

EN TORNO AL DESTINO ULTERIOR
DE LA MIGRACIÓN CANARIA
EN CUBA (SIGLO XIX)

JOSÉ FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ
(Museo Municipal de Jagüey Grande. Matanzas).

1. DOS FAMILIAS CANARIAS Y UNA HISTORIA CUBANA

En el sur de la actual provincia matancera se asentaron, entre otros muchos, los miembros de dos familias isleñas cuyas actividades nos proponemos estudiar en este epígrafe, las familias Ponce de León y Roque de Escobar.

El linaje familiar de los Ponce de León hundía sus raíces en el municipio grancanario de Arucas, desde los propios tiempos de la Conquista insular. Uno de sus descendientes, Antonio Francisco Ponce Rodríguez, contrajo matrimonio con Ana de Viera Henríquez en la Catedral de Las Palmas de Gran Canaria, el 21 de octubre de 1810¹. Fruto de esta unión nacieron nueve hijos, bautizados todos en la iglesia parroquial del municipio norteño de Gran Canaria por el párroco Vicente Pérez de Armas², de los que, pasado el tiempo, emigraron a Cuba, para radicarse en la zona de Claudio (Torriente), perteneciente a la jurisdicción de Macuriges (Pedro Betancourt) en aquella época, los siguientes miembros de esta unidad familiar grancanaria:

- Marcial Antonio Rafael Ponce Viera, nacido el día 7 de septiembre de 1820.
- Antonio Francisco de Santa Ana Ponce Viera, nacido el día 26 de julio de 1825, y
- Rafaela María del Carmen Ponce Viera, nacida el día 29 de marzo de 1829.

Los Roque de Escobar, a su vez, tenían una presencia más remota en la Gran Antilla en relación con el objetivo que nos proponemos en este

¹ Gentileza del genealogista don Juan Ramón García del Campo, quien realizó el estudio a petición de José Fernández, tanto en Arucas como en la propia Iglesia Catedral.

² *Ibidem.*

estudio, aunque su origen isleño —en concreto de las Canarias occidentales (Tenerife y La Palma)—, parece fuera de toda duda³.

Gregorio Roque de Escobar, descendiente de una de estas sagas familiares que, a lo largo del setecientos, se fue extendiendo por varios puntos de la comarca yumurina y de toda la región occidental, contrajo matrimonio, a su vez, con Francisca Alfonso, también de origen isleño, a principios del siglo XIX. Uno de los hijos de este matrimonio fue Ignacio Roque de Escobar y Alfonso, quien, a su vez, contrajo nupcias con Amalia Hernández, y tuvieron, al menos, cuatro hijos: José, Aurelio, Rogelio y Carlos Roque Hernández.

El primogénito de esta dinastía familiar, cuyo nombre completo era José Gregorio Félix Roque Hernández, pues perdióse el añadido *de Escobar*, nació en la ciudad de Matanzas, donde residía su familia, el 31 de marzo de 1857⁴.

Los tres vástagos de la familia Ponce llegados de Gran Canaria —Marcial, Antonio y Rafaela Ponce Viera— contrajeron matrimonio en la iglesia parroquial de Santa Catalina Mártir, en Corral Falso de Macuriges (Pedro Betancourt). Rafaela Ponce Viera se casó con su pariente Juan Miguel Ponce, y Antonio Ponce Viera hizo lo propio con Anselma M.^a de Jesús Montero Jorge, teniendo ambos numerosa descendencia, mientras que Marcial Ponce Viera contrajo nupcias, en la misma parroquia, con María Jerónima Orta [Horta]—representante, a su vez, de otro linaje familiar de origen canario—, el 21 de marzo de 1853.

Este último matrimonio tuvo nueve hijos —los mismos que los padres del isleño Marcial Ponce—, de los que nos interesan prioritariamente Carlos Ponce Horta, nacido el 4 de noviembre de 1862; Inés Ponce Horta, el 6 de mayo de 1866, y Cornelio Ponce Horta, el 16 de septiembre de 1867. Inés contrajo matrimonio, andando el tiempo, con el ya citado José Roque Hernández, tal como veremos más adelante.

La expansión del sistema de plantaciones por la zona sur de la comarca yumurina, vio triunfar a los hermanos Marcial y Antonio Ponce Viera, al menos por unos cuantos años. El primero adquirió propiedades y fomentó, en la década de 1860, el ingenio «Santo Domingo», que contaba con unas veintiocho caballerías de tierra —aparte de la maquinaria a vapor—, mientras que Antonio compró una finca más pequeña, pero lindante con la de su hermano, con lo que se mantuvieron los vínculos familiares durante

³ DE SANTA CRUZ, F. X., y MALLÉN: *Historia de familias cubanas*. Ed. Hércules, La Habana, 1942, tomo III, págs. 8 y sigs.

⁴ Libro 28 de Bautizos de blancos de la Iglesia Catedral de Matanzas, folio 188 v., núm. 820.

varias generaciones. Ambos isleños formaban parte, antes de 1868, de la sacarocracia matancera, dado que el citado Marcial Ponce Viera también fue propietario o co-propietario de otro ingenio, el «María», aparte de ocupar diversos cargos en la nueva administración municipal.

Los ajustes económicos producidos por la Guerra Grande, además, no perturbaron grandemente la estabilidad económica de los Ponce-Viera, que si bien no estaban entre los mayores hacendados de la zona, tampoco sufrieron los embargos ordenados contra los bienes de los hermanos Mora, dueños del ingenio «Australia» (Jagüey Grande), o contra el gran terrateniente y propietario occidental Miguel Aldama, a resultas de su implicación en el lado cubano de la contienda.

Según se ha puesto de relieve, entre los cuarenta y siete ingenios que integraban la mayor parte de la riqueza territorial del municipio de Macuriges, a comienzos de la década de 1880, estaban los de Marcial Ponce, el ingenio «María» y el «Santo Domingo», ya mencionados⁵. Éste último se ubicaba en el barrio de Claudio-Batalla, con cabecera en el pueblo de Claudio (Torriente).

Acorde con los nuevos tiempos, el gobierno español introdujo, al finalizar el conflicto, un nuevo sistema administrativo para la isla de Cuba. Las leyes provisionales para tal fin fueron promulgadas en agosto de 1878 y puestas en ejecución a partir del 1.º de enero de 1879, mediante la creación de las provincias y los correspondientes términos municipales. Atrás quedaba el viejo sistema de jurisdicciones y partidos, que ya no respondía a la concepción de las zonas económicas generadas durante años de desarrollo.

En este sentido, de acuerdo con la Ley Provisional Municipal y Provincial de la Isla de Cuba, fue constituida la provincia de Matanzas y la antigua jurisdicción de Colón adquirió el carácter de partido judicial, dando paso a la creación de los nuevos términos municipales de Colón, Cuevitas, Macagua, Macuriges, El Perico, El Roque y San José de los Ramos⁶.

El Ayuntamiento de Macuriges estableció su cabecera municipal en el pueblo de Corral Falso, se convirtió en distrito electoral de cara a las diputaciones provinciales y, junto a Jovellanos, constituyó una sección del Distrito de Matanzas –Partido Judicial de Colón–, para la elección de tres diputados a Cortes⁷.

⁵ *Magazine de La Lucha*. La Habana, 1923, pág. 353.

⁶ SÁNCHEZ GUERRERO, J. J.: *Leyes Provisionales Municipal y Provincial de la Isla de Cuba*. Lib. e Imp. «La Nueva Principal», La Habana, 1881, págs. 438-441.

⁷ *Ob. cit.*, pág. 449.

El propio término municipal de Macuriges quedó dividido en barrios, entre los que estaban Navajas —con su importante nudo ferroviario—, Tramojos, con cabecera en el poblado de Pedroso, y Claudio (Torriente), que limitaba con el vecino pueblo de Jagüey Grande, que por entonces pertenecía, a su vez, al término municipal de Colón.

En las primeras elecciones municipales que se llevaron a cabo en Corral Falso de Macuriges triunfó nuestro hacendado Marcial Ponce, que se convirtió en el primer alcalde de su Ayuntamiento⁸. A partir de entonces alternaría sus intereses como propietario, con sus obligaciones como alcalde municipal, tarea que le permitió promover diversas mejoras, tanto para el pueblo de Corral Falso como para el conjunto del término municipal.

Ponce se esmeró, especialmente, en la construcción y rehabilitación de centros de enseñanza primaria, bastante abandonados durante el período colonial, y, con otros notables de la zona, como Ventura Mantecón y varios miembros del Ayuntamiento, entre los que destacaron José Sáinz y José María Buceta, presidió, asimismo, la Junta del Patronato⁹.

Mientras tanto, tres de los hijos del isleño don Marcial Ponce —Mamerto, Nicolás y Carlos—, estaban en La Habana labrándose su futuro. El coste de su carrera en las facultades de Derecho y Medicina de la Universidad capitalina salía, precisamente, de la bonanza económica del ingenio «Santo Domingo» que, el 5 de diciembre de 1882, por ejemplo, se disponía a «romper en breve la molienda», tal como recordaba, en uno de sus sueltos, el periódico matancero *La Aurora del Yumurt*¹⁰.

Pero, de los tres hermanos Ponce-Horta que estudiaron en La Habana, sólo el menor de los tres, Carlos, terminó su carrera de leyes en 1885, tras desarrollar y aprobar su examen de Licenciatura con un polémico tema sobre «la retroactividad de las leyes penales»¹¹.

Los restantes hijos de la familia Ponce-Horta, así como sus primos, los descendientes del matrimonio Ponce-Montero, se criaron en el propio ingenio «Santo Domingo» y en la finca «San Antonio», prácticamente colindante con la fábrica de azúcar, y propiedad, a su vez, de Antonio Ponce

⁸ Según el *Magazine de La Lucha*, cit., pág. 354: «El primer alcalde que tuvo este Ayuntamiento fue don Marcial Ponce y Vera (sic), siguiéndole Ventura Mantecón, Martín Gutiérrez, Angel Mijares, José Sáinz, Antonio Ordóñez, Florentino Hernández y Carlos Ponce Horta, que ejercieron el cargo antes del gobierno republicano».

⁹ *Guía de Forasteros de la Siempre Fiel Isla de Cuba para el año económico de 1881-1882*. Imp. del Gobierno y Capitanía General, La Habana, 1882, pág. 297.

