasta el sur de Argentina y Chile, fue escenario de una desafortunada actividad dirigida a potenciar la red de comu-

* Departamento de Historia Moderna y de América. Universidad de Granada.

nicaciones terrestres mediante la creación de nuevos caminos o la mejora de los ya existentes¹. Esta política no puede entenderse desligada del móvil económico, auténtico eje en torno al cual giraron todos los postulados del reformismo borbónico. Virreyes y, sobre todo, intendentes y Consulados trataron de poner en práctica un vasto programa de obras capaz de revitalizar la agricultura o el comercio de sus respectivos territorios, convencidos todos de que “los caminos eran las venas y arterias del Imperio, y el tráfico terrestre la sangre que regaba y vivificaba todo el organismo indiano”. Muchas de estas iniciativas quedaron en meros proyectos; otras lograron materializarse en mayor o menor grado. Nuestro estudio se detiene en el análisis de uno de esos proyectos, el que las instituciones cubanas emprendieron en los años finales del XVIII. El azúcar será el referente principal y su expansión “crea, recrea y transforma los caminos”, pasando progresivamente por cuatro fases: el sendero, el camino de arria, el camino carretero y el camino de hierro².

La falta de comunicaciones internas en la isla de Cuba a lo largo del período colonial es un hecho incuestionable. Todos los testimonios coinciden en señalar lo precario de los caminos y la urgente necesidad de acometer obras de infraestructura viaria³. En los años veinte del siglo pasado José A. Saco —jefe de obras de la Junta de Fomento de Agricultura de la isla— sostenía que en Cuba los caminos estaban aún por hacer⁴. La misma impresión tuvo el Consulado de comercio, creado en 1794, por lo que otorgó al asunto una atención preferente. Como es sabido, el monarca confirió a los nuevos Consulados atribuciones en materia de obras públicas y caminos en un intento de incentivar el comercio y otros ramos económicos. Concretamente el artículo 23 de la Real Cédula de erección aludía al “especial encargo de S.M. para que desde luego se tome en consideración la necesidad de construir buenos caminos”. Aunque el propio Cabildo o la Real Sociedad Económica de Amigos del País compartían estos planteamientos, lo cierto es que fue la institución consular la que llevó toda la iniciativa. Como afirma Moreno Fragnals, el Consulado trató los problemas de base, la diaria actividad azucarera, mientras que la

1. Para calibrar realmente el alcance de esta afirmación véase la obra de SERRERA CONTRERAS, Ramón: *Tráfico terrestre y red vial en las Indias Españolas*. Madrid, 1992. Con un gran despliegue de ilustraciones, el autor pone de relieve el papel desempeñado por las comunicaciones en la integración económica y administrativa de América y el esfuerzo realizado por las diferentes instituciones para que ello fuera posible.

2. MORENO FRAGINALS, M.: *El ingenio*. La Habana, 1986, t. I, p. 148.

3. Véase GARCÍA-MONTES GARCÍA-BAQUERO, I.: *El sistema de correos interiores y el desarrollo regional de Cuba. 1750-1868*. Madrid, 1991, pp. 18-24.

4. SACO, J. A.: *Memoria sobre los caminos de la isla de Cuba*. La Habana, 1830.

Real Sociedad derivó hacia los estudios teóricos y las manifestaciones intelectuales. En aquél se dio cita la sacarocracia militante (productores, comerciantes, negreros...) y en ésta los intelectuales e ideólogos⁵.

Para los dueños de ingenios la mejora de la red viaria fue una cuestión de capital importancia. De ella dependía buena parte de la prosperidad de los ingenios y era condición indispensable para el abaratamiento de los costes del transporte de azúcar. Teniendo en cuenta que desde su creación el Consulado estuvo dominado por un poderoso grupo de plantadores —emparentados familiarmente o vinculados por intereses comunes—, nada ha de extrañar el énfasis con que acometieron la modernización de los caminos. Uno de los portavoces de la sacarocracia cubana planteó con claridad meridiana el problema de los caminos como una cuestión económica, cuando en 1795 se preguntó cuánto gastaba para la conducción de sus frutos el amo de un ingenio que tiene 100 negros y está situado a nueve leguas del puerto. Sus resultados eran concluyentes. En esas condiciones el transporte de 10.000 arrobas de azúcar y 3.000 barriles de miel ascendía a 2.725 pesos; en el caso de que existieran los caminos apropiados, el gasto se reduciría en un tercio⁶. El problema se agravaba a medida que las distancias se hacían mayores y aumentaba la producción.

