

# *“Los medios de comunicación en la formación de una conciencia nacional: Cuba a mediados del siglo XIX”*

Isabel GARCÍA-MONTÓN  
Universidad Complutense

Es obvio que cualquier Estado considera a los medios de comunicación como un elemento del poder o —quizás en el mejor de los casos de gobierno—, que a través de ellos organiza y controla.

El caso de Cuba en el siglo XIX puede constituir un modelo de análisis para la verificación de este proceso. A través de la implantación y desarrollo de los medios de comunicación que disponen los habitantes de aquella isla, se advierte que el adelanto de las comunicaciones coincide con el inicio de la configuración del fenómeno de integración de lo cubano.

Los medios de comunicación de la isla de Cuba, y su enlace con las repercusiones sociales, aportan o conforman un sostén a la configuración del espíritu de un sentimiento nacional.

Precisado así el enfoque, presentaremos el estado en que se encuentran las comunicaciones, ciñéndonos a un tiempo concreto de la primera mitad del siglo XIX, exactamente hasta 1868, fecha en la cual confluyen la expansión de las comunicaciones —la navegación a vapor, el ferrocarril, los correos, el telégrafo y la prensa— y el primer grito de independencia en el que participaron diversas fuerzas sociales de diferentes ámbitos locales<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> La red postal cubana tenía en 1868 una longitud total de 988 leguas (4.190 kms.) conformada por las líneas postales generales y transversales. Independientemente del medio de transporte utilizado, circulaba la correspondencia, con frecuencia diaria en 704 leguas (540 leguas por

Cabe preguntarse desde la perspectiva de las comunicaciones si se había logrado la integración regional, o tan sólo estaban puestas las bases de esa vinculación. La vida insular estuvo secularmente dirigida por dos regiones, Oriente y Occidente. Esta es una circunstancia que influyó decisivamente en el decurso de los conflictos independentistas de 1868 y 1898. Aun así no deja de advertirse que entre ambas regiones había empezado a surgir un cierto proceso integrador, cuyo fundamento se halla en el carácter de las actividades económicas en las que ambas regiones sustentaron su propio desarrollo.

¿Cuál es la importancia de las vías de comunicación en un posible proceso integrador de la isla como unidad nacional?

Por su obviedad, resulta innecesario aportar pruebas que demuestren la importancia de unas comunicaciones eficaces para llegar a tal logro, porque, al ampliarse y alcanzar una mayor eficacia, los medios de comunicación (las comunicaciones) debilitan las barreras del regionalismo, que suelen ser las que dificultan el nacimiento de una idea nacional<sup>2</sup>. No obstante, será preciso recordar que una integración nacional ha de fundarse en elementos diversos.

Emilio Roig de Leuchsenring señaló en el segundo Congreso Nacional de Historia, celebrado en La Habana, en una ponencia que versó sobre "Historia y Cubanidad", que las raíces de lucha por la independencia cubana se hallan en una serie de hechos: la libertad de comercio; (ingerencia británica 1762-63); el ascenso cultural de la isla, y en especial de La Habana, en la segunda mitad del siglo XVIII; la influencia de los franceses emigrados de Haití a fines del mismo siglo; la difusión de las ideas y doctrinas políticas de los Enciclopedistas; las revoluciones de Francia y de Norteamérica y las guerras emancipadoras de América del sur; el despotismo metropolitano y la sensación de subvaloración que experimentaban los cubanos frente a los españoles<sup>3</sup>.

Algunos de estos hechos se venían percibiendo desde los siglos XVII y XVIII, con mayor o menor intensidad. Sin embargo, la eclosión de todos esos elementos se producirá en el siglo XIX. ¿Por qué? No es fácil, quizá, definir con exactitud e incontestablemente cuáles fueron los puntos clave de la aparición del sentimiento nacional. Aunque —a pesar de todo— se puede adelantar

---

posta y 164 por ferrocarril), y con una frecuencia tres veces por semana en 284 leguas, dando servicio a un total de 153 núcleos de población. Por entonces, el telégrafo tenía una extensión de 58 kms. y tres líneas marítimas cubrían el servicio transatlántico.

Sobre el servicio de correos, véase GARCÍA-MONTÓN, Isabel, *El sistema de correos interiores y el desarrollo regional en Cuba, 1754-1868*, Editorial Complutense, Madrid, 1991.

<sup>2</sup> MADRAZO, Santos, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, 1985, vol. 2, p. 120.

<sup>3</sup> ROIG LEUCHSENRING, Emilio, "Historia y cubanidad", discurso pronunciado por ... en *III Congreso Nacional de Historia*. Sociedad Cubana de Estudios Históricos, La Habana, 1943.

algo en este campo describiendo ciertos aspectos de la situación. Aun cuando los orígenes de algunos elementos del proceso deban rastrearse en los siglos XVII y XVIII, la observación del problema ofrece bases más precisas si se concretan en la primera mitad del siglo pasado.