¹⁰ Año 55, núm. 80, Matanzas, 5 de diciembre de 1882, pág. 2.

¹¹ Expedientes docentes antiguos núms. 10.645, 10.646 y 10.644, en *Archivo Histórico de la Universidad de La Habana*. Véase, asimismo, Archivo Nacional de Cuba (ANC), Instrucción Pública, Leg. 504, núm. 30.050.

Viera, tal como dijimos. Inés Ponce Horta, única hija del matrimonio, y Cornelio, otro de los hermanos, gran interesado por los asuntos técnicos de la industria, tuvieron una especial vinculación con su padre. Cornelio, además, compartía sus aficiones mecánicas con su primo Ramón Ponce Montero, y ambos, ya adolescentes, recorrían juntos los plantíos de caña de sus padres, los barracones y la casa de calderas, sobre todo durante el tropel desbordante de las zafras.

Sin embargo, el ingenio «Santo Domingo» no pudo hacer frente con éxito a los nuevos tiempos que se avecinaban. La transición a una nueva fase de desarrollo capitalista, la abolición de la esclavitud y, en fin, el proceso de concentración y centralización de la industria azucarera produjo la ruina de no pocos propietarios de ingenios, imposibilitados para competir con empresas agro-industriales de mayor calado, y el «Santo Domingo» fue uno de esos ingenios cuyas fincas se convirtieron en simples colonias cañeras. En la zona perduraron y emergieron con fuerza centrales como «Socorro», «Unión de Fernández», «Santa Rita de Baró», «Reglita», «Dolores» y algunos más.

Las cañas del «Santo Domingo» se venderían, a partir de finales de la década de los ochenta, al mencionado central «Socorro» que, con su poderosa maquinaria y gracias al ferrocarril, extendió sus compras de caña por toda la zona. El ingenio «María», propiedad también de los Ponce, pudo hacer frente a la competencia por algún tiempo, pero, al parecer, dejó también de moler a comienzos de la década de 1890, pasando una parte de sus tierras a manos de arrendatarios como colonos cañeros¹².

De los cuatro hermanos Roque-Hernández que conocemos, Carlos era un niño a comienzos de la década de los ochenta, puesto que había nacido en 1872, mientras que José y Aurelio, los mayores, no tardaron en buscarse un futuro en relación con la industria azucarera. Ambos hermanos compartieron una gran vocación por las técnicas industriales durante toda su vida. Carlos cursó, andando el tiempo, la carrera de farmacia, mientras que Rogelio estuvo vinculado a sus hermanos en sus intereses revolucionarios.

José y Aurelio Roque Hernández pasaron a residir, en los años ochenta, al término municipal de Macuriges, donde tenían parientes y, ya en Corral Falso, se relacionaron con don Marcial Ponce. Existen dos versiones familiares sobre la manera en que José Roque acabó viviendo en el ingenio «Santo Domingo».

¹² Archivo Particular y entrevista realizada a E. López Ponce, finca «San Antonio», Torriente (Jagüey Grande), 10 de marzo de 1987.

Según la primera, los hermanos Roque fueron a trabajar, hacia 1881 o 1882, al ingenio de los Ponce, donde José destacó no sólo por sus habilidades técnicas sino, también, por su capacidad de gestión empresarial; de este modo, los hermanos Roque-Hernández llegaron a cultivar una gran amistad, sobre todo con Cornelio Ponce Horta, con el que compartían sus aficiones técnicas, así como también con Ramón Ponce Montero.

La segunda versión familiar nos asegura que José Roque hizo gran amistad con un veterinario francés llamado Honoré Layné, y que, entre ambos, adquirieron o arrendaron la hacienda «Santo Domingo», una vez que el ingenio dejó de moler¹³.

Ambas versiones, empero, pueden ser compatibles, una después de la otra. Incluso es posible que la sociedad Roque-Layné adquiriera, únicamente, una colonia en la parte sur de la propiedad, por cuanto en su zona norte siguieron viviendo los Ponce-Horta y los Ponce-Montero, según se aprecia por diversos documentos familiares.

Sea como fuere, lo cierto es que en torno a 1890, los hermanos José y Aurelio Roque Hernández, en sociedad con Honoré Layné, a quien acompañaba su padre, residían en terrenos del ingenio de los Ponce, en una zona que actualmente se conoce como Guarina, en las cercanías del poblado de Claudio (Torriente), y también es cierto que esta sociedad tuvo una especial relevancia en relación con las técnicas de transporte de la industria azucarera.

En efecto, existía por entonces un serio problema para los ingenios azucareros y, aún más, para los dueños de colonias cañeras: *el transporte de la materia prima a los ingenios centrales*. Se trataba de un viejo problema que requería una solución definitiva y que había preocupado, entre otros, al hacendado José Luis Alfonso, tal como escribió en 1874¹⁴:

Otros problemas importantes hay en vías de estudio y de solución, que llaman la atención general de los hacendados.

Son estos: el transporte de la caña desde los campos a la fábrica con el menor número posible de brazos y el uso de un combustible más barato que el que hoy se emplea exclusivamente, que es el bagazo de caña.

Para el primero se están ensayando vías aéreas, o de alambres suspendidos y vías férreas o de madera ya fijas, ya portátiles o mixtas, y movidos los vehículos por fuerza animal o de vapor.

¹³ Entrevista a E. López Ponce, ya citada.

¹⁴ ALFONSO, J. L.: «Sobre el mejoramiento de la situación económica de los ingenios de la Isla de Cuba». Carta manuscrita a don Mariano Cancio Villamil, ingenio «San Cayetano», 3 de febrero de 1874 (Biblioteca Nacional «José Martí». Sección Cubana. Manuscritos).

La expansión ferroviaria, como fenómeno condicionante y condicionado a su vez por la industria azucarera, tuvo una gran importancia en la provincia yumurina. No sólo se trataba de resolver la cuestión del transporte del azúcar hasta los puertos de Matanzas o de Cárdenas, sino también de superar los problemas técnicos ligados a la operatividad en el proceso de transporte de la materia prima al central, lo que requería la solución de determinados problemas técnicos.

Los ingenios centrales, al aumentar su capacidad de molienda, expandieron sus áreas cañeras a costa de los más pequeños, en un lógico proceso de competencia capitalista. De este modo los grandes complejos azucareros se vieron obligados a adquirir la materia prima en zonas muy alejadas para la utilización de las tradicionales carretas de zuncho. En consecuencia, las pérdidas por concepto de tiempo transcurrido entre el corte y la molienda de la caña, debido al rudimentario acarreo con bueyes y carretas, significaban una elevada carga económica a causa de la distancia entre el central y los campos proveedores de caña.

Esta realidad obligó a incrementar el tendido de vías férreas estrechas, anchas y mixtas con objeto de llegar, en el menor tiempo posible, a los cañaverales. Estas vías colaterales, fruto de la inversión en numerosas ocasiones de los propios centrales azucareros o de sus asociados, conectaban con las principales líneas ferroviarias de Matanzas y Júcaro, que cubrían el territorio yumurino, con lo que se garantizaba, además, su utilización para extraer el azúcar, para el intercambio de equipamiento y para otras actividades.

Ahora bien, como han asegurado Zanetti y García, «no puede afirmarse que el transporte de caña entusiasmase en demasía a las empresas ferroviarias. Algunas no se esforzaron siquiera por ocultar su disgusto ante la nueva tarea». Es más, en 1882 la directiva del Ferrocarril de Cárdenas & Júcaro, al informar a sus accionistas que se había comenzado el transporte de caña en gran escala para ser molida en los ingenios centrales, aseveraba que esta actividad constituía una «novedad más bien perjudicial que beneficiosa para las empresas de ferrocarriles pero que se impone por la fuerza de las circunstancias»¹⁵.

Para estos autores, «si el transporte de caña venía a constituir una nueva fuente de ingresos para las compañías ferroviarias, no es menos cierto que el tipo de carga a transportar por su gran volumen y escaso valor resultaba un negocio de baja rentabilidad». En consecuencia, «como

¹⁵ ZANETTI LECUONA, Ó., y GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro: *Caminos para el azúcar*. Ed. Ciencias Sociales, La Habana, 1987, pág. 151.

no podían imponer altas tarifas a la caña, los ferrocarriles públicos trataron de compensar ese aspecto negativo del negocio utilizando el tiro de caña como un medio para asegurarse el transporte de azúcar, cuya manipulación sí arrojaba buenas ganancias»¹⁶.

Las compañías ferroviarias trataron de hacer menos onerosa la función de acarrear la materia prima a los centrales, pero sobrevinieron problemas agudos en el sector a finales de la década de los ochenta e inicios de la siguiente, puesto que el tráfico de los ferrocarriles públicos tuvo que hacer frente a dificultades inversoras y a su propia organización operativa, dado el incremento de la demanda, por lo que el camino quedó expedito para el fomento progresivo de ramales privados que se hicieron cargo del transporte cañero. De hecho, en torno a 1891, «con el brusco crecimiento productivo de casi 200.000 toneladas de azúcar, la situación del transporte hizo crisis. El tiro de caña era demasiado para los ferrocarriles de servicio público»¹⁷.

La interacción entre vías principales y vías colaterales del sistema ferroviario, creó una amplia red que partiendo de Matanzas, Cárdenas y el Este habanero se adentraba eficazmente en el interior de la provincia yumurina, y que estaba vinculada a la plantación cañera en su mayor parte.

La multiplicación de las vías férreas utilizadas para el tiro de caña y el alejamiento progresivo de los cañaverales generó otro problema: la línea del ferrocarril no podía ramificarse hasta el extremo de poder atender a cada campo de caña. Los altos costes que originaría tal ramificación convertirían al ferrocarril en un factor lastrante para el desarrollo de la industria azucarera, cuando su función era, precisamente, la contraria.

Ante la nueva situación, pues, la disyuntiva parecía clara, o ramificar las vías hasta extremos insostenibles, o bien extraer la caña en carretas y trabsbordarla, a continuación, a los vagones (jaulones o «fragatas») del tren cañero. Se intentaron ambas soluciones, aunque para la primera se ensayó la variante del ferrocarril portátil, tal como lo definen los historiadores antes mencionados¹⁸. Esta modalidad implicaba, además, otras desventajas, como, por ejemplo, la exigencia de una fuerza de trabajo adicional

¹⁶ *Ibidem.*

¹⁷ *Ob. cit.*, pág. 152.

