

# RELACIÓN DOS BUQUES QUE TRANSPORTARON AOS GALEGOS QUE O ESCRAVISTA URBANO FEIJOÓ SOTOMAIOR INTRODUCIU NA ILLA DE CUBA

Por: Jesús E. Ferrer Jaureguizar

En 1853 o Deputado a Cortes, Urbano Feijó Sotomayor, na imaxe inferior, natural de Viana do Bolo na provincia de Ourense, logra do *Capitán General de Cuba*, Juan Manuel Gonzáles de la Pezuela y Ceballos, do que desde 1844 depende a *Junta de Fomento, Agricultura y Comercio* –que é a redactora de contratos cos traballadores brancos, que queren introducir na Illa de Cuba para contrarrestar o aumento do número de poboadores de cor (Naranjo, 1999)- a legalización dunha sociedade denominada *Compañía Patriótica Mercantil de Inmigración* ou, segundo outros autores, *Empresa de Inmigración de Trabajadores Españoles*, que no era nin máis nin menos que unha tapadeira para escravizar traballadores neste caso galegos, no ferrocarril, enxeños e plantacións da Illa de Cuba.

A todo isto, o tal Feijó, non era o dono, soamente era o administrador de cinco enxeños, tres cafetais e varias facendas da familia da súa cuñada os Lapaza Martiatu (Vázquez de Gey, 2014).

Ao cabo duns meses tras a súa chegada e ante o incumprimento dos contratos por parte de Urbano Feijó, xurde o primeiro conflito dos 236 colonos galegos destinados ao ferrocarril de Trinidad, que se negan a obedecer ao Urbano Feijó por obrígalos a traballar durante os tres meses de aclimatación sen cobrar. Como as condicións eran nefastas, ademais de insalubres, seguen producíndose motíns en Batabanó, Cienfuegos e Cárdenas, nese último na plantación *El Cafetal* que administraba o Urbano Feijó. Para acabar con esa insurxencia, o *Capitán General* ordena pasar a coitelo a todos aqueles que non volvan ao traballo e máis tarde o seu ingreso en prisión a todos os demais. Cando a noticia chega á península e é publicada en periódicos como *El Clamor Público* o *Soberanía Nacional*, salta a polémica e en xuño de 1855 unha Comisión das Cortes ditamina a favor dos traballadores galegos dándolles a liberdade de continuar ou rescindir os contratos (Naranjo, 1999). Con este ditame a *Junta de Fomento* inicia o trámite de empezar a pagar os contratos iniciais aos superviventes, a maioría dos cales optaron por quedarse a vivir na illa con salarios catro veces superiores aos ofrecidos no contrato do tal Feijó.



Sen embargo, Urbano Feijó xa cobrara a subvención da *Junta de Fomento* que ascende a 140.000 pesos (2.800.000 reais de vellón, unha fortuna na época) e desaparece de Cuba. Reaparece en Ourense no mesmo ano de 1854 e en Outubro do mesmo ano obtén a acta de deputado a Cortes (Salgado, 2015); nesas cortes ten que escoitar varias diatribas e improprios na súa contra, e anos máis tarde volve a ser elixido por Verín (1872) e máis adiantes por Matanzas (1881).

Grazas ás investigacións reflectidas no libro “Veleros en el tráfico marítimo con Cuba”, do escritor D. Lino J. Pazos (2016), á súa vez tomadas do traballo de Ricardo Lago Couce, podemos iniciar un pequeno traballo sobre os buques que interveñen no transporte de persoas galegas cara a Cuba, mediante convenio coa empresa Abella, Braña y C<sup>a</sup>, que á par de consignatarios na Coruña posuían tamén estaleiro propio en Ferrol e que, supoñemos involuntariamente, interveñen tamén no que terminaría en gran fiasco, estafa e traxedia; e que fretan ademais de buques propios, outros de Coruña e Vigo.

Na “*Historia y Descripción de la Ciudad y Departamento del Ferrol*”, consta que hai un arsenal (por estaleiro), chamado do Reverbero, na mesma ribeira da Graña e contiguo aos almacéns de víveres da Mariña, cuxa construción iniciouse no ano 1846 pola casa *Abella, Braña y Compañía*. Despois de facer unha eloxiosa referencia ás súas instalacións, cita as embarcacións construídas alí: Dúas fragatas para correos de Ultramar, o bergantín Juanita, o bergantín goleta *Rosita*, a fragata *Braña*, a fragata Abella, os bergantíns goleta *Matilde*, *Joven César* e *Segundo Eugenio*, a fragata Villa de Neda, a fragata *Paloma de Cantabria* e a polacra *María*; ademais de carenar varios buques de distintas clases e portes. Resaltamos en negriña os buques construídos neste estaleiro que interveñen no traslado dos enganados traballadores galegos.