## EL "SENTIMIENTO" NACIONAL

Entre 1762 y 1790, aparecen en la isla las primeras manifestaciones de los grupos habaneros que se dedican a diversas actividades económicas de cierta importancia. En 1792, Arango y Parreño presentaba a la Corona su "Discurso sobre la agricultura de la Habana" y defendía los principios de un libre comercio, cuyo objetivo consistía en obtener el libre acceso de los productos cubanos al mercado internacional. Arango y Parreño era el portavoz de un conjunto de hacendados habaneros para los cuales el cultivo del azúcar —unido a la explotación del café y del tabaco, si bien en menor escala— había abierto posibilidades nuevas. Esto era tan evidente, que casi dos siglos más tarde (1978), Moreno Fragonals acuñaría una frase muy descriptiva "el azúcar, descubre, puebla y une la Isla a lo largo del siglo XIX"<sup>4</sup>.

Pero un sentimiento de unidad, basado sólo en el imperativo de las circunstancias geográficas y económicas, no configuraría una idea de "nacionalidad" o de "patria". En este sentido se podría apuntar que la organización de un sistema de comunicaciones debería favorecer la cristalización de los elementos fundamentales de una estructura de país autónomo.

A comienzos del siglo XIX, Cuba carecía de caminos adecuados, ya que los pocos —o muchos— existentes se volvían impracticables por razones climáticas. Planteada esta cuestión de manera muy sintética, tales circunstancias darían un impulso especial a lo que se veía como una salida inmediata: potenciar la comunicación de cabotaje. Los enlaces por vía terrestre se vieron suplidos por los de vía marítima, ya se tratase o no, de barcos de vapor. A pesar del interregno que propició este tipo de transporte, sería en las comunicaciones terrestres donde habían de surgir los cambios que, con el correr del tiempo, iban a definirse como los más importantes. En este contexto, especialmente favorecido por una serie de cambios económicos, comenzó a gestarse la idea de instalación de vías férreas. Entre 1830 y 1834 se dieron los pasos previos y en noviembre de 1837 se puso en actividad una primera sección, cuya longitud era

---

<sup>4</sup> MORENO FRAGONALS, Manuel, *El ingenio. Complejo económico-social cubano del azúcar*, La Habana, 1978, vol. I, p. 111.

de 27 kms. De inmediato se planeó la extensión de las vías. Al cabo de tan sólo trece años se había llegado a un total de 618 kms de ferrocarriles en activo. Diez años más tarde, en 1860, existían 1.281 kms de vías férreas<sup>5</sup>.

Las líneas de ferrocarril unieron La Habana con la Macagua, hacia el este, y con dirección a Pinar del Río, hacia occidente, llegando hasta San Antonio de los Baños en 1853.

Entre occidente y centro, las comunicaciones terrestres estaban ya acortadas por el ferrocarril. Entre occidente, centro y oriente, en cambio prevalecía el contacto marítimo. Pero por vía terrestre ya desde 1756 la ciudad de La Habana y Santiago de Cuba venían siendo comunicadas, gracias al correo, a través del Camino Real. A la vez, todas las ciudades, pueblos y caseríos cercanos a ese camino se beneficiaron del servicio postal, con mayor o menor grado de eficacia. En el siglo XVIII, recorrer los 1.009 km que median entre La Habana y Santiago de Cuba implicaba un viaje de catorce días, siempre y cuando no se produjesen inconvenientes; en el peor de los casos ese lapso duplicaba su duración. Desde mediados del siglo XIX, ese mismo trayecto podía cumplirse en cinco días, gracias a la combinación ferrocarril-vapor.

Antes de ese cambio tan significativo, la situación de relativo aislamiento de las diversas comarcas había acentuado los regionalismos. La integración, por tanto, podía favorecer una idea de "patria".

A la vez, junto con el ferrocarril, irrumpía en el territorio de la isla el telégrafo (en 1851 en La Habana). La línea La Habana- Batabanó data de 1853, año en que la red de telégrafos llegó a coincidir con la de las vías férreas de la zona occidental. En la década de 1860 quedaban unidas La Habana y Santiago de Cuba.

¿Dentro de qué clase de sociedad se producen todos estos cambios?

La de Cuba fue una sociedad pluriétnica. En los censos de 1792 y de 1827, se establecen las categorías de "blancos", "de color libres" y "esclavos". Los porcentajes que arrojan respectivamente son las proporciones en 1827 eran de 49 % y 44 % para los primeros, 20 % y 20 % para los segundos, y 31 % y 41 % para los terceros. Lo que supone una mayoría de la población de color sobre la blanca<sup>6</sup>.