La política del Consulado en materia de caminos estaba plenamente justificada y sobre ella gravitaba la cuestión azucarera, verdadero motor de la economía de la isla. Su Junta Económica y de Gobierno tomó la iniciativa nombrando una Diputación encargada de examinar cuantos proyectos e ideas se presentaran relativos a caminos y medios para realizarlos. Formaban parte de ella Francisco de Arango, Nicolás Calvo, José Ricardo O'Farril, y Juan Tomás de Jáuregui⁷. Todos ellos eran máximos representantes de los intereses azucareros. El primero, marqués de la Graciosa, síndico del Consulado y dueño del ingenio más grande de la época, era el líder indiscutible. Su *Discurso sobre fomento de la agricultura en La Habana* se considera una obra clave por sus importantes consecuencias políticas y técnicas⁸. Nicolás Calvo brillaba a la misma altura intelectual de Arango y fue autor, entre otras obras, de un *Discurso promoviendo el*

5. MORENO FRAGINALS, M.: *op. cit.*, p. 110.

6. Archivo Histórico, S.I., Fondo Saavedra, Granada. (En adelante A.H., F.S.), caja 33, núm. 11. *Memoria sobre los medios que convendría adoptar para que tuviese La Habana los caminos necesarios.*

7. A.H., F.S., caja, 33, núm. 10. Actas de la Junta Económica y de Gobierno del Real Consulado de La Habana, sesión del 2 de septiembre de 1795.

8. Sus escritos abarcan todos los problemas económicos de la isla en su tiempo y, de forma particular, los relativos al azúcar. Han sido recopilados totalmente en sus *Obras*, La Habana, 1952, 2 vols.

establecimiento de una escuela de química y botánica. José Ricardo O'Farril, gran plantador y preocupado por la modernización tecnológica, redactó una célebre cartilla sobre el *Método observado en la isla de Cuba en el cultivo de la caña dulce y la elaboración de su jugo*, que mereció el honor de ser la primera publicación de la Real Sociedad Patriótica. Juan Tomás de Jáuregui era cónsul segundo y propietario de dos de los más importantes ingenios de La Habana. Este selecto grupo no demoró sus trabajos. En apenas dos meses habían elaborado dos Memorias que la Junta consideró oportuno darlas a la imprenta con fondos propios. Los tres primeros firmaron —aunque la redacción correspondió a Calvo— la ya citada *Memoria sobre los medios que convendría adoptar para que tuviese La Habana los caminos necesarios*. El último, por su parte, firmó la *Memoria sobre proporcionar arbitrios para la construcción de caminos, en esta jurisdicción*⁹. Ambas fueron publicadas en diciembre de 1795 en una edición de 400 ejemplares, distribuidos entre los suscriptores del periódico de la ciudad, los ayuntamientos y los capitanes de partido para su divulgación¹⁰. No fueron, sin embargo, los únicos proyectos presentados. En el Consulado se debatieron hasta once más, escritos por el marqués de Arcos, Juan Francisco Oviden¹¹, Rafael Montalvo¹², Antonio Garro, Antonio Ponce de León, Esteban Lafaye¹³, Juan Antonio Morejón¹⁴, Diego de la Barrera, Julián de Campos y los doctores Noriega y Zenea¹⁵. Por su parte, Alonso Benigno Muñoz leyó el 3 de diciembre de ese mismo año ante la Real Sociedad Patriótica su propia Memoria¹⁶. Tanto ésta, como las anteriores, contienen datos de sumo interés sobre la situación de la isla y,

9. A.H., F.S., caja 33, núm. 13.

10. Así consta en el acuerdo de la Junta de su sesión del 7 de diciembre. Por tanto, no es correcta la afirmación de que estas dos Memorias fueron dadas a la luz por la Real Sociedad Económica, como sostiene GUTIERREZ ALVAREZ, S.-J.: *Las comunicaciones en América*. Madrid, 1993, p. 287.

11. Su Memoria reúne el mérito de haber sido redactada en 24 horas.

12. Fue el escrito más polémico ya que impugnaba algunos de los puntos contenidos en las Memorias presentadas por los miembros de la Diputación.

13. Mr. Lafaye fue uno de los franceses introductores del trapiche pendular en Cuba. Su Memoria fue presentada en francés y es una de las más completas y mejor elaboradas sobre la forma y construcción material de caminos. La Junta acordó darle las gracias insinuándole que tendría presente sus ideas.

14. Sí vio la luz, en cambio, su *Discurso sobre las buenas propiedades de la tierra bermeja para la cultura de caña de azúcar y sobre su excelencia respecto a la negra en determinadas circunstancias*. La Habana, 1797.

15. A.H., F.S., caja 33, núm. 10. Actas de la Junta..., sesión de 8 de enero de 1796.

16. A.H., F.S., caja 33, núm. 12. Esta Memoria no lleva ningún título concreto y está fechada en La Habana, 6 de octubre de 1795.

sobre todo, constituyen un claro exponente del debate suscitado a la hora de arbitrar medios para la obtención de los fondos precisos para la construcción de caminos. Todos los autores coinciden en la afirmación de que los caminos eran útiles y necesarios, resaltando además que las contribuciones deberían de ser proporcionales a los beneficios que cada uno obtuviera de la nueva red de comunicaciones. En otras palabras, que los hacendados eran los más favorecidos y por tanto a los que correspondían las mayores aportaciones.

Desde el principio se discutieron los criterios bajo los cuales se fijaría el establecimiento de dichas contribuciones. En este sentido, quedaron manifiestas dos posturas. Una que establecía los arbitrios en razón de la extensión de las tierras y otra sobre el número de esclavos. Además de éstas, fueron propuestas también otras contribuciones tales como las relativas a peajes, sisa sobre la carne, rentas decimales, loterías, sal, etc. Las discusiones de la Junta y sus debates permiten conocer mejor el estado de opinión de los miembros del Consulado y el valor prioritario que concedían a la propiedad de las tierras o a los esclavos.