Debemos resaltar que, durante a travesía, deberían estar atendidos por un médico-cirurxían e un sacerdote, xa que dende a publicación da Real Orde de 17 de xuño de 1846, era obrigatorio nos cascos de tripulacións superiores a 40 homes,

cando cheguen a 70 individuos entre tripulación e pasaxeiros e sempre que ademais da tripulación conduzan 70 homes de tropa ou da clase de recrutas. Supoñemos que os traballadores galegos estaban incluídos na clase de pasaxeiros.

### **Fragata “Villa de Neda”. 1ª Expedición**

Este buque chega á Habana, o 22 de abril de 1854, ao mando do **capitán Requejo** (quizais se trate de **D. Juan Requejo**, capitán anos máis tarde da fragata *Coruñesa*), conducindo 314 traballadores, dos que falecen 35 durante o período de aclimatación (Pazos, 2016), chamándose así, usándose tamén eufemisticamente entre os negreiros o termo “refrescar” para referirse ao espazo de tempo no que os amontoaban en barracóns para mellorar o seu aspecto despois da travesía de arredor de catro semanas entre Galicia e Cuba, na que persoas que non sabían o que era o mar se decatarían de forma inmediata coa habitual falta de espazo e algúns pequenos paseos por cuberta en grupos, aínda que seguramente ben alimentados. Aparte dos falecidos, hai 19 desertores, 3 que rescinden contrato y 73 “abandonados” (Lago, 2012).

Segundo o periódico La Época, de Madrid, colocóuselle a quilla o día 1º de xullo de 1852 no Arsenal (estaleiro) dos **Sres. Abella, Braña y Cª**, que debería, segundo este medio, estar lista para navegar en maio de 1853.

O 4 de abril de 1854, el periódico El Mensajero, de Madrid, refire a seguinte noticia: “*Ha llegado al puerto de la Habana, procedente de la Coruña, la fragata Villa de Neda, conduciendo la primera remesa de trabajadores gallegos, pertenecientes a la contrata del señor Don Urbano Feijoó de Sotomayor, compuesta de 315 individuos, todos ellos llegados en el más completo estado de salud, merced al buen régimen observado a bordo del buque que los conducía*”.

Ao non figurar na Lista Oficial de Buques da Armada e Mercantes de 1871, sabemos que desapareceu antes dese ano por despezoamento ou naufragio.

### **Corbeta “Villa de Gijón”. 2ª Expedición.**

Construída por o Sr. Bareño no estaleiro de Gijón, botada no ano 1849 e que previsiblemente intenta realizar a súa primeira viaxe cara a Habana o día 20 de agosto dese mesmo ano, xa que chega á Habana o día 15 de novembro de 1849, segundo o Extracto da Lista de Lloyd desas datas, ao mando do capitán Pando (en realidade **José Fano**), despois de pasar por Puerto Rico onde desembarca 200 recrutas para os corpos que guarecen aquela illa (El Herald, 30-11-1849).

O buque realiza a ruta de Gijón cara a Puerto Rico e a Habana con asiduidade durante eses anos ata que realiza a viaxe con colonos chegando o mesmo 22 de abril de 1854, no que transporta 213 homes da contrata de Feijoó, dos cales falecen 42, na chamada “aclimatación” (Pazos, 2016). Ademais entre os traballadores galegos, hai 4 fuxidos, 3 que rescinden o contrato e 15 “separados” (Lago, 2012).

Como no caso anterior, non figura na LOB de 1871, polo que supoñemos que naufraga ou se despeza antes dese data.