¹⁸ *Ob. cit.*, pág. 153. Consistía en una carrilera, compuesta por secciones de unos 10 pies de largo y 30 ó 50 cm. de ancho, construída con ligeros rafles de 16 ó 25 libras, unidos entre sí por travesaños metálicos. Sobre ella podían circular carros cargados hasta con 200 arrobas de caña. Como el sistema era desmontable podía trasladarse de un campo a otro en la medida en que avanzaran los cortes. La nueva técnica que demostró una cierta eficiencia,

para trasladar la vía, para llevar a cabo labores de nivelación y preparación del tramo de terreno necesario, y porque, asimismo, incrementaba el riesgo de accidentes, sobre todo si los trabajos no eran ejecutados de forma profesional y eficiente, y todo ello sin olvidar que no se podían utilizar carros con capacidad para más de doscientas arrobas, con lo que el transporte resultaba insuficiente en relación con la producción cañera. Por ello, el ferrocarril portátil fue, sencillamente, desechado, pues, como escribió Juan B. Jiménez, aunque esta técnica exigía menos carreteros, necesitaba, sin embargo, otros muchos brazos¹⁹:

Observad cuantos trocheros y cuantos sembradores de vías necesitan nuestros portátiles y cuantos herreros y carpinteros para su reparación. Véase ahí a donde nos ha conducido el irreflexivo anhelo de nuestros fabricantes, de querer relacionar la capacidad de los carritos a la de nuestras rústicas carretas.

Al aumentar la capacidad y peso de los carritos tuvieron que aumentar las dimensiones y el peso de las secciones, con perjuicio de su ligereza y portabilidad.

Así, pues, se tuvo que optar por el segundo sistema, o sea, transportar la caña desde los campos lejanos y traspasarla a los vagones *ad hoc* del ferrocarril, pero su inconveniente era, en este caso, que la operación de trasbordo debía realizarse manualmente y ya en la propia vía férrea, a donde llegaban las carretas cargadas y tiradas por yuntas de bueyes.

El trasbordo manual implicaba no sólo una gran pérdida de tiempo, sino la necesidad de utilizar una abundante fuerza de trabajo en la operación, por lo que resultaba limitada y onerosa. Se hizo necesaria, pues, una solución técnica que eliminara o acortara la larga manipulación adicional de la materia prima, y, por lo tanto, que evitase la acumulación de grandes montañas de caña apilada en los apartaderos, con la consiguiente pérdida de sacarosa.

El trasbordador semi-mecánico, surgido en 1892, vino a revolucionar, en consecuencia, el problema del tiro de caña. El invento permitió multiplicar los puntos de trasbordo de la materia prima a los trenes, aumentar los desviaderos y, por la «mayor velocidad que el nuevo aparato imprimía a la carga y descarga de los carros, permitía un mayor aprovechamiento del material rodante»²⁰.

se difundió rápidamente para elevar a 118 la cifra de ingenios cubanos que la utilizaron durante la zafra de 1879. Sin embargo, no debe sobreestimarse la importancia de esta tecnología, pues el ferrocarril portátil no pasaba de ser un sustituto más eficiente que la carreta, en el contexto de las plantaciones típicas de la época, con 40 ó 50 caballerías de caña en cultivo y distancias de acarreo relativamente cortas.

¹⁹ JIMÉNEZ, J. B.: «La colonia. Recolección, corte, alza y arrastre». *Revista de Agricultura*, núm. 35, 7 de diciembre de 1890, pág. 412.

²⁰ ZANETTI LECUONA, O., y GARCÍA ALVAREZ, A.: *Ob. cit.*, pág. 152.

Su invención, empero, no fue una tarea fácil. Se requerían muchas soluciones técnicas para hacerlo viable, y, asimismo, para la preparación de equipos humanos que pudieran sacarle el máximo rendimiento. A todo ello se dedicarían con tesón José Roque Hernández y sus colaboradores.

José Roque y Honoré Layné llevaron a cabo sus proyectos en la casa del isleño Antonio Ponce, hermano de Marcial, situada en la finca cercana al ingenio y a la propia vía férrea. Contaron, además, desde los primeros momentos, con el entusiasmo y la ayuda del joven Ramón Ponce Montero, y de su primo Cornelio Ponce Horta, que ya por entonces era casi un maestro de azúcar. Todos ellos, así como un empleado negro de la antigua dotación de esclavos, trabajaron intensamente haciendo y rehaciendo modelos y prototipos.

«Ellos hicieron el aparato aquí en esta casa –afirmaba Oscar López Ponce, refiriéndose a la casa que había levantado su abuelo Antonio Ponce y Viera en la finca *San Antonio*–, en el patio hicieron varios aparatos chiquitos para ir haciendo prueba. Mi tío Ramón Ponce estaba en eso con Pepe Roque y un negro carpintero que había sido esclavo. También a veces Cornelio, el primo de mi madre, andaba ayudando. Bueno figúrate, aquello era una novedad, toda la gente de estos contornos quería ver si lo lograban o no. Yo me hago idea de que todo el mundo quería que resultara porque eso de traspasar la caña a mano era un trabajo muy aburrido y fatigoso. Se decía en la familia, desde que yo tengo uso de razón, que aquella gente le dedicó mucho trabajo al aparato, pero que lo lograron porque trabajar así con pasión, con curiosidad, da buenos resultados. Y el tal Pepe Roque era un hombre muy inteligente»²¹.

La primera prueba del nuevo invento, inicialmente bautizado como «cargador de caña», se llevó a cabo, el día 1º de mayo de 1892, en las cercanías de la tienda Guarina –situada en la hacienda «Santo Domingo» (Crimea)–, según publicó, con detalle, el *Diario de la Marina*²²:

Pesó la primera carretada de caña don Aurelio Roque, y acto continuo las 4 restantes; formando un total de 1.331 arrobas, cuya cantidad fue colocada en la

²¹ Entrevista realizada por José Fernández a O. López Ponce. Finca «San Antonio», municipio Jagüey Grande, 19 de diciembre de 1986. El entrevistado falleció el día 14 de febrero de 1991, en su casa de la referida propiedad, cercana al pueblo de Torriente. Él y sus hermanos Etelvina, Esperanza y René pusieron a nuestra disposición el archivo familiar, y, asimismo, Oscar López Ponce apoyó a José Fernández, en 1987, en el proyecto de restauración del traspasador de «Santo Domingo».

²² «Nuevo Invento», *Diario de la Marina*, La Habana, 13 de mayo de 1892, pág. 2. Estuvieron presentes, entre otros, Carlos del Sol, Dámaso Layné (el padre de Honoré Layné), Francisco Vidal Jiménez, José Díaz Ortega, Santiago López, R. Macías, José Real y numerosos propietarios, comerciantes y colonos.

fragata número 479 de Matanzas, y señalada con la marca del ingenio «Socorro» en muy poco tiempo.

Pero, aparte de su operatividad y rapidez en el servicio de carga, el invento fue descrito minuciosamente por el redactor del periódico²³:

La forma del aparato es muy sencilla a la par que ingeniosa,... Tiene cuatro columnas de 37 pies de elevación, las cuales forman un cuadro, midiendo de una a otra la distancia de 9 varas; en el espacio de referencia del cuadrado, está la plataforma de pesar carretas de caña y una línea por donde entran las fragatas que se han de cargar. Como a 25 pies de altura, hay un piso, el cual tiene una abertura como de una y media vara, razón por la que el tablado o piso queda dividido; por esta abertura cruzan las cuerdas o cadenas que nacen de un yigüire, las mismas que sostienen a la vez que elevan el peso, un marco de madera que tiene la forma de la carreta, cuyo marco es el que precisamente no deja hacer balances a las tres tongas o carretada de caña, que levanta todas a la vez, y del cual penden seis cuerdas de una vara de largo por cada banda, teniendo cada cuerda de éstas en su extremo un gancho.

Y concluyó insistiendo en las ventajas del invento, en orden al ahorro de tiempo y de fuerza de trabajo²⁴:

En una palabra, en tres cuartos de hora colocada la máquina que los señores inventores piensan ponerle, se carga una fragatada de mil doscientas arrobas de caña. El aparato, como se nota, es poco costoso y de gran importancia para los que tienen grandes colonias, mucho más dada la escasez de jornaleros, pues generalmente resulta que para cargar seis carros en cada chuchó, se necesitan 20 hombres, y estos muy bien retribuidos, pues de lo contrario no se encuentran, amén de que las fragatas, que cargan por regla general, nunca llevan arriba de novecientas arrobas de caña. Continuando los adelantos de este modo, se animarán más los señores hacendados y agricultores, pues de ello depende que se aumente el número de jornaleros.

La *Revista de Agricultura* no tardó en hacerse eco de la importancia del nuevo aparato cargador de caña, así como de los proyectos de sus inventores para perfeccionarlo y promover su uso entre los hacendados y colonos²⁵:

Un maquinista y dos braceros, es decir, tan sólo tres hombres, pueden cargar once fragatas de caña al día, lo cual sin duda alguna viene a constituir la principal

²³ *Ibidem.*

²⁴ *Ibidem.*

²⁵ «Nuevo aparato para la carga y descarga de carros y carretas». *Revista de Agricultura*, 19. La Habana, 15 de mayo de 1892, pág. 227. El articulista señalaba, al final de su información, que los inventores, Roque y Layné, «con objeto de que puedan concurrir a una próxima prueba todos los señores hacendados que lo deseen, la tienen señalada para un día del mes de junio, que ya habrá concluido la molienda, con cuyo objeto dejarán unas tres mil arrobas de caña sin cortar en la finca *Santo Domingo*, y citarán de antemano a los interesados».

ventaja del moderno descargador, puesto que aminora considerablemente los costos de esta operación y ahorra braceros, aspiración que tienen hoy todos los que tienen que intervenir en el cultivo de nuestra gramínea, o en la industria que ella alimenta.

Presenta, además, el aparato de que venimos ocupándonos, la ventaja de que no exige variación alguna en las camas de las carretas ni en los carros, de suerte que aprovecha el material de tracción que actualmente está en uso, sin traer gastos de reforma. Todavía más, el número de tongas de cañas que contenga una carreta, en nada entorpece la marcha del mecanismo.