Frente a los postulados fisiócratas que consideraban la agricultura “como la mayor riqueza de los hombres, la única y la verdadera riqueza”, se alzó un fuerte grupo que seguía viendo en el sistema esclavista el fundamento de la prosperidad de la isla. La defensa de los primeros corrió a cargo de Juan Tomás de Jáuregui en su citada Memoria, donde afirmaba que “no hay un bien más sólido, más positivo y seguro que el dominio y posesión de algún territorio... quien lo tiene aunque en pequeña proporción es propietario...”. En consecuencia, proponía que cada caballería de tierra perteneciente a las haciendas demolidas —las de cultivo— contribuyera 2 pesos y las haciendas no demolidas —hatos y tierras de crianza— 6 pesos por legua. Por este medio calculaba recaudar hasta 150.000 pesos anuales que se invertirían en la construcción de caminos proporcionalmente a lo aportado por cada región¹⁷. Ese mismo criterio fue también defendido por Julián Francisco Martínez de Campos, vocal de la Junta, si bien matizaba que en un primer momento la pensión se rebajara de dos a un peso “pues nadie ignora que toda contribución al principio causa en los contribuyentes una extraordinaria sensación y es indispensable hacerla con la mayor suavidad hasta que, persuadidos o convencidos de los útiles fines en que se invierte, se logre asegurar la confianza pública”¹⁸.

Otros, sin embargo, opinaban que tal sistema no era justo ni equita-

17. A.H., F.S., caja 33, núm. 13. *Memoria sobre proporcionar arbitrios...*

18. A.H., F.S., caja 33, núm. 40. Informe de Julián Francisco Martínez de Campos a la Junta Económica y de Gobierno del Consulado. La Habana, 27 de abril de 1796.

tivo. Nicolás Calvo, O’Farril y Arango al redactar su Memoria dudaban de que el número de caballerías de tierra fuera una referencia fiable para calibrar los caudales de sus propietarios ya que no todas tenían el mismo valor¹⁹. En efecto, una caballería situada en zonas remotas nunca llegaría valer 500 pesos, mientras que otra en los alrededores de La Habana podía alcanzar hasta los 3.000 pesos²⁰. Alonso Benigno Muñoz, por su parte, era bien explícito cuando afirmaba que un propietario de 50 caballerías podía obtener menores beneficios —por falta de brazos, pobreza del suelo, etc.—, que otro de 30 de tierra feraz y trabajada por 100 esclavos²¹. Abundando en el tema, Francisco de Arango señalaba que un cafetal de una caballería de tierra con 10 negros podía rendir hasta 4.000 pesos, mientras que otra caballería destinada a dehesa o potrero con un solo esclavo apenas sobrepasaría los 300 pesos de rentabilidad²². Se desprendía de todos estos argumentos que este último propietario resultaba perjudicado si se seguía manteniendo la contribución por tierras. Tal desigualdad, sin embargo, desaparecería al establecer una derrama en función del número de esclavos, porque éstos constituían el “verdadero signo representativo de nuestra riqueza rural”²³. Como ha puesto de relieve Pablo Tornero, es cierto que a mayor dotación de esclavos, mayor productividad y que la producción dependía más del factor trabajo que del factor tierra²⁴.

Arango además rebatió a quienes afirmaban que las tierras siempre tenían un valor real y más seguro, ya que los esclavos al final morían. En su opinión se trataba de un error e insistía en el hecho de que “con cada negro que muere, con cada cultivador que falta, se anula, por decirlo así, el valor de un pedazo de terreno; y si no se sustituyese el negro o cultivador, antes por el contrario, fuese decayendo su número, veríamos decaer el valor de las tierras con la misma rapidez y proporción con que las hemos visto aumentar”²⁵. Para los voceros de la sacarocracia la feli-

19. A.H., F.S., caja 33, núm. 11. *Memoria sobre los medios que convendría adoptar...*

20. A.H., F.S., caja 34, núm. 6. Sucinta noticia de la situación presente de esta colonia, por Antonio del Valle Hernández. La Habana, 1 de agosto de 1800.

21. A.H., F.S., caja 33, núm. 12. Memoria presentada a la Real Sociedad Patriótica. La Habana, 6 de octubre de 1795.

22. A.H., F.S., caja 33, núm. 40. Informe de Francisco de Arango a la Junta Económica y de Gobierno del Consulado. La Habana, 22 de abril de 1796.

23. *Ibidem*.

24. TORNERO, P.: “Productividad y rentabilidad de la mano de obra esclava en el desarrollo de la plantación cubana”, *Revista de Indias* LI, núm. 193, Madrid, 1991, p. 463.

25. *Ibidem*.

ciudad de la colonia corría pareja a la introducción de esclavos. Era un sentir general que el número de éstos representaba un signo de prosperidad por parte de sus dueños y que, como afirmaba Antonio del Valle, “la verdadera escala de la riqueza de los fundos no es tanto la cantidad de tierras, como el número de sus brazos hábiles”²⁶. Así pues la contribución por esclavos se consideraba como la forma más ecuánime para hacer que cada uno contribuyera según su fortuna. Quienes defendían este criterio propusieron un arbitrio de dos pesos por esclavo.