### **Fragata “Nueva Luísa”. 3ª Expedición.**

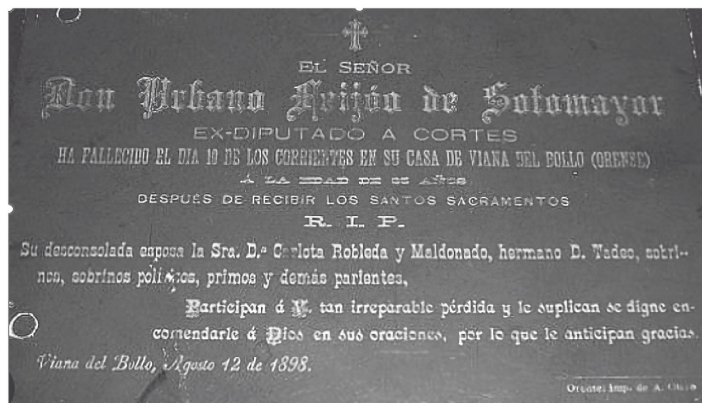
Propiedade de **D. Bruno Herce**, banqueiro (promotor do Banco da Coruña xunto con **Augusto J. De Vila, Gregorio J. Babé e José Agapito de Ugarte**), armador, consignatario e, dende 1854, cónsul de Buenos Aires na Coruña (Vázquez González, 1999). O buque realiza travesías a Cuba con asiduidade e dende 1849, ao menos, baixo o mando do capitán **D. Justo Pastor Fano**.

Este buque, chega á Habana o 24 de abril de 1854, trasladando a 181 traballadores, dos que descoñecemos o número de falecidos durante a chamada aclimatación (Pazos, 2016), aínda que sabemos que 9 rescinden o contrato (Lago, 2012).

Tampouco figura no LOB de 1871, polo que supoñemos que se despeza ou naufraga antes dese ano.

### **Bergantín “Juanita”. 4ª Expedición.**

Propiedade de **D. Victoriano Braña**. Botado á auga no estaleiro de **Abella, Braña y Cª** sitos en La Graña, o 10 de outubro de 1849, na baía de Ferrol. Construído polo Sr. Amado. Capitán, o alferez de fragata graduado, segundo piloto **don Antonio Suárez** – noutros periódicos figura con nomes como Enrique ou Andrés – e noutros periódicos figura como capitán **D. Victoriano Cusi**. Son a súas dimensións: 95 pés e 6 polgadas de eslora, 28 pés e 6 polgadas de manga e 6 polgadas de



puntal. E, segundo *El Heraldo de Madrid*, podemos coñecer algo máis da súa distribución e características: “Además de la cámara principal, en la que tiene dos camaretas con 6 literas para familias y seis camarotes con dos literas cada uno, el Juanita tiene otra hermosa camareta en la toldilla desde la cual se ofrece un lindo golpe de vista por lo libre y desembarazado de la cubierta... la cámara y camaretas están construidas con maderas preciosas... los muebles de toda clase son de lujo... se siguió en su construcción el mejor sistema de la marina real inglesa, y se le preparó para poder montar diez cañones a la Paixhans del calibre 32...”

Todos estes luxos non puideron ser gozados polos 175 colonos que chegan á Habana o 25 de maio de 1854, realizando a travesía na súa bodega, dos cales 34 faleceron na aclimatación (Pazos, 2016). Outros 8 rescinden o contrato e 16 atópanse en “paradoiro descoñecido” (Lago, 2012).

Ao igual que os buques anteriores, non figura na LOB de 1871, polo que se despezoou ou naufragou antes dese ano.

#### **Bergantín “Nuevo Feliz”. 5ª Expedición.**

Propiedade dos armadores de Vigo, **Curbera Hermanos**. É o seu capitán, durante os anos que nos ocupan **D. José Ramón Curbera** (Pazos, 2016). Figura na LOB de 1871 co Sinal Distintiva de **JBFR**, matrícula de Vigo e 180 toneladas.

Chega á Habana o 2 de xuño de 1854, con 156 tripulantes galegos, dos cales falecen 44 durante a aclimatación (Pazos, 2016), e no ano 1856 hai 16 en ignorado paradoiro (Lago, 2012).

Xa non figura na LOB de 1873, polo que deducimos que naufraga ou é despezado no ano 1871 ou 1872.

#### **Fragata “Nemesia”. 6ª Expedición.**

Propiedade de **D. Gregorio J. Babé**, que a despachaba na rúa de Santa Catalina e máis tarde na de Espoz y Mina número 47, da Coruña. Figura nas LOB de 1871, 1873 e 1878 con Sinal Distintiva **HVSK**, matrícula da Coruña e 201 toneladas. Eran os seus capitáns **D. Ramón Senande** en 1852, e **D. Maximino Ferrer** en 1856, o que nos impide saber con certeza cal dos dous participou no transporte dos traballadores galegos cara a Habana.