Como motor de todo el sistema, usan hoy sus inventores, un molinete de mano; pero, según sabemos por conducto fidedigno, están para recibir una motora de vapor que una vez montada facilitará, aún más, la operación, puesto que podrá cargarse una fragata en unos doce minutos.

Los inventores aprovecharon, en efecto, el «tiempo muerto» para perfeccionar el aparato, con el fin de que estuviera perfectamente operativo para la zafra de 1892-1893. En estos meses se instaló el plano inclinado para el retroceso del carrito y el «disparo» que, al dejar caer la carga, liberaba los estobos y evitaba la operación de bajar hasta la «jaula» o «fragata» la materia prima trasbordada.

También se desechó la idea original de crear un muelle para depositar la caña a falta de carros o fragatas, y, paralelamente, se fue perfilando el nombre del nuevo equipo. Llamado trasbordador de caña, lógicamente, por la operación que realizaba, sin embargo, tuvo otros nombres como trasbordadora o descargador de caña, e incluso se le conoció como «chucho» por estar situado en un chucho o pequeño ramal ferroviario (apartadero), donde existían los depósitos de caña antes de la invención del trasbordador.

Por fin, el 15 de septiembre, Roque y Layné invitaron a numerosos hacendados y colonos a la prueba definitiva de su aparato trasbordador de caña. Llegaron propietarios, incluso, de algunas comarcas villareñas y, tras una acertada demostración, el trasbordador fue adoptado por varias ingenios y colonias cañeras. Entre los primeros estaban el «Santa Gertrudis» de Mendoza (Banagüises), «Perseverancia» de Díaz Ferrer (Aguada de Pasajeros), «Floridano» de José M.^a Espinosa (Remedios), «Unión» de los herederos de Pedro Lamberto Fernández (Cuevitas), y, entre las segundas, destacaban las de Ramón Pedroso (Aguada de Pasajeros), Fructuoso Piris (Amarillas), «María» de Manuel Carrera (Yaguajay), «Perla» de Carrasco y Rodríguez (Jagüey Grande), Ponce y hermano (Torriente) y, obviamente, la colonia del antiguo ingenio «Santo Domingo» (Crimea), perteneciente a los propios inventores Roque y Layné²⁶.

²⁶ «Aparato trasbordador de cañas», *Revista de Agricultura*, 44, La Habana, 20 de noviembre de 1892, pág. 516.

No se equivocaron los contemporáneos al evaluar la importancia de los trasbordadores de caña para las colonias y los centrales azucareros, pues se inauguraba, efectivamente, una nueva era en el tiro de la caña al central. El ahorro de jornales, la disminución de las pérdidas de azúcar en la caña, la rapidez de las operaciones y la mejor utilización de las vías férreas y del material rodante hicieron popular, desde sus inicios, al nuevo invento.

La *Revista de Agricultura* volvió a deshacerse en alabanzas tras la aplicación, al artilugio trasbordador, de un pequeño motor de vapor que hizo, aún más fácil, las tareas de descarga de la materia prima, hasta el punto de que sólo tres hombres «pueden cargar cuarenta fragatas en diez horas de trabajo», es más²⁷:

Un simple cálculo comparativo sobre el tiempo y el número de jornales que antes se empleaban en las operaciones de trasbordo de la caña, y los resultados que arroja el invento realizado, probará hasta la evidencia la gran economía que hoy se puede alcanzar en esas manipulaciones de la caña, economía que justifica plenamente lo que en nuestro escrito decíamos, a saber: que dentro de poco tiempo no habrá finca azucarera, ni colonia de importancia, que deje de emplear la trasbordadora.

Durante la zafra de 1892-1893 se instalaron, ciertamente, otros trasbordadores, a los que se añadió el pequeño motor de vapor, pero uno de los más eficientes, durante casi noventa años, fue el propio trasbordador de Crimea, tal como nos lo recuerda Angel Lima, quien trabajó varios años en el Chucho Central²⁸.

Se crearon, no obstante, algunos prototipos paralelos, pero ninguno superó al inventado por Roque, Layné y sus colaboradores. Uno de ellos fue el inventado por el ingeniero mecánico Antonio Aguilera, perteneciente al central «Congreso y Senado» de Camagüey, que empezó a funcionar en la zafra de 1891-1892, pero que no tenía las ventajas del de Matanzas. En esencia se trataba de una grúa que trasladaba la caña de la carreta al vagón ferroviario elevando una falsa cama, la que debía ser llevada del cañaveral al central y viceversa. Entre sus desventajas principales destacaban dos: la necesidad de disponer de cierta cantidad de falsas camas de reserva para las carretas, lo que originaba gastos adicionales, y, en segundo lugar, no admitía tantas carretas de caña como pudieran caber en el vagón, dado que estaba constreñido a la estructura de la propia carreta de transporte²⁹. Necesitaba, además, más energía por el peso adicional de la falsa cama, con lo que el invento no prosperó.

²⁷ «Trasbordador de Cañas Roque-Layné», *Revista de Agricultura*, 45. La Habana, 27 de noviembre de 1892, pág. 529.

²⁸ Entrevista realizada a Angel Lima, Torriente, 10 de mayo de 1892.

²⁹ *Revista de Agricultura*, 48. La Habana, 18 de diciembre de 1892, pág. 567.

Otro modelo de traspbordador fue el ideado por J. Vermay, aunque se basaba en principios similares al de Roque-Layné, pero con la utilización de una red que llegaba al borde superior de las estacas de la carreta, y que era trasladada al cañaveral y devuelta al central. Este sistema, ideado en 1894, se aplicaba también al traslado de la caña desde el ferrocarril de vía estrecha al de vía ancha³⁰.

Las ventajas del modelo Roque-Layné también eran superiores en este caso. La diferencia entre los «estrobos» que terminaban su viaje en el traspbordador (sistema Roque-Layné) y la red (sistema Vermay), que tenía que ser trasladada hasta el central, hacía más deficiente al segundo, pues no admitía más de una carreta por operación, mientras que los estrobos permitían varias carretadas superpuestas. Además, la red no podía ser descargada de caña en el traspbordador, pues ésta se atascaba, y, asimismo, resultaba más difícil para el carretero la utilización de una red en tales operaciones.

Existió, igualmente, un traspbordador creado por el hacendado Francisco Durañona, que consistió en la aplicación, al trasiego de cañas desde la carreta al ferrocarril, de una grúa similar a las utilizadas en los puertos. Este sistema requería, pues, unos guacales enormes que eran llevados del central al cañaveral y regresaban cargados de caña. El peso, el volumen y la manipulación de estos grandes guacales, además de la propia inversión adicional para construirlos y repararlos frecuentemente, demostró la ineficacia del modelo. Este sistema fue experimentado, en el mismo año de 1894, en el paradero Palenque de los Ferrocarriles Unidos³¹.

Poco a poco, los traspbordadores de caña basados en el modelo Roque-Layné se extendieron por todas las áreas cañeras de la Isla. La versión original fue mejorada con el paso del tiempo, creándose variantes como los traspbordadores «a desnivel» (con la fuerza motriz por las partes alta o baja de artilugio), «planos» (con energía de doble acción), «con uno o dos rieles» (para el trasiego de las cañas a través del «carrito superior»), y se utilizaron distintas fuentes de energía: animal mediante malacate (Guarina y Cantabria), por tiro directo (Chucho Central y Torriente), vapor (Crimea), o petróleo (Cuartel y Pedroso) y electricidad (San Miguel de Azopardo), ya avanzado el siglo xx.

El traspbordador de caña revolucionó, pues, el transporte, el «tiro» de la caña a los ingenios centrales, y constituyó una de las soluciones más ingeniosas e importantes a este problema durante el siglo xix. El traspbordador

³⁰ *Revista de Agricultura*, 15. La Habana, 22 de abril de 1894, págs. 168-169.

³¹ *Revista de Agricultura*, 13. La Habana, 13 de mayo de 1894, pág. 212.

de Roque-Layné fue instalado anexo a la vía férrea en la zona de La Jutía (Guarina), entre Claudio (Torriente) y Jagüey Grande, muy cerca del demolido ingenio «Santo Domingo». Aquel invento fue no sólo importante para su tiempo, sino además de larga aplicación, pues hasta hace pocos años siguió funcionando uno de ellos en los cañaverales del central «Cuba Libre». En fechas posteriores a la Revolución (1959), los denominados «Centros de Acopio» vinieron a sustituir, en tiempos de cosecha mecanizada, a los viejos traspbordadores.

El propio traspbordador inventado por José Roque, H. Layné y los Ponce estuvo operando hasta la década de 1960, si bien fue sustituida, ya en este siglo, su estructura original de madera por otra de hierro, aunque pervivió su malacate originario, movido siempre por la acción animal.

Los hermanos Pablo y Santiago Abreu, vecinos durante gran parte de su vida, de la mencionada finca de «Santo Domingo», nos recuerdan la importancia del invento³²:

El Traspbordador de Guarina fue el primero que se hizo en Cuba, por eso no se puede tumbar, porque es histórico. Lo hicieron Pepe Roque y los Ponce y lo movían con un malacate. Los últimos mulos que tiraban del malacate se llamaban «Corojo» y «Mulata», pero eso fue no hace mucho.

El Traspbordador era, en sus últimos tiempos de Alfredo Gutiérrez y hermanos; el que trabajaba el equipo se llamaba Aurelio Romero y nosotros tirábamos caña para ese aparato.

1.1. CONFLICTO FAMILIAR Y POLÍTICO

En los tiempos en que se ensayaba el funcionamiento del traspbordador de caña, José Roque decidió pedir en matrimonio la mano de Inés Ponce y Horta, la hija de Marcial Ponce que ya frisaba los veinte y seis años de edad, pues la pareja se relacionaba secretamente desde hacía algún tiempo.

La historia de los amores entre José Roque e Inés Ponce ha pervivido, como referencia romántica, en los recuerdos de la familia Ponce, e incluso entre los vecinos de la zona. Etelvina López Ponce recuerda así este capítulo de la historia familiar³³:

Inés era prima de mi madre, y dicen que era muy bonita y elegante, y que el padre la tenía mimada porque era su única hija, y tanto el padre como los hermanos la consentían mucho.

³² Entrevista a Pablo y Santiago Abreu, Torriente (Jagüey Grande), 12 de mayo de 1991.

³³ Entrevista a Etelvina López Ponce, finca «San Antonio», Jagüey Grande, 10 de julio de 1989.