La polémica se extendió después a demostrar cuál de las dos fórmulas presentaba menos dificultades para su puesta en práctica. Los que abogaban por la tributación por tierras manifestaban que ésta era la más factible por existir matrículas sobre el número de caballerías y posesiones de cada hacendado, las que a su vez podrían completarse con nuevos padrones elaborados por los capitanes de partido y los jueces pedáneos. Por contra, la capitación por esclavos ofrecía múltiples obstáculos, pues, como decían, “no es fácil poderse averiguar la porción de negros que cada dueño tiene en sus haciendas, especialmente en los ingenios; y si esperamos a que ellos lo confiesen con ingenuidad es exponerse a que algunos hagan ocultaciones y que jamás se pueda averiguar la verdad”²⁷. A ello habría que añadir el problema de los esclavos fugitivos o enfermos sobre los que “parece demasiado duro que hayan los dueños de contribuir”.

En cambio, para el otro sector de la Junta el problema radicaba precisamente en la dificultad de conocer el verdadero número y extensión de las propiedades. Además de que muchas carecían de título de dominio, existía una gran cantidad de pleitos en los tribunales sobre amojonamientos y medidas de terrenos lo que, sin duda, iba a entorpecer la fijación del impuesto. Así lo reconocía, incluso, Antonio de Morejón, comisionado para calcular el montante de este arbitrio, al hacer hincapié en que “la obtención de una cuenta segura es absolutamente imposible a causa de no estar exactas las matrículas”²⁸.

Los debates celebrados el 15 de enero de 1796 en el seno de la Junta terminaron finalmente inclinándose a favor de la contribución por tierras, al contar con ocho votos a favor y tres en contra. El presidente propuso

26. A.H., F.S., caja 34, núm. 6. Sucinta noticia de la situación presente...

27. A.H., F.S., caja 33, núm. 13. *Memoria sobre proporcionar arbitrios...*; A.H., F.S., caja 33, núm. 40. Informe de Julián Francisco Martínez de Campos a la Junta Económica y de Gobierno del Consulado. La Habana, 27 de abril de 1796.

28. A.H., F.S. caja 33, núm. 40. Resumen del número de caballerías de tierras destinadas a fundos de labor y de leguas de haciendas de crianza... teniendo a la vista las matrículas que existen en el Juzgado de Diezmos, por Antonio Morejón. La Habana, 24 de febrero de 1795.

una contribución mixta de tierras y esclavos y otro de los miembros defendió una derrama según la producción, pero ni uno ni otro obtuvieron apoyo²⁹. En la misma sesión se decidió también fijar una cuota de dos pesos por caballería y seis por legua, tal como Juan Tomás de Jáuregui lo había propuesto en su Memoria. Luego, en la sesión del día 20, a propuesta de Francisco de Arango, se aprobó la rebaja de los seis pesos por legua hasta solamente dos³⁰. Según los cálculos de Morejón, experto en remates de renta decimal, este arbitrio proporcionaría 57.508 pesos, una cantidad muy lejana de los 140.000 presupuestados por Jáuregui, correspondientes a 25.895 caballerías de tierra de cultivo y 2.759 leguas de tierra de crianza. Su desglose —cuadros 1 y 2— permite conocer cuáles eran los partidos con mayores cargas³¹.

CUADRO I

<i>Partido</i>	<i>Caballeros</i>
Jesús del Monte.....	294
Calvario.....	563
Quemados.....	271
San Miguel.....	213
Bejucal.....	363
San Antonio.....	749
Jaruco.....	314
Santa María del Rosario.....	437
Santiago.....	1.474
Guanabacoa.....	1.720
Managua.....	2.000
Cano.....	1.579
Guanajay.....	3.321
Guines.....	2.000
Matanzas.....	2.000
Río Blanco.....	4.677
Batabano.....	2.500
Macuriges.....	1.000

Puesto que la contribución por tierras era insuficiente para la total financiación de las obras, se debatieron otros arbitrios para la obtención de nuevos ingresos. El peaje fue uno de ellos. Lo propuso Jáuregui en el primer punto de su Memoria y a través de él pensaba recaudar entre

29. A.H., F.S., caja 33, núm. 10. Actas de la Junta...

30. *Ibidem*.

31. A.H., F.S., caja 33, núm. 40. Resumen del número de caballerías de tierra destinadas...

CUADRO II

<i>Partido</i>	<i>Leguas</i>
Guane.....	160
Baja.....	136
Santa Cruz de los Pinos.....	126
Piñal del Río.....	330
Consolación.....	306
Mantua.....	112
Cacaragícaras.....	96
Guanacage.....	85
Ciego.....	30
Guanajay.....	16
Batabano.....	99
Guines.....	91
Macuriges.....	300
Matanzas.....	39
Guamacaro.....	48
Guamutas.....	183
Alvares.....	96
Hanavana.....	546