Ao contrario que os buques citados anteriormente, este si está rexistrado na Axencia de Cualificación de Buques Bureau Veritas dende 1866 ata 1873, o que nos proporciona os seguintes datos: O buque **Nemesia** o seu capitán **L.G. Rendueles**, aparelhado de Bricbarca – barca ou corbeta – de 225 toneladas, construído en Bilbao en 1852, con madeiras de castaño e empernado e forrado con metal e cobre en outubro de 1866, ano no que sofre unha grande reparación, porto base en Ribadeo, armador **G.J. Babé** e pasa a última inspección, por parte da *Agencia Bureau Veritas* en Bilbao en 1866.

Arriba á Habana o 29 de xuño de 1854, transportando 217 traballadores galegos dos cales falecen na aclimatación 21 (Pazos, 2016). Xa en 1855 ao facer o reconto pola Junta de Fomento, esta chega á conclusión de que 1 rescindira o contrato e había 18 en paradoiro descoñecido (Lago, 2012).

#### **Fragata “Guía de Vigo”. 7ª Expedición.**

A primeira noticia que temos deste buque, que non figura na LOB de 1871, é o periódico *El Bien Público* de Barcelona, do día 5 de abril de 1849. Nesa data despáchase dende Barcelona para a Habana, cargado de viño, augardente e outros efectos, ao mando do capitán **D. Ramón Martínez**. Dito capitán comándao ata, alomenos menos, o mes de setembro de 1852 no que o substitúe o capitán **D. Tomás Salazar** e xa, segundo os periódicos consultados, en abril de 1854 figura como capitán **D. Víctor Escofet**. Por un anuncio do semanal *El Comercio, de Cádiz*, de data 11 de maio de 1850, sabemos que recentemente fora forrada de cobre (como todos os barcos que facían o traxecto ata o Caribe, para protexerse do xilófago *Teredo navalis*). A última noticia que recolleemos da hemeroteca que fai referencia a esta fragata é do día 24 de marzo de 1855, en *El Ancora de Barcelona*, onde se confirma a saída da fragata Guía de Vigo, capitán **Victor Escofet**, para Marín con sal. En Cádiz, porto de moitas das súas escalas e dende onde fai unha saída para Cuba formando parte do transporte de tropas expedicionarias con 8 oficiais e 154 individuos en outubro de 1850, o seu consignatario é **D. Ricardo Laccasaigne**, que puidera ser o seu armador.

Chega á Habana o 28 de xuño de 1854, transportando 190 traballadores galegos, dos cales falecen 12 na aclimatación e 1 rescinde o contrato.

#### **Fragata “Abella”, despois “Isabel”. 8ª Expedición.**

Construída no arsenal particular de **Abella, Braña y Compañía**, sito na Graña, en Ferrol. Botouse á auga o 27 de setembro de 1851. Capitán, **Andrés Suárez**. As súas dimensións eran 116 pés de eslora, 30 pés e 8 polgadas de manga, 17 pés e 8 polgadas de puntal e 414 toneladas de 71 pés cúbicos o que, en metros, serían 35’35 de eslora, 11’47 de manga e 7’21 de puntal.

O periódico *La España*, de data 9 de xullo de 1852, proporciónanos moitos datos en canto á ostentividade do buque: *“La construcción en totalidad es perfectamente sólida... el casco está forrado interiormente de castaño hasta lumbres del agua, el resto es de pino superior del Norte por el sistema de diagonales y clavado, empernado y forrado de cobre... en su cubierta se ven un par de bombas de cobre absorbentes e impelentes y un magnífico fogón de hierro de esmerado trabajo... a popa y en lo que técnicamente se dice la toldilla, se ve una cámara con 6 literas para los oficiales y un armario corrido en la estampa que guarda las banderas del buque, las de señales, el telégrafo, los anteojos, libros... la bajada a la cámara, toda ella tiene un pasamanos de columnas de bronce dorado, la lumbrera es de cristales de colores y el techo todo se halla artesinado de oro y blanco... la extensa cámara contiene 30 literas para pasajeros colocados a uno y otro lado del salón, que mide 32 pies de largo, el cual se halla decorado con pilastras de un exquisito gusto que sostiene una triple cornisa de madera esculpida y dorada sobre fondo mate... toda la decoración es de madera de rosa, palisandro, Haití y caoba combinados hábilmente...”* Luxos que, por suposto, non gozarían os colonos da bodega, da que non fan ningunha descrición.