Ella se enamoró perdidamente de Pepe Roque, porque como él siempre estaba en relación con la familia y ella vio cómo triunfó en hacer el aparato aquel, que era un hombre destacado entonces, pues parece que se enamoró. Pero Marcial Ponce dijo que no, parece que existían diferencias, algo entre ellos.

Y quien te dice que un día se la llevó. Contaban que hizo una escalera y, puesto en combinación con ella, pues una noche se fueron juntos. Pero no te creas que se fueron y ya, no; antes no era así. Él la depositó en casa de su mamá y después se casaron, porque ella era mayor de edad y aunque el padre no quería podía casarse.

La pareja decidió, pues, recurrir a la fuga como última alternativa. Inés Ponce, desde el instante en que José Roque pidió su mano, vivía enclaustrada en su habitación, en el segundo piso de la casa vivienda del demolido ingenio «Santo Domingo». Al respecto nos refiere René López Ponce³⁴:

Mira, hasta después de la Revolución (1959), estuvo ahí la casa de vivienda, con la ventana por donde se fue Inés. Yo creo que ellos tuvieron ayuda de otras personas para fugarse juntos.

El problema fue que Marcial, testarudo como todos los isleños viejos, encerró a Inés en el segundo piso de la casona; el viejo no quería de ninguna forma que se casara con Pepe Roque, y él que sí, que se la llevaba. Y una noche se la llevó y dicen que se armó un revuelo y un comentario acá muy grande... La señorita de la casa que se fue con aquel inventor y hace como cien años de eso, aquello no era juego entonces.

Lo cierto es que José Roque acabó ausentándose de la zona y, por ello, no pudo llevar a efecto la comercialización en gran escala de su invento para trasbordar cañas –aspecto en el que también le apoyaban Ramón Ponce Montero y Cornelio Ponce Horta, además de su socio H. Layné–, pero no sólo por la crisis familiar antes aludida, sino, especialmente, por su vinculación a los preparativos de la insurrección emancipadora.

En efecto, entre 1893 y 1895, José Roque cambió por completo el centro de sus inquietudes, dedicándose con intensidad a las tareas revolucionarias a través del grupo de conspiradores de Matanzas, que capitaneaba José Dolores Amieva. Entre los conjurados estaban, asimismo, sus amigos y parientes Cornelio y Carlos Ponce Horta.

La crisis familiar se hizo más profunda a medida que se radicalizó la situación política. Por si fuera poco, dos hijas de Antonio Ponce Viera, el hermano de Marcial Ponce, se casaron con los santanderinos Santiago y Basilio López Rueda, destacados miembros de los cuerpos de voluntarios favorables a la presencia española en Cuba.

³⁴ Entrevista a René López Ponce, finca «San Antonio», Jagüey Grande, 10 de julio de 1989.

La insurrección se desató como un huracán tras la orden de alzamiento general firmada por José Martí. Entre los episodios más relevantes que, a raíz de la misma, se produjeron en el Occidente de Cuba destacaron los alzamientos de La Ignacia, Seborucal, La Sirena y Los Charcones, aunque todos fracasaron militarmente, debido sobre todo a la falta de coordinación y a hechos desfavorables, especialmente a la muerte del antiguo bandolero social de origen isleño Manuel García Ponce, *Rey de los Campos de Cuba*³⁵.

Ahora bien, entre los elementos que siguieron conspirando en Matanzas para promover alzamientos en 1895, antes del paso de la Columna Invasora, estaba precisamente José Roque Hernández, quien, además, mantenía contactos con otro antiguo miembro de la insubordinación social y campesina, el ahora jefe revolucionario Regino Alfonso.

1.2. AL PASO DE LA COLUMNA INVASORA

José Roque se alzó en armas, al frente de una pequeña partida, el 27 de octubre de 1895. Se iniciaba de este modo su fecunda vida como jefe militar. La referencia más cercana a su alzamiento nos la aporta el *Diario* de José Dolores Amieva³⁶:

Al fin se pronunció José Roque el 27 de octubre de 1895 e invadido el ingenio «María» por tropas españolas, nos dirigimos hacia los montes de Camarioca, lugar seguro para seguir organizándonos, el 29 de octubre salieron de Cárdenas y se incorporaron Enrique Junco, José Antonio Bernal que trajo una corneta...

El patriota cardenense Enrique Junco se convirtió muy pronto en estrecho colaborador de nuestro hombre, quien, además, en el trascurso de unas semanas, se separó del citado Amieva para combatir junto al también mencionado más arriba Regino Alfonso. Asimismo se incorporaron al grupo de José Roque otros elementos, como su amigo Jaime Recarena, su cuñado Cornelio Ponce Horta y, algún tiempo después, otro de sus hermanos políticos, el abogado Carlos Ponce Horta.

³⁵ Véase, al respecto: DE PAZ SÁNCHEZ, Manuel; FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, José, y LÓPEZ NOVEGIL, Nelson: *El bandolerismo en Cuba. Presencia canaria y protesta rural*, «Taller de Historia», CCPC, Santa Cruz de Tenerife, 1993-1994, 2 volúmenes, tomo II, capítulos VII y VIII.

³⁶ «Diario del coronel José Dolores Amieva», Mss. Archivo Histórico Provincial de Matanzas, Gobierno Provincial, Guerra de Independencia, Leg. 12, núm. 2.

Al parecer, Amieva se había pronunciado en la misma zona de Camarioca a comienzos del propio mes de octubre [DEL PORTILLO, L. G.: *La Guerra de Cuba (El primer año)*. *Apuntes*, Imp. La Propaganda, Key West, 1896, pág. 130].

Al llegar a Matanzas la Columna Invasora de Gómez y Maceo, ya tenía José Roque en su haber algunas acciones militares, como, por ejemplo, la derrota de las fuerzas del puesto de la Guardia Civil de Jovellanos, en una operación que se llevó a cabo a principios de diciembre. Junto a nuestro personaje y a otros destacados miembros de la insurrección, combatían contra las fuerzas españolas de la comarca hombres como José Álvarez Arteaga, *Matagás*, el famosísimo mulato antiguo bandolero social, Felino Alvarez, Clotilde García, Francisco Pérez Garoz, los hermanos García Vígao y José Lacret Morlot, entre otros, constituyendo los futuros cuadros militares de la insurrección matancera que, con el tiempo, formaron la I División del Quinto Cuerpo³⁷.

A José Roque le cupo el honor, además, de ser designado para formar parte –con dos escuadrones bien equipados, como afirmó el general Miró Argenter–, de las propias fuerzas del generalísimo Máximo Gómez, y, por lo tanto, pasó a integrar su Estado Mayor³⁸.

El 24 de diciembre de 1895, la Columna Invasora acampó en el ingenio –ya demolido– «Josefita», donde los rebeldes fueron objeto de una esmerada atención por parte de su propietario, José Díaz Ortega, quien, además, se hizo cargo de cuidar a un herido que, más tarde, se reincorporó a las fuerzas mambisas³⁹.

Ese mismo día también se sumó a la insurrección el francés Honoré Layné, el otro inventor principal del traspbordador de caña, tal como sabemos. Se le envió a La Habana en cumplimiento de una comisión secreta del general en jefe, Máximo Gómez, pero fue hecho prisionero y, más tarde, puesto en libertad gracias a la intervención del gobierno francés. Sin embargo retornó a la Isla, como corresponsal de guerra, desde los Estados Unidos⁴⁰.

³⁷ El Ejército Libertador, una vez estructurado debidamente, tuvo la siguiente división territorial:

CUERPOS	DIVISIONES	PROVINCIAS
I-II	–	Oriente
III	–	Camagüey
IV	–	Las Villas
V	I	Matanzas
V	II	La Habana
VI	–	Pinar del Río.

³⁸ MIRÓ ARGENTER, J.: *Crónicas de la Guerra*, La Moderna Poesía. La Habana, 1909, tomo II, pág. 254.

³⁹ José Díaz Ortega fue amigo personal de José Roque, habiendo asistido a las primeras pruebas del traspbordador de caña en «Santo Domingo», en mayo de 1892.

⁴⁰ Véase *El Fígaro*. La Habana, 23 de abril de 1899.

La guerra fue diferente en la parte occidental de Cuba. A causa de la abundancia de comunicaciones y vías férreas –que funcionaban en favor de las fuerzas españolas–, de la existencia de caseríos y pueblos muy cercanos unos de otros y, especialmente, de una gran concentración de tropas coloniales que tenían la misión de defender con ahínco la gran riqueza cañera de la región, las fuerzas insurrectas operaron a base de pequeñas agrupaciones, más móviles que las grandes columnas, pues se trataba de sobrevivir en un territorio francamente hostil. Al respecto escribió el general Enrique Collazo⁴¹:

En La Habana y Matanzas, los cubanos, en peligro continuo, cruzando siempre con el enemigo a la vista, sin lugar donde colgar una hamaca, ni punto en que acampar un corto tiempo, batiéndose siempre, unas veces encastillados en las sierras del norte, otras atrincherados en los pantanos de la Ciénaga de Zapata en el sur, resistieron indomables el plomo de los soldados españoles, supieron la miseria y el hambre que les deparaba el destino, sin que ningún jefe ni fuerza local abandonara el territorio en que se les había ordenado combatieran por su bandera...

La Invasión no tardó en partir rumbo a la provincia habanera. Entre sus fuerzas marchaba, a las órdenes de Gómez, el Regimiento «Matanzas», embrión de la futura Brigada Norte, que era comandado por el ya teniente coronel José Roque Hernández. Bernabé Boza, a la sazón jefe de la escolta del generalísimo, señaló, entre «los jefes principales que nos acompañan», al «teniente coronel José Roque y comandante Junco con el Regimiento *Matanzas*»⁴².

El 11 de enero de 1896 tuvo lugar el importante combate de «Mi Rosa», donde los cubanos a las órdenes de Gómez y separados de Maceo desde unos días antes, demostraron su arrojo y pericia combativa. Boza alabó la estrategia de su general en jefe, que eligió un lugar adecuado para la acción de la caballería insurrecta, y mencionó nuevamente a José Roque, quien, con su regimiento, «ocupó nuestro flanco derecho», y subrayó, además, que «el coronel José Roque, con mucha intrepidez y arrojo, cargó un flanco del enemigo, haciéndole acogerse al grueso de la columna»⁴³.