45.000 y 50.000 pesos anuales. Cada bestia que transitara pagaría medio real o un real, si llevaba silla; cada volante con dos muías y todas las carretas, dos reales³²; el ganado de cualquier clase llevado a la ciudad para su venta, medio real por cabeza³³. También Calvo, O’Farril y Arango recurrieron a este impuesto fijando tasas que coincidían con las de Jáuregui, excepto la de los carruajes que la elevaban hasta cuatro reales, porque “el que viaja en volante es rico y el que va de carretero regularmente es pobre; el rico saca de los caminos más provecho que el pobre, y así que pague más”. Tampoco establecían tasa alguna para el ganado ya que éste contribuía por otros conceptos³⁴. No obstante estas propuestas, la Junta acordó en su sesión del 20 de enero que no era oportuno tal establecimiento “por la pequeñez de este arbitrio, por la repugnancia que a él muestra el público y por haberse tomado otros medios poderosos”³⁵.

32. El volante o carruaje se consideraba como un signo de distinción entre las fortunas de la capital y se calculaba que circulaban por ella en tomo a 2.500 con más de 3.000 bestias mantenidas diariamente. Véase A.H., F.S., caja 34, núm. 6. Sucinta noticia de la situación presente...

33. A.H., F.S., caja 33, núm. 13. *Memoria sobre proporcionar arbitrios...*

34. A.H., F.S., caja 33, núm. 11. *Memoria sobre los medios que convendría adoptar...*

35. A.H., F.S., caja 33, núm. 10. Actas de la Junta...

Otro tanto ocurrió con las loterías, gracias a las cuales se proyectaban recaudar hasta 20.000 pesos³⁶. La mayoría de los miembros del Consulado rechazaron en la misma sesión dicha propuesta temiendo que pudiera fomentar en los negros la propensión al robo. En cambio, sí fue admitida, por seis votos contra cuatro, la contribución de cuatro reales por cada fanega de sal, tal como lo habían sugerido Calvo, O'Farril y Arango, lo que reportaría para la construcción de caminos una suma cercana a los 6.000 pesos³⁷.

En cuanto a las rentas decimales, fueron varias las voces que coincidieron en retraer de ellas algunas cantidades para la mejora de las comunicaciones. Alonso Benigno ya lo había insinuado a la Sociedad Patriótica como una solución útil y conveniente, siempre que el rey, como dueño de las mismas, así lo estimara y sin dudar de que el “generoso y sabio clero se prestaría gustoso a este corto y transitorio cercenamiento de sus rentas”³⁸. Nicolás Calvo solicitó que se aplicara la quinta parte de las rentas decimales a la construcción de caminos³⁹. Más explícito fue Francisco Arango al proponer en la dilatada sesión del 15 de enero que se aplicara a los caminos la mitad del aumento que tuvieran las rentas decimales durante los dos próximos cuatrienios y a partir de entonces a perpetuidad la décima parte del incremento de cada cuatrienio. Para estos cálculos establecía como referencia las cantidades del período 1793-96⁴⁰. Aún más lejos iba Antonio Morejón que solicitaba todo el aumento de los primeros cuatro años, la mitad en los cuatro siguientes y en adelante la décima parte. Esta medida pareció excesiva y la Junta se inclinó por la primera propuesta de Arango, la que elevó al monarca para su resolución. Estas soluciones deben entenderse dentro del conflicto suscitado entre la Iglesia y los ingenios, particularmente intenso entre 1790 y 1804. Los productores venían solicitando una rebaja de los diezmos con la total oposición del obispado de La Habana. La inversión de una parte de esas rentas en los caminos parecía una fórmula transaccional que beneficiaba a todos⁴².

36. A.H., F.S., caja 33, núm. 11. *Memoria sobre los medios que convendría adoptar...*

37. A.H., F.S., caja 33, núm. 13. *Memoria sobre proporcionar arbitrios...*

38. A.H., F.S., caja 33, núm. 12. Memoria presentada a la Real Sociedad Patriótica. La Habana, 6 de octubre de 1795.

39. A.H., F.S., caja 33, núm. 11. *Memoria sobre los medios que convendría adoptar...*

40. A.H., F.S., caja 33, núm. 10. Actas de la Junta...

41. A.H., F.S., caja 52, núm. 18. Representación del Consulado a Diego Gardoqui. La Habana, 28 de abril de 1796.

42. Sobre el conflicto de los diezmos, véase MORENO FRAGINALS, M.: *op. cit.*, pp. 112-126.

Existía unanimidad al creer que la construcción de nuevos caminos repercutiría de forma positiva en la agricultura y consecuentemente traería consigo un incremento de dicha renta. En efecto, las cantidades recaudadas por este arbitrio eran muy importantes. Téngase en cuenta que la renta del cuatrienio 1789-92 ascendió a 786.545 pesos, la de 1793-96 a 1.046.244 pesos⁴³ y la de 1797-1800 a 1.591.340 pesos⁴⁴.