A fragata *Abella*, chega á Habana o 27 de agosto de 1854, conducindo 296 traballadores (Pazos, 2016) dos cales falecen 72, outros 96 pasan a Las Cruces (seguramente ás obras de construción do ferrocarril iniciadas en 1853), 17 rescinden o contrato e 8 están en paradoiro descoñecido (Lago, 2012).

Pero como reflicten os periódicos da época, a traxedia comezou antes. Na travesía da Coruña á Habana faleceu un dos colonos, polo que o buque puxo rumbo ao Lazareto de San Simón. As persoas que tiveron a oportunidade de ver aos colonos neses momentos, falan de caras demacradas, pálidas e que reflecían o terror provocado pola situación. O día 10 ás catro e media o médico da fragata presentouse ao alcaide do Lazareto, participándolle que a bordo se atopaban 19 colonos enfermos, dispoñéndose desembarcalos, e xa máis tarde se desembarcan 28 máis, e un cadáver que falecera momentos antes. Na madrugada do 11 faleceu outro e o médico do lazareto subiu a bordo onde atopou en mal estado os noventa e tantos colonos que había no buque que dispuxo desembarcaran inmediatamente. Ata a mañá do 12 faleceran catro de aqueles infelices (Faro de Vigo, 14/05/1854).

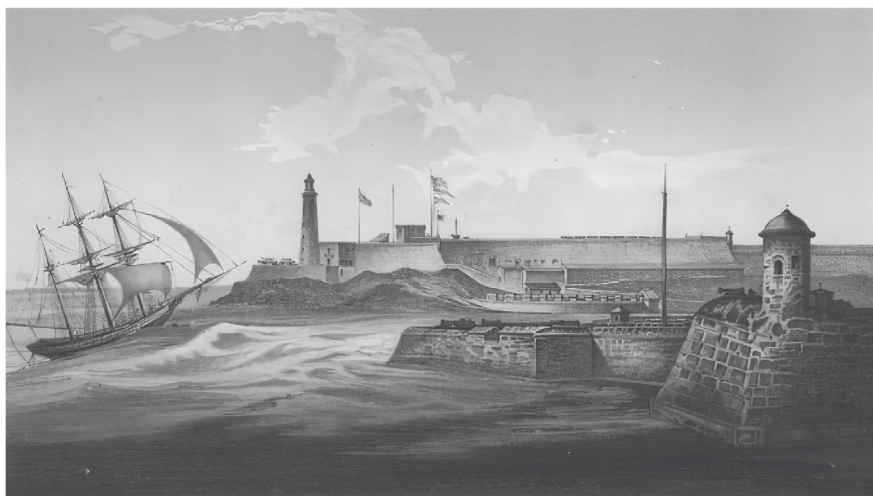
Sen embargo, ademais de padecer a desgraza de contraer o cólera, os colonos tiveron que soportar a cólera dos medios:

*“En un principio se ha creído que estas muertes tuvieran su origen en excesos de los mismos pasajeros, que perteneciendo a gente menesterosa y necesitada, se aprovechó de la primera ocasión para comer lo que no debían; pero se sabe que llegado el buque al lazareto de San Simón, continuó la mortandad de los pasajeros, notándose que su mayoría pertenecían a gente procedente de la provincia de Pontevedra, y todos padeciendo los síntomas de cólera más fulminante...”* (*La España*, Madrid, 28/05/1854. Citando fontes do Ferrol).

O periódico *Faro de Vigo* de 8 de xuño de 1854, di que o 10 de maio entran 28 colonos na lazareto de San Simón e que do día 14, que empeza a declinar o mal, ata o día 21, morren 12 no hospital, que con 2 mortos no buque e outro durante a travesía, fan un total de 15 falecidos. E que por recoñecemento facultativo, dos 105 colonos que foron ao lazareto, 12 foron declarados inútiles para ser transportados a América, quedando no lazareto 8 convalecentes.

Por tanto, ou ben a prensa descoñece si no buque quedaron colonos sen síntomas, aparte os 105 que ingresaron, ou no porto de Vigo embarcaron moitos máis ata completar a cifra de 296 colonos chegados á Habana.

O terrorífico resumo das oitos expedicións, é o seguinte; dos 1742 embarcados, falecen na aclimatación 260, hai 23 desertores, 42 rescinden o contrato (despois de que saltara o escándalo), 88 abandonados e separados (non sabemos moi ben a que se refiren) e hai 58 en paradoiro descoñecido no momento da indemnización, que algúns autores os citan como *cimarrones*, é dicir, como escravos fuxidos.



Un buque entrando no porto da Habana.