La lucha fue muy reñida, pues las tropas españolas fueron reforzadas por soldados pertenecientes a las columnas de los generales García Navarro y Aldecoa. El «coronel José Roque» y los matanceros –destacó Boza–, estuvieron admirables.

⁴¹ COLLAZO, E.: *Los americanos en Cuba*. Ed. Ciencias Sociales, La Habana, 1972, pág. 23.

⁴² BOZA, B.: *Mi diario de la guerra*. Ed. Ricardo Veloso. La Habana, 1924, tomo I, págs. 136-137.

⁴³ *Ob. cit.*, tomo I, págs. 147-149.

A partir de entonces, Roque continuó bajo el mando de Gómez en la llamada «Campaña de la Lanzadera», operación militar destinada a distraer a las fuerzas españolas y a apoyar de este modo las acciones del general Antonio Maceo, quien habría de culminar con éxito la Invasión a Occidente, el 22 de enero de 1896, al conseguir llegar al extremo occidental de Cuba.

En febrero de 1896, José Roque Hernández estaba en plena posesión del grado de coronel, si bien ejercía el empleo de general de brigada, por estar al frente de la recién creada Brigada Norte de Matanzas⁴⁴, que operaba a las órdenes del generalísimo Gómez y, particularmente, de su lugarteniente Maceo⁴⁵.

1.3. LA BRIGADA NORTE DE MATANZAS

A principios de marzo de 1896, José Roque se hizo cargo, junto a sus hombres, de uno de los territorios más difíciles de la provincia yumurina, situado fundamentalmente en la zona norte, cercano a la capital provincial y con muchas fuerzas españolas en perenne alerta. Sólo las lomas del oeste de Matanzas y, a veces, las del centro le sirvieron de refugio más o menos seguro.

El día 4 de ese mes, la brigada y, particularmente, el propio José Roque experimentaron un notable disgusto por la pérdida de uno de sus mejores hombres, su cuñado el comandante Cornelio Ponce Horta, que cayó mientras se batía al frente de un escuadrón en el asedio al poblado de Guanábana, cerca de la ciudad de Matanzas⁴⁶.

Cornelio Ponce Horta había conquistado, con sus veintiocho años de edad, el grado de comandante del Ejército Libertador durante la campaña de La Habana, y siempre estuvo cerca de su jefe y cuñado, quien, nada más producirse el acontecimiento, envió un correo a su esposa, residente en la zona de Macuriges, para notificarle lo sucedido. El hijo del isleño Marcial Ponce Viera murió, como tantos otros canarios e hijos de canarios, luchando por la independencia de su patria antillana.

Al día siguiente, 5 de marzo, Roque recibió la orden de agruparse en torno a las fuerzas de Maceo que regresaban a la provincia yumurina

⁴⁴ LOYNAZ DEL CASTILLO, E.: *Memorias de la Guerra*. Ed. Ciencias Sociales, La Habana, 1989, pág. 301.

⁴⁵ MIRÓ ARGENTER, J.: *Ob. cit.*, tomo I, págs. 88-89. Véase, igualmente, MACEO, A.: *Ideología política. Cartas y otros documentos*. Ed. Nacional del Centenario de su nacimiento, La Habana, 1952, tomo II, págs. 211-212.

⁴⁶ ROLOFF MIALOFSKY, C.: *Indice alfabético y defunciones del Ejército Libertador de Cuba*, Imp. Rambla y Bouza, La Habana, 1901, Defunciones, pág. 194.

provenientes de la de La Habana, tal como nos relata Miró Argenter, el único general de origen catalán perteneciente al bando cubano⁴⁷:

Volvimos otra vez a la provincia de Matanzas, en esta ocasión por los cerros del Purgatorio, a fin de acortar la distancia que nos separaba del general Lacret, que operaba a la sazón en el distrito de Corral Falso. Nuestro campamento, en la noche del cinco de marzo, quedó situado en el ingenio «Magdalena», entre Ceiba Mocha y Cabezas; teníamos que cruzar el ramal ferroviario que enlaza la estación de Guanábana con Unión de Reyes, defendido por numerosas fuerzas españolas, y necesitábamos el concurso de toda la caballería que operaba en Matanzas, se despacharon pliegos urgentes al brigadier Lacret, al coronel Roque y a los tenientes coroneles Cárdenas y Acevedo por ser éstas las fuerzas que se encontraban más próximas al Cuartel General en la noche citada...

Los combates comenzaron a ser más frecuentes y la guerra adquirió tintes más sombríos. La Brigada Norte llevó a cabo numerosas acciones bélicas. Así, junto a otras fuerzas insurrectas los hombres de Roque atacaron, el día 21 de marzo, a los soldados españoles dirigidos por el coronel Nario en los ingenios «Arango», «Andrea» y «Desempeño», y, seis días más tarde, José Roque combatió –junto a Enrique Junco y Eustaquio Morejón–, al aguerrido batallón «Navarra», donde los cubanos tuvieron 15 muertos según fuentes españolas, mientras que las fuentes insurrectas sólo reconocieron siete, frente a las 27 bajas de la tropa española⁴⁸.

En los meses de abril y mayo de 1896 tuvieron lugar nuevas acciones militares de la Brigada Norte, como, por ejemplo, la destrucción de los ingenios «Atrevido», «Saratoga», «Manuelita» y «Gabriela», el ataque a convoyes ferroviarios, el aniquilamiento de la guerrilla española de Bolondrón y la destrucción, el día 12 de mayo, de la maquinaria y de los campos de caña del ingenio «María», que ya había pasado a manos extrañas a la familia Ponce, tal como publicó un periódico de la capital cubana⁴⁹:

Anteanoche las partidas de Pepe Roque y Regino Alfonso incendiaron las fábricas y el campo del ingenio «María» de Ponce, que en el término de Macuriges poseen los Sres. Bellido y Cía. de esta ciudad [Matanzas].

El día 27 de ese mismo mes, el coronel Roque recibió una particular satisfacción al integrarse a sus fuerzas otro de sus cuñados, el abogado Carlos Ponce Horta, que se sumaba de este modo a la lucha de los Ponce por la libertad de Cuba.

⁴⁷ MIRÓ ARGENTER, J.: *Ob. cit.*, tomo II, págs. 145-146.

⁴⁸ Véase WEYLER y NICOLAU: *Mi mando en Cuba*. Ed. Felipe González Rojas, Madrid, 1910, tomo II, págs. 366-367.

⁴⁹ Véase *El País*. La Habana, 15 de mayo de 1896.

En los meses subsiguientes continuó la guerra con toda su crudeza devastadora. Los hombres de la Brigada Norte atacaron por sí mismos, o participaron con otras fuerzas mambisas, en asonadas, destrucción de ingenios y enfrentamientos de cierta relevancia, como los acaecidos contra los batallones españoles del Rey y, luego, de la Reina —cerca de San Marcos—, y con la guerrilla española de Unión y la columna volante de Matanzas. En julio de 1896 recibieron la expedición del «Comodoro» y ayudaron a trasladar sus pertrechos al Hato de Jicarita, cerca de Bolondrón, donde tuvo lugar el combate más importante de Matanzas durante la Guerra de Independencia.

En uno de los enfrentamientos de la Brigada Norte con los españoles, la fuerza insurrecta perdió su *Diario de Operaciones* que, en parte, fue publicado por Fernando Gómez después de la contienda, con sus propios comentarios. Extractamos algunos fragmentos significativos porque, además, nos ponen de relieve el renovado interés de José Roque por las innovaciones técnicas, aplicadas en este caso a la acción militar⁵⁰:

Agosto 10. A un kilómetro de la estación de Crimea se colocaron cinco bombas con dinamita al tren de Navajas a Jagüey Grande, resultando todo el tren descarrilado y averiados los carros de pasajeros. Por dos veces cargó el tren descarrilado el brigadier Roque. No logrando la rendición porque el carro blindado sólo fue descarrilado [...]

Agosto 24. Se constituye el brigadier Roque en el taller de Sabana Grande para confeccionar un automático para bombas explosivas.

Septiembre 4. Se terminaron once automáticos que serán sometidos a primera prueba.

Octubre 2. Salió del taller el brigadier Roque con diez automáticos y disparadores.

Idem 8. Acampados en los «Congos», San José de Marcos, hicieron explosión las bombas quedando interrumpida la comunicación del ferrocarril por las roturas de máquinas y carros correspondientes.

1.4. EL DISPARADOR AUTOMÁTICO DE BOMBAS DE DINAMITA

La última de las creaciones técnicas de José Roque fue, efectivamente, el denominado *Disparador Automático de Bombas Explosivas de Dinamita*, tal como se menciona en el texto que acabamos de reproducir. Este invento, lo mismo que el del Trasmordador de Cañas, requirió un período de ensayo hasta conseguir un prototipo suficientemente idóneo para sus objetivos.

⁵⁰ GÓMEZ, F.: *La insurrección por dentro*. Biblioteca de la Irradiación, Madrid, 1900, págs. 133-136. Subrayado por el autor. Firmaba el Diario el secretario de la Brigada, Rogelio Roque Hernández con el visto bueno del «brigadier en comisión» José Roque Hernández.

José Roque se había especializado, en el contexto de la guerra y teniendo en cuenta las directrices de sus superiores, en la destrucción de vías férreas, mas la forma inicial de acometer esta tarea no era muy eficiente, ya que la mera colocación de una carga de dinamita con su correspondiente mecha en la línea ferroviaria, presentaba numerosas desventajas, puesto que, entre otros factores, implicaba un mayor riesgo para los mambises a la hora de colocar los explosivos, la deflagración de la mecha servía para alertar a los maquinistas, con lo que el tren podría quedar intacto, y, además, era muy difícil descarrilar el material rodante, por la escasa precisión temporal a la hora de hacer estallar la carga en el momento preciso del paso de los convoyes.

Por todo ello, Roque comenzó sus experimentos con baterías eléctricas que, en principio, resultaron más eficaces y, asimismo, suscitaban verdadero temor entre los viajeros, tal como se indica en el siguiente testimonio, del 14 de julio de 1896, relacionado con los vínculos existentes entre el propietario del ingenio «Carmen» y la propia organización insurrecta⁵¹:

Cuando salí para el Carmen era la época más peligrosa para los viajes por ferrocarril. Los insurgentes hacían volar los trenes de viajeros poniendo bombas de dinamita en las líneas; esas bombas estaban unidas por medio de un hilo metálico a una batería eléctrica a 200 metros en la vía..