El debate acerca de si la sisa en la carne debía mantenerse para la financiación de los caminos fue bastante intenso. Unos defendieron la conveniencia de su aplicación ya que resultaba poco gravosa para la población; contaban a su favor con el hecho de que ya había sido aplicada por el Ayuntamiento para la construcción de puentes en las afueras de La Habana sin que hubiera originado protestas. Sus promotores pedían el aumento de un real más cada arroba de carne de vaca y la reducción de otro real por cada dos onzas de carne de cerdo. Así pensaban obtener entre 45.000 y 50.000 pesos anuales⁴⁵. Otros, por el contrario, rechazaban con vehemencia la implantación de cualquier gravamen sobre los comestibles porque perjudicaba a las clases más humildes. Tal era la opinión de los marqueses de Arcos y Quintana, quienes expresaron su negativa en voto particular. El primero era bien explícito: “Un país extenuado —decía— por los diversos incidentes de la pasada guerra y amenazado de mayores escaseces por el ingreso de crecido número de familias... ¿cómo es posible que deje de gemir y quedar sacrificado si, en vez de edificársele, se le destruye? ¿Cómo lo será también que miremos con indolencia aún peores estragos en aquellos emigrados que tanto necesitan de buena oportunidad? ¿Cómo que debiendo prepararles abundancias para que sean menos amargos sus desconsuelos, les cercenamos por nuestras propias manos las cortas porciones de un abasto carísimo y atrasado? Tributen en buena hora los ricos y hacendados aquello poco que respectivamente se les exige por cada caballería o legua de tierra... pero a los pobres que viven entre la necesidad, muy distante de oprimirlos, es forzoso ayudarlos por efectos de nuestra caridad...”⁴⁶. En su lugar proponía que los hacendados contribuyeran el 4% del valor de la venta de las tierras de ganado que se convir-

43. A.H., F.S., caja 33, núm. 11. Estado que demuestra la renta decimal de la diócesis de La Habana en los dos cuatrienios últimos, en *Memoria sobre los medios que convendría adoptar...*

44. A.H., F.S. caja 34, núm. 6. Sucinta noticia de la situación presente...

45. A.H., F.S., caja 33, núm. 11. *Memoria sobre los medios que convendría adoptar...*

46. A.H., F.S., caja 52, núm. 18. Voto particular del marqués de Arcos. La Habana, 5 de enero de 1796.

tieran en tierras de cultivo. Tras las correspondientes votaciones, los miembros de la Junta decidieron mantener la sisa sobre la carne de cerdo e incorporar al fondo de caminos el nuevo arbitrio del 4% del valor de las ventas de tierras de crianza, aunque dejando al hacendado la posibilidad de hacer efectivo ese pago en dinero o en tierras⁴⁷.

Otra vía de ingresos propuesta fue la correspondiente al sobrante del vestuario de milicias que por entonces se utilizaba para el empedrado de las calles. Esta contribución afectaba al azúcar, harina, vino y vinagre. Francisco Arango propuso que la mitad de dicho sobrante se destinara a los caminos y que fuera modificada la forma de su obtención para lograr una más justa y equitativa contribución, lo que fue aceptado por unanimidad⁴⁸. Finalmente se aprobó que el propio Consulado contribuyera anualmente con alguna cantidad sobrante de su fondo.

Aunque la mayor parte de las discusiones giraron en tomo a la forma de obtener recursos financieros para la construcción de los caminos, los aspectos técnicos también fueron tratados. Cuestiones relativas a la persona encargada de dirigir las obras o a las características de las mismas (dirección de los caminos, anchura, etc.), formaron asimismo parte de la controversia. Comparada con el debate de la financiación, esta parte resulta bastante menos profunda y conflictiva. En el fondo, se intuye un desinterés por los aspectos científicos por parte de los miembros de la Junta, ya que todos abordaron estas cuestiones de forma superficial o las postergaron para que fuera el propio director de las obras quien se encargara de ofrecer tal información. Hubo, no obstante, quien reparó en este hecho y expresó sus reservas sobre el particular. Antonio del Valle, secretario de la Junta, censuró la obsesión de todos por “recaudar fondos sin realizar antes una inspección del terreno, sin elaborar un plan detallado de la obra o sin conocer realmente el alcance de los gastos”⁴⁹. Tal comportamiento no era extraño porque, como escribía, “en tratando de proyectos y de derramas, cualquier estudiantillo es capaz de soltar tomos voluminosos, mientras que para dar cuenta del estado actual en dos estaciones de los caminos, de la mejor proyección de los nuevos, de las canteras y repuestos de materiales, de los jornaleros, de los desagües, de los puentes, calzadas y alcantarillas, es menester ser facultativo, tener

47. A.H., F.S., caja 33, núm. 10. Actas de la Junta..., sesión del 20 de enero de 1796.

48. A.H., F.S., caja 52, núm. 18. Representación del Consulado de Diego Gardoqui. La Habana, 28 de abril de 1796.

49. A.H., F.S., caja 52, núm. 18. Carta de Antonio del Valle a Francisco de Saavedra. Rioblanco, 27 de febrero de 1796.

mucha práctica y teoría a un tiempo, correr el campo a 20 leguas alrededor, pasar muchos malos ratos y tomar muchísimo trabajo”.