En el sector de población blanca, los hacendados y comerciantes fueron los primeros en buscar un aumento de libertades y derechos frente a la metrópoli.

<sup>5</sup> PEZUELA Y LOBO, Jacobo de la, *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la Isla de Cuba*, Madrid, 1863, tomo 1, p. 568.

<sup>6</sup> *Cuadro Estadístico de la Siempre Fiel Isla de Cuba correspondiente al año 1827*. Formado por una comisión de Jefes y Oficiales de orden y bajo la dirección del Excelentísimo Señor Capitán General Don Francisco Dionisio Vives, La Habana, 1829.

Estas peticiones de libertad en sentido amplio, intentaban beneficiar a las clases más desahogadas, pero no hubo un interés por variar la base esclavista de la sociedad; en 1811 Arango y Parreño redactaba un documento en defensa de la esclavitud. En las Cortes de Cádiz se debatió el tema y, como es sabido, la postura abolicionista no prosperó.

En la clase media aparece un grupo que estaba compuesto por “criollos de tipo intelectual burgués”, (según la expresión de Manuel Tuñón de Lara) entre quienes ya surge la idea de autonomía, que se convertirá en la de independencia<sup>7</sup>.

Las ideas de independencia se expresarían de modo activo en la conspiración que en 1809 dirigieran Román de la Luz, Francisco Basabe y Joaquín Infante, que fue precedida por el Proyecto de autonomía del presbítero Luz Caballero, y en la que no se puede dejar de señalar la intervención de la masonería. Entre 1809 y fines del decenio de 1830, se dieron otros movimientos de insurrección en los que intervinieron grupos de color cada vez más amplios, incentivados por su situación precaria.

Durante toda la primera mitad del siglo XIX se gestaron y se manifestaron opiniones, movimientos, e insurrecciones de muy diversa índole, pero lo que siempre se percibe es la relación o respuesta que se suscita entre las líneas políticas metropolitana y los intereses insulares. En los conflictos derivados de lo que se denomina “el ansia de libertad”, hay que distinguir diversas tendencias: por un lado, la de separatismo respecto de España; por otro, las sediciones de los esclavos, movidos por diferentes tipos de reivindicaciones. Entre los separatistas surgieron distintos enfoques, como es sabido: anexionismo a Estados Unidos, autonomismo y otros.

Estas diferencias se fundaron, por cierto, en las peculiaridades de los grupos sociales que nacían en la isla. De una parte, la llamada “casta peninsular” —altos cargos administrativos y comerciantes— mantenía la integración nacional española. De otra los criollos adinerados rechazaban cualquier cambio que pudiese ser lesivo a sus intereses. Los criollos liberales buscaron en algunos momentos un régimen liberal. Tan compleja dinámica social siguió un peculiar proceso histórico que desembocó en la insurrección separatista de 1868; coyuntura con la que emergió con particular fuerza el sentimiento nacional de la cubanidad, especialmente en la región Centro-oriental de Isla .

Ya desde el siglo XVI, la configuración de Cuba definió, por sí misma, un esquema vial: un largo camino de este a oeste que sería completado por otros

---

<sup>7</sup> TUÑÓN DE LARA, Manuel, *Estudios sobre el siglo XIX español*, Editorial Siglo XXI, Madrid, 1972, pp. 83-152.

caminos transversales, más cortos, con los que se unieron las villas costeras que además mantenían entre sí una comunicación por vía marítima.

La geografía de las tierras interiores, a su vez, definía una especie de estructura en tres o cuatro regiones o centros de desarrollo. El nexo de esos centros vendría pronto a ser una producción que tenía que ser comercializada de modo conveniente. Al explotarse la caña de azúcar, surgieron una serie de requerimientos económicos y sociales que iban a desembocar en la instalación del ferrocarril y su complemento inevitable, el telégrafo. Hacia mediados del siglo XIX, la navegación con buques de vapor, el ferrocarril, el telégrafo y el correo, a través del cual se difundía la prensa), configuraban una idea de progreso material, a cuya sombra se iba a expandir la idea de una unidad nacional. No obstante, fueron muchos los problemas que frenaron la maduración precoz de un sentimiento de "cubanía": la esclavitud, la trata de negros y la imposibilidad de hacer oír la opinión de los cubanos en la metrópoli.

Pues bien, aunque los regionalismos, el fraccionamiento territorial, no se limarían hasta después de la Guerra Grande (1898) existe un amplio consenso entre los estudiosos en señalar que el auge económico, la mejora de las comunicaciones y el surgimiento del sentimiento nacional fueron hechos concomitantes.