Algún tiempo después, tal como se aprecia en el diario de operaciones publicado por Fernando Gómez, se obtuvo un equipo más perfeccionado y eficaz, cuya importancia era notable para el Ejército Libertador, sobre todo por las especiales condiciones bélicas en que se desarrollaba la contienda en la comarca.

Por estas mismas fechas, empero, comenzó a resentirse la salud física de José Roque Hernández, quien vio como empeoraba poco a poco su «mal de Bright», una enfermedad de carácter urológico que se hacía insostenible en las difíciles condiciones sanitarias de la manigua, sin embargo, la caída de numerosos jefes insurrectos a lo largo del segundo semestre de 1896 y enero de 1897, hacía necesaria la presencia de Roque al frente de sus hombres, para hostilizar y batir constantemente al enemigo.

A principios de agosto de 1896, las fuerzas de Roque atacaron el pueblo de Cuevitas, combatieron una columna española entre Jagüey Grande y Crimea y descarrilaron dos trenes. Se trataba de acciones de apoyo a la

⁵¹ *Correspondencia Diplomática de la Delegación Cubana en Nueva York durante la Guerra de Independencia de 1895 a 1898*, Archivo Nacional de Cuba, La Habana, 1945, tomo III, pág. 55.

Brigada Sur de Matanzas, al tiempo que se confundía al adversario trasvasando las fuerzas fuera de sus zonas habituales.

El 7 de septiembre fueron incendiadas hasta cuarenta casas pertenecientes a Cuevitas, mientras que, en las semanas subsiguientes, la Brigada Norte se enfrentó a la fuerza española de Almendariz en la zona de Jagüey Grande y, a principios de octubre, descarriló otro tren y luchó contra los hombres del coronel Molina en San José de Marcos.

A fines del citado mes de octubre de 1896, fuerzas conjuntas del general José Lacret, Jefe de la División de Matanzas, y de la Brigada Norte combatieron contra la columna española de «Valencia» en «La Gabriela», antiguo ingenio cercano a las lomas de San Miguel de los Baños.

Estas acciones bélicas se realizaron, tal como apuntábamos más arriba, en unas condiciones muy difíciles para las huestes insurrectas, y así lo ponderó Juan Manuel Dihigo en referencia al desarrollo de la contienda en Matanzas, durante 1896⁵²:

También se anotan en ellos la toma del pueblo del Recreo por el Inglesito, la acción de Jovellanos, batiéronse en Manjuarí las fuerzas de Eduardo García, Amieva y Bermúdez contra las del coronel Molina que asesinó a todos los heridos de un hospital de sangre, efectuándose combates en Quitapesares y otros más como la acción de Copeyes, revelando todos una incesante actividad, un decidido empeño por hacer frente a los soldados hispánicos, sin pertrechos, sin parque, sin provisión de boca, casi desnudos y descalzos los nuestros, distinguiéndose por su valor extraordinario José Roque, José Matilde Ortega (a) Sanguily, Carlos Rojas, José Antonio y Luis Mestre.

La enfermedad de José Roque Hernández, según el testimonio de Carlos M. Trelles y, particularmente, el de su hermano Aurelio Roque, quien residió en Torriente después de la Guerra de Independencia, se agravó a principios de 1897, a ello se unió la decadencia de su otrora agresiva fuerza insurrecta que, poco a poco, había sido seriamente diezmada por las tropas coloniales.

1.5. LOS ÚLTIMOS COMBATES DEL CORONEL JOSÉ ROQUE

El jefe revolucionario matancero, Eduardo Rosell Malpica, constató también, según recogió en su propio *Diario*, el agotamiento militar de su colega José Roque a principios de 1897: «Aquella tarde –afirma Rosell– nos la pasamos en el Inglés, cruzando en el camino por el campamento

⁵² DIHIGO, J. M.: *El mayor general Pedro E. Betancourt y Dávalos en la lucha por la Independencia de Cuba*. Imp. Siglo XX, La Habana, 1934, pág. 35.

que, hace pocos días, le sorprendieron a los pocos que quedan de las fuerzas de José Roque»⁵³.

En febrero del mismo año, en el contexto de una reestructuración del mando insurrecto que afectó a varios grupos de la región, fue designado, para la jefatura de la Brigada Norte, Pedro Betancourt, sustituyendo en el cargo a José Roque Hernández. A lo largo de dos años de guerra, las fuerzas insurrectas habían sido seriamente afectadas por la contraofensiva española, con lo que se produjo una pérdida sensible de hombres y medios por el desgaste de las continuas operaciones combativas.

José Roque fue llamado al cuartel general de Máximo Gómez, ubicado en la provincia de Las Villas, a donde llegó a principios de abril de 1897. Le acompañaron sus hermanos Aurelio y Rogelio, aparte del auditor de guerra de Matanzas, su cuñado Carlos Ponce y Horta⁵⁴.

Durante su estancia en Las Villas, el coronel Roque se dedicó a ensayar y perfeccionar su último invento para explotar dinamita, fabricó bombas y adaptó fulminantes con objeto de servir, con más precisión, a los intereses bélicos de las fuerzas revolucionarias. El propio cuartel general se benefició de parte de las adaptaciones e invenciones del coronel, tal como recogió el propio Fermín Valdés Domínguez⁵⁵. Además, sus hermanos le ayudaban a sobrellevar su condición de enfermo⁵⁶, al tiempo que se mantenía refugiado en las lomas del Escambray, entre Trinidad y Sancti Spiritus, cerca del estado mayor del generalísimo y vinculado a la Brigada de Trinidad.

El éxito del «disparador automático» de José Roque fue reconocido, implícitamente, por el propio general en jefe Máximo Gómez, según la comunicación que, a fines de mayo, dirigió al mayor general Francisco Carrillo, donde le ordenaba que pusiera a disposición del primero toda la dinamita disponible⁵⁷.

⁵³ Diario reproducido en TRELLES, Carlos M.: *Matanzas en la Guerra de Independencia*. Imp. El Avisador Comercial, La Habana, 1928, pág. 169.

⁵⁴ Este último no regresó a Matanzas hasta el final de la guerra, pues continuó en Las Villas y terminó la contienda como comandante, tenido por teniente coronel, del Ejército Libertador, en el Estado Mayor de la III Brigada (Trinidad), de la I División del IV Cuerpo.

⁵⁵ VALDÉS DOMÍNGUEZ, F.: *Diario de Soldado*, Universidad de La Habana, 1972, tomo III, pág. 313.

⁵⁶ Especialmente su hermano Aurelio. Carlos Roque Hernández, el menor de los hermanos, falleció en combate en Montaña de Prendes (Matanzas), el 11 de julio de 1897, según el Registro Civil de Amarillas, donde se especifica su grado de teniente y su edad, 32 años (Registro Civil de Amarillas, tomo X, folio 94, núm. 62).

⁵⁷ GÓMEZ BÁEZ, M.: *Cartas a Francisco Carrillo*. Ed. Ciencias Sociales, La Habana, 1971, pág. 165.

Sin embargo, con el transcurso de los meses se fue agravando la enfermedad de nuestro protagonista que, a principios de octubre, obtuvo una certificación de su estado de salud otorgada por el estado mayor de Máximo Gómez⁵⁸. Mientras tanto, su esposa Inés Ponce Horta, que contemplaba cómo la guerra había dividido a su propia familia, por cuanto dos de sus primas habían contraído matrimonio con los santanderinos López Rueda, destacados miembros de las fuerzas de voluntarios coloniales, era estrechamente vigilada en su casa de Corral Falso de Macuriges, en el contexto de la política de reconcentración del general Weyler, e incluso llegó a temerse por su vida, tal como nos recuerda Juan J. Marrero⁵⁹:

Los insultos, vejámenes y angustias que pasó aquella señora fueron infinitos. Nada pudo descubrirsele, interceptarsele ni probársele que tuviera relación o sostener correspondencia con su marido, hermanos y cuñados en la manigua, sin embargo, aún no estaban satisfechos, de haber podido hacer con ella lo que los ingleses con Juana de Arco, la hubiesen ejecutado, mas si no se atrevieron a tanto, decretaron su extrañamiento a la ciudad de Matanzas con la nota de vigilada y sospechosa, donde más tarde fue encarcelada en San Severino y hasta se habló de condenarla a muerte.

Por si fuera poco, a principios de 1898 empeoró muy seriamente la salud de José Roque, hasta el punto que sus hermanos Aurelio y Rogelio trataron, por todos los medios, de trasladarlo a los Estados Unidos, logrando embarcarlo, en la primera quincena de abril, con rumbo a Cayo Hueso. A partir de entonces, el heroico coronel e inventor, tenido por brigadier, José Roque Hernández tuvo que hacer frente al último de sus combates, no precisamente con la espada, sino con la pluma, para combatir la calumnia lanzada contra su honor por el general insurrecto José Miguel Gómez –futuro presidente de la República de Cuba y gobernante corrupto, conocido por el sobrenombre de *Tiburón*–, y de la que no tardó en hacerse eco Fermín Valdés Domínguez, especialista en calumniar a aquellos que no podían defenderse, como demostró en más de una ocasión.

En efecto, José Miguel Gómez comunicó al estado mayor de Gómez que los hermanos Roque se habían entregado a los españoles en Trinidad, noticia errónea de la que, incluso, se hizo eco el propio generalísimo⁶⁰.

⁵⁸ PÉREZ ABREU, G.: *En la guerra con Máximo Gómez*. Ed. Carbonell, La Habana, 1952.

⁵⁹ MARRERO, J. J.: «El calvario de un pueblo». *Boletín del Archivo Nacional de Cuba*, enero-junio de 1963, tomo LXII, pág. 132. El autor confunde el apellido de Inés, por error caligráfico en los originales por él consultados.

⁶⁰ GÓMEZ, M.: *Ob. cit.*, pág. 216.

Pero, lo más grave es que Valdés Domínguez aireó el asunto, sin contrastarlo debidamente, en las páginas de *Patria*, el 18 de mayo de 1898⁶¹.

José Roque le enderezó, precisamente desde la Delegación Cubana de Nueva York, una rotunda epístola a Valdés Domínguez, en la que le conminaba a corregir sus afirmaciones por un «deber de justicia», y le explicaba las circunstancias de su salida de la Isla, siempre con la autorización necesaria para ello y como prescripción facultativa⁶².