Evidentemente ninguna de estas cuestiones fue discutida a fondo. La Junta se conformó con dar su beneplácito al plan presentado por Calvo, cuyas directrices eran las siguientes: Construcción de un camino con dirección al oeste, desde la ciudad hasta el hato de Guanacajes, de 17 leguas, con un ramal de 5 leguas y media hasta Jabaco. Otro hacia el sur, de 13 leguas, entre Jesús del Monte y Batabano, con dos ramales, uno hasta Melena y otro hasta Guara, cada uno de 4 leguas y media. Un tercer camino hacia el sudeste, de 10 leguas para unir Jesús del Monte y Guines. Y un cuarto que se extendería desde Jesús del Monte hacia el este hasta Matanzas con una longitud de 17 leguas, con un ramal que unía Jaruco y Baños de Madruga con otras 8 y media leguas de extensión⁵¹. El plan contemplaba, en resumen, la construcción de 80 leguas, entre caminos principales y ramales, a través de los cuales todas las haciendas estarían bien comunicadas entre sí y con un tráfico más fluido hacia el puerto. Los caminos tendrían un ancho de 7 varas, esto es, “lo que se necesita para que pasen dos carretas encontradas”. El Consulado, sin embargo, pensó que eran insuficientes y decidió que se construyeran de 8 varas, pero haciendo constar que sólo “pretendía dar una idea general de los caminos proyectados dejando el arreglo de rumbos y dirección local al cuidado del Director”⁵².

En cuanto a éste, fue propuesto el nombre de Agustín Betancourt, director del Gabinete de Máquinas de Madrid⁵³. Los miembros de la Junta solicitaron que viajara a la isla y se estableciera en ella durante cuatro años, manteniéndosele su sueldo y con una gratificación por parte del Consulado de 4.000 pesos anuales. De hecho en 1795 Arango ya le había cursado personalmente esa invitación durante su estancia en Londres y Betancourt la acogió con agrado. La utilidad de sus conocimientos técnicos estaba fuera de toda duda y los elogios hacia su persona eran unánimes. Con su presencia los objetivos propuestos llegarían a feliz término. “Las ventajas que de caminos se propone la Junta —escribía ésta— son

50. A.H., F.S., caja 52, núm. 18. Carta de Antonio del Valle a Francisco de Saavedra. La Habana, 28 de abril de 1796.

51. A.H., F.S., caja 33, núm. 11. *Memoria sobre los medios que convendría adoptar...* Con puntuales modificaciones fue aprobado por la Junta, A.H., F.S., caja 33, núm. 10. Actas de la Junta..., sesión del 23 de enero.

52. *Ibidem*.

53. Sobre este tinerfeño, véase RUMEU DE ARMAS, A.: *Agustín de Betancourt, fundador de la Escuela de Caminos y Canales*. Madrid, 1968; CIORANESCU, Alejandro: *Agustín de Betancourt. Su obra técnica y científica*. La Laguna, 1965.

abrir una permanente y segura comunicación entre los campos y la ciudad, hoy separados la mayor parte del año por la intemperie de las lluvias y los fangales que ocasiona, haciendo intransitables los pasos; aumentar desde luego las cosechas, facilitando la conducción de frutos a la capital y la internación de géneros en el país; acrecentar el valor de sus muchas fértiles campiñas y, en una palabra, dar segundo ser a esta colonia”⁵⁴.

Con objeto de que todo el proyecto de caminos fuera bien acogido en la Corte y contara con apoyos firmes se decidió proponer, al margen del propio apoderado del Consulado en la Corte, a Francisco de Saavedra como el más seguro valedor ante el rey. Fue así como éste pudo conocer las pretensiones cubanas y, a la postre, emitir su opinión sobre ellas. Sin embargo, su opinión no fue demasiado optimista y consideró aquel proyecto de caminos “más basto de lo que corresponde a ese país en su estado actual”. Sobre el tema de las contribuciones adelantaba que “el de los diezmos sufrirá muchas dificultades y tal vez alguna larga discusión en el Consejo”; que el de la carne de cerdo y el de la sal provocarían problemas en su ejecución “por ser de primera necesidad”; y en cuanto al arbitrio por tierras, que “excitará muchos clamores que tal vez obliguen a su rebaja”⁵⁵. En cambio, no encontraba ningún reparo, ni creía que el Consejo lo tuviera, en el hecho de que el citado proyecto careciera de un estudio detallado de las obras, un plan de gastos pormenorizado, etc.

Las iniciativas del Consulado despertaron reticencias entre los miembros del Cabildo creyendo que aquél menoscababa sus facultades. Hubo de intervenir el gobernador de la isla para que el conflicto de jurisdicciones suscitado no alcanzara mayor trascendencia. Para ello les recordó el contenido de la Real Cédula de fundación del Consulado que daba autonomía a este cuerpo para ocuparse de los temas relativos a caminos y comunicaciones. El incidente quedó resuelto cuando dos miembros de la Junta de Gobierno del Consulado acudieron al Cabildo explicando que el móvil de sus actuaciones no era otro que el de “contribuir al bien público y el cumplimiento de las disposiciones soberanas”. Dieron un informe detallado de los arbitrios propuestos para tal fin, lo cual mereció la unánime aprobación de los cabildantes⁵⁶. Posiblemente la razón de este enfrentamiento obedeciera al afán de protagonismo del Cabildo en un asunto —el de los caminos— que tradicionalmente había sido de su competencia. La crea-

54. A.H., F.S., caja 52, núm. 18. Representación de la Junta al rey. La Habana, 28 de abril de 1796.

55. A.H., F.S., caja 52, núm. 18. Carta de Francisco de Saavedra a Antonio del Valle. Madrid, 27 de julio de 1796.

56. A.H., F.S., caja 33, núm. 40. Acta del Cabildo. La Habana, 18 de febrero de 1796.

ción de los nuevos Consulados cercenó sin duda estas facultades y de ahí su notorio malestar. Sólo cuando creyeron recuperar parte de esas atribuciones al hacerseles partícipes de los proyectos consulares remitieron en su protesta y los apoyaron.

Para poner en práctica sus ideas, el Consulado decidió completar las obras de la calzada del Horcón, que en 1794 había iniciado el Cabildo y ahora estaban paralizadas por orden real⁵¹. Su construcción era de vital importancia para los plantadores ya que, junto a la calzada de Guadalupe, constituía una de las principales vías por donde llegaba el azúcar a los muelles habaneros. Dicha calzada quedó finalizada tras construirse un total de 900 varas y su costo resultó excesivamente elevado, nada menos que 31.000 pesos. Esta primera experiencia sirvió para alertar a muchos sobre las dificultades que entrañaba la construcción de los caminos proyectados, dada la imposibilidad de costearlos, y al mismo tiempo para prevenir sobre los comportamientos fraudulentos de algunos responsables de la obra. En este sentido, el propio Arango, encargado de su ejecución, fue acusado de cometer ya irregularidades puesto que había llevado a cabo la contrata de materiales sin mediar el preceptivo pregón y sin economía alguna de jornales, siendo ello una de las causas del encarecimiento de la obra⁵⁸. El detalle de los gastos de su construcción confirma este hecho:

Extracto del costo de la calzada Horcón

236 jornales al sobrestante mayor.....	427, 4	pesos
228 jornales sobrestante 2.º.....	228	pesos
913 jornales mayores.....	587, 2, 1/2	pesos
330, 1/2 jornales varaderos.....	280, 7, 1/2	pesos
8 jornales celador.....	5	pesos
1261, 1/2 jornales albañiles.....	1.176, 1, 1/2	pesos
434 jornales mezcleros.....	244, 1	pesos
20495, 1/2 jornales peones.....	10.236, 5	pesos
952 bancos trabajados por canteros.....	595	pesos
Materiales	19.997, 4, 1/2	pesos
Carpintería	617, 6	pesos
Herrería	446, 6, 1/2	pesos
Manutención de esclavos y forzados.....	490, 1/2	pesos
Gastos extraordinarios.....	194, 3, 1/2	pesos

57. Esta paralización fue debida al hecho de que el Cabildo recaudó fondos para esta obra provenientes de la sisa de la carne de cerdo sin la confirmación del rey. Cuando éste tuvo conocimiento emitió una real cédula (21 de marzo de 1796) por la que suspendía las obras y criticaba al Cabildo por su proceder.

58. A.H., F.S., caja 52, núm. 18. Carta de Antonio del Valle a Francisco de Saavedra. La Habana, 8 de octubre de 1796.

Los pretenciosos planes del Consulado sufrieron un grave revés ante el elevado costo de las obras y las dificultades existentes para la obtención de recursos. Se alzaron voces que planteaban la necesidad de construir caminos de forma más espaciada y, desde luego, sin la exigencia de mayores gravámenes. Lo que en principio era una reducción drástica de los gastos, en el fondo significaba la paralización de las obras de nuevas calzadas y, en todo caso, el arreglo de los trayectos más deteriorados y los puentes.

Así las cosas, todavía en 1797 el Consulado apenas había logrado poner en marcha una mínima parte de su proyecto. El viaje de Agustín de Betancourt a la isla se había demorado como consecuencia de su participación en la expedición a Guantánamo que patrocinaba el conde de Mompox. Sin embargo, una serie de contratiempos terminaron frustrando el arribo del tinerfeño a Cuba; por lo que su experiencia científica resultó inútil no sólo para la misión que iba a desempeñar en Guantánamo, sino también para los planes de caminos del Consulado⁶⁰.

A tenor de la información de Saco, hacia 1829 los caminos en la isla presentaban el mismo estado lamentable y precario que en el siglo XVIII⁶¹. Otros testimonios de la época vienen a confirmar el fracaso de la iniciativa consular⁶². El paso decisivo en esta materia sólo tuvo lugar a partir de la introducción del ferrocarril, inaugurando así una nueva etapa en la historia de las comunicaciones en Cuba.

59. *Ibidem*.

60. Para los detalles de esa expedición, véase BARRAS DE ARAGÓN, F.: "Noticias y documentos de la expedición del conde de Mompox a la isla de Cuba", *Anuario de Estudios Americanos* IX, Sevilla, 1952, pp. 513-548; RUMEU DE ARMAS, A.: *Ciencia y tecnología en la España ilustrada. La Escuela de Caminos y Canales*. Madrid, 1980, pp. 203-221.

61. SACO, J. A.: *op. cit.*

62. GUTIÉRREZ ÁLVAREZ, S.-J.: *op. cit.*, pp. 292-293.