Paralelamente, para limpiar su nombre, consiguió que le fuera publicada, poco después, una carta de rectificación en el mismo periódico revolucionario⁶³:

Enfermo desde hace bastante tiempo, obtuve en 13 de marzo de 1897 un pase libre, para poder dirigirme al extranjero, cuyo pase, expedido por el jefe entonces de la División de Matanzas, lleva el visto bueno del C. Mayor General J.M. Rodríguez, documento que conservo en mi poder y que ayer tuve el gusto de exhibir a usted. Precisamente por no querer presentarme, lo que no he hecho ni entonces ni nunca, no pude de momento aprovechar ese pase, no salí de Cuba, y enfermo y sin suficiente asistencia continué en el campo de operaciones, aunque no pudiendo prestar servicio activo. Al fin, vencidas muchas dificultades logré salir con mis hermanos de Cuba. Ni para ello me he presentado ni tenido la menor relación con los españoles. En 14 de abril próximo pasado me presenté oficialmente en Key West al señor Poyo, Delegado, y después en New York a esta Delegación General del Gobierno de la República de Cuba.

Los hermanos Roque, siempre vinculados a la emigración revolucionaria, no tardaron en regresar a su patria, concretamente en enero de 1899, tras la evacuación de las tropas españolas. Pero, lejos de mejorar, el estado de salud de José Roque Hernández presentaba indicios irreversibles de su cercano fin.

En los últimos momentos contó con el consuelo de su esposa, Inés Ponce y Horta, que enseguida se reunió con él en una pequeña casa de la calle Lealtad de La Habana. La prensa local se hizo eco, con una breve nota necrológica, de su óbito acaecido el 26 de marzo de 1899⁶⁴:

Recientemente ha fallecido el valeroso general de brigada del Ejército Libertador, José Roque, cuyas hazañas en la provincia de Matanzas son bien conoci-

⁶¹ VALDÉS DOMÍNGUEZ, F.: «El rayo vengador». *Patria*, 457, Nueva York, 18 de mayo de 1898.

⁶² Comunicación de José Roque a Valdés Domínguez, Nueva York, mayo de 1898. Archivo Nacional de Cuba, Donativos y Remisiones, Legajo 249, núm. 47.

⁶³ ROQUE HERNÁNDEZ, J.: «Una carta», *Patria*, 458, Nueva York, 21 de mayo de 1898.

⁶⁴ *El Fígaro*. La Habana, 2 de abril de 1899, pág. 78. Se inscribió su inhumación en la Necrópolis de Colón de La Habana, con la misma fecha de 26 de marzo de 1899 (núm. 2.363).

das. Después de sobrevivir a los peligros de una guerra cruenta, muere el desgraciado general en medio de la tranquilidad de su hogar.

La muerte y, años atrás, el estallido de la contienda emancipadora truncaron la prometedor vida profesional de José Roque Hernández, el inventor del trasbordador de caña y de diversos útiles de carácter militar. Otros aprovecharon sus investigaciones en el campo del transporte de azúcar y, desde luego, durante el desarrollo de la propia contienda. Carlos M. Trelles, empero, vindicó su nombre como matancero ilustre y como patriota⁶⁵, y el pueblo de Agramonte le dedicó, en julio de 1900, una modesta calle⁶⁶.

Otra vía fue dedicada también en Torriente (Jagüey Grande), a otro de los mambises de esta dinastía familiar, Carlos Ponce Horta, teniente coronel del Ejército Libertador y alcalde municipal de Macuriges durante la etapa de la ocupación norteamericana. Ambos personajes, sin embargo, apenas resultan conocidos para la historiografía cubana actual, pese a que su contribución tecnológica y militar constituye un notable capítulo de la Historia de la Gran Antilla y de sus relaciones con Canarias, durante el último cuarto del siglo XIX.

2. EL HIJO SOCIALISTA DEL ZAPATERO DE AGÜIMES

Antonio Pérez Quintana, zapatero de profesión, y Dolores González Hernández integraban un matrimonio de isleños, naturales ambos de Agüimes (Gran Canaria), que, en la década de 1860, se radicaron en Cabezas, en el actual municipio Unión de Reyes (Matanzas), ubicado en la zona fronteriza entre la citada provincia y la de La Habana.

El matrimonio tuvo cuatro hijos: Isidro, Luis, Fernando y Antonio Pérez González. El segundo nació, al parecer, a principios de la década de 1870, y fue educado bajo la tutela de su tío Eugenio Pérez Cubas. Desde muy joven se interesó por la actividad intelectual, colaboró en la prensa con interesantes artículos de inspiración socialista y compuso poemas, constituyendo, en este sentido, la figura central de esta familia de origen canario. Identificado con el movimiento emancipador, se alzó en armas el 27 de diciembre de 1895, combatió al lado del general Antonio Maceo, fue ayudante del general Bermúdez y murió, con el grado de capitán del Ejército Libertador, en el combate de Mangos de Nazareno (Melena del Sur, La Habana), el 2 de marzo de 1896⁶⁷.

⁶⁵ *Magazine de La Lucha*. La Habana, 1923, pág. 149.

⁶⁶ Copiador de Actas del Ayuntamiento de Cuevitas (Agramonte), 1900-1901, folio 20. Museo Municipal de Jagüey Grande. Documentos.

⁶⁷ VALDÉS, Carmelina: *Carta a Luz*. Cabezas (Matanzas), 1949. Datos del origen familiar obtenidos, asimismo, en entrevista a Nersi Pacheco, Torriente (Matanzas), marzo de 1995.

Fernando Pérez González fue, a su vez, farmacéutico y comandante de las fuerzas insurrectas y, lo mismo que su hermano, murió en combate contra la guerrilla de Limonar en Palo Seco (Camarioca, Matanzas). Antonio, el tercer hermano que se alistó en las filas de la insurrección, sobrevivió a la contienda, en la que había peleado como subteniente, aunque falleció poco después y, finalmente, el primogénito Isidro, auxiliar del cuerpo civil del Ejército Libertador, heredó el oficio de su padre, desarrolló aficiones espirituales, pues fue «maestro teosofista» e «investigador de fenómenos mentales», y falleció de edad avanzada en el propio pueblo de Cabezas, el 2 de noviembre de 1950.

La figura de Luis Pérez González resplandeció, en efecto, con luz propia, pese a su temprana desaparición. Entre sus numerosos escritos destaca una serie de artículos publicados en el periódico *La Voz del Pueblo* de Unión de Reyes, a partir de 1887. También publicó poemas, gacetillas y epístolas, entre ellas una «Carta abierta a José Martí». Como comentarista político mostró una clara tendencia socialista, apreciable a través de colaboraciones como las tituladas «El socialismo europeo» o «El desarme europeo». En este último artículo apunta entre otras cosas⁶⁸:

Sólo una confederación universal de obreros podrá realizar ese desarme mediante un esfuerzo heroico.

Esa es una de las poderosas razones que me impulsan a la organización de los obreros de Cuba.

Defendió, asimismo, la cultura cubana y la herencia pedagógica del educador José de la Luz y Caballero, frente a las críticas del académico español D.V. Barrantes, quien denostó al patricio y habló de «educación viciosa». Al respecto escribió Pérez su artículo «Mi cuarto a... Barrantes», donde consideró a Luz Caballero como «uno de los más grandes timbres de gloria que Cuba ostenta»⁶⁹.

Luis Pérez González fue, además, uno de los primeros cubanos en el que coincidieron ideas socialistas y aspiraciones nacionales, pues defendió ambos ideales, el socialista y el emancipador y, por ello, se opuso a la autonomía, al considerar que «de poco o nada valdrán las reformas necesarias de Maura, cuando sean un hecho..., ni la autonomía cuando se ostente triunfante en Cuba»⁷⁰.

⁶⁸ Publicado en *La Voz del Pueblo*, Unión de Reyes, en 1893 (Cfr. el folleto citado de Carmelina Valdés, que compila algunos de sus trabajos, pág. 28).

⁶⁹ *Ob. cit.*, pág. 24.

⁷⁰ *Ob. cit.*, pág. 23.

Demostó también un carácter abierto y tolerante, sin caer en ningún tipo de fanatismos. Dejó una obra notable para sus pocos años y, además, en un trabajo titulado «Cromo antiguo» criticó a la buena sociedad de Cabezas que se había amotinado contra el sacerdote del lugar, Juan Antonio Rivera, por «osar casar a una mujer blanca con un hombre de la raza negra». Al respecto escribió nuestro personaje⁷¹:

Por encima de todas esas miserias, se destacaba la noble figura del sacerdote católico José Antonio Rivera, y a él se dirigían todas aquellas expresiones de barbarie.

Y mientras algunas autoridades permanecían irresolutas, y otras impulsaban a la estúpida muchedumbre, el sacerdote hallábase tranquilo como un titán a quien mil enanos intentan esculpirle el rostro.

La lucidez de su pensamiento y la firmeza de sus convicciones se expresa, finalmente, con lujo de detalles en la carta que dirigió a su hermano Isidro, desde Lagunillas, en diciembre de 1895⁷²:

Querido Isidro: Ingreso dentro de unos días en las filas del Ejército Libertador. Luego marcharán Fernando y Antonio. Cuida tú a los viejos, y, desde la ciudad, prestarás también cooperación a la causa de la Libertad de Cuba. Oportunamente recibirás instrucciones.

Conserva ese lapicero de oro, que me regaló Fernando, y con él he redactado mis escritos en pro de la causa socialista, que ocupa y ocupará la atención de las mentalidades más lúcidas de la humanidad, y de absoluta justicia para Cuba. He pasado muchas privaciones y, aun muriéndome por hambre, no lo hubiese vendido por ningún dinero. Quiero lo estimes con idéntico valor.

Como hermano mayor y casado, acompañarás siempre a nuestros padres.

¿Hasta cuándo? ¡No lo sé! El estado social y político de la Isla necesita el sacrificio de gran parte de los ciudadanos, amantes de la Libertad, Justicia y Fraternidad.

Te abraza tu hermano, Luis.

Su vida y su producción literaria merecerían, sin duda, un espacio propio en el contexto de la historia de las ideas progresistas en Cuba, espacio del que carece en estos momentos.

⁷¹ *Ob. cit.*, pág. 26.

⁷² *Ob. cit.*, págs. 17-18.