



BUTLLETÍ del GRUP d'ESTUDIS SITGETANS

Any XXVII

Maig del 2003

Nº 105

Un viatge per la Vilanova cubana (I) *

Siurana Virgili i Suñé

Introducció

L'any 1898, Cuba, Filipines i Puerto Rico, les últimes restes de l'imperi colonial, deixaren de ser territori espanyol, per adquirir la independència.

Des del segle XVIII Vilanova mantenia un important comerç amb Cuba. Exportava vi, aiguardent, conserves i importava tabac, sucre, xocolata, rom i, fins i tot, esclaus procedents de l'Àfrica. Els beneficis obtinguts a Cuba i la repatriació de capitals són a l'origen del creixement de la Vilanova del segle XIX.

A més del comerç, molts vilanovins, sitgetans i ribetans, és a dir, gent de l'actual comarca del Garraf, van emigrar a Amèrica a la recerca d'unes millors condicions de vida. Uns no van aconseguir cap fortuna o es van integrar plenament en algun dels països del continent americà, però altres van tornar havent aconseguit l'èxit que esperaven. Ells són els que coneixem amb els noms d'americanos o indians, que aquí, de retorn a la seva terra nadiua, van fer ús de la riquesa adquirida i hi van deixar empremta permanent: van crear carrers amb estructura moderna i va canviar l'estil de les seves cases, que van voler fer luxoses i remarcables. També van transformar els costums: van crear nous centres de reunió, van intervenir en iniciatives de caràcter cultural o d'ensenyament i determinaren un nou estil de balls i carnavals.

LA VILANOVA VUITCENTISTA

Expansió de Vilanova i la Geltrú durant el segle XIX

El segle XIX va ser una gran època per a Vilanova en tots els aspectes, social, econòmic, urbanístic, etc. És

un període caracteritzat per moltes reformes. L'economia de la vila passà de ser agrícola a industrial i marinera. Pel que fa a la indústria, el 1838 s'establí la fàbrica Roquer, Gumà i Cia i el 1848 s'instal·là la fàbrica de Mar de teixits de cotó. El port era l'altre pilar de l'economia de Vilanova, ja que era la sortida comercial dels productes que el Penedès exportava a les Antilles després que Carles III abolís els privilegis que tenien els ports de Cadis i Sevilla i el comerç que començà a desenvolupar-se a Vilanova estava en el seu millor moment.

Pel que fa a la política, el segle XIX fou una època inestable i de canvis continus. Principalment per les guerres carlines que, amb les seves contribucions afectaren greument l'economia de Vilanova. La burgesia, anticarlina, era la força dominant del moment, i els seus criteris estaven per damunt dels de l'ajuntament. Els burgesos, amb la col·laboració del poble, van fer que la població es fortifiqués. Es començà amb el tancament d'alguns carrers, però el projecte inicial no es pogué dur a terme per manca de recursos econòmics i no es completà fins a molt després.

El maig de 1873 la ciutat, davant la seva negativa al pagament d'impostos fou bloquejada i Vilanova quedà comunicada només per mar. El 8 de març de 1874, els carlins ocuparen Vilanova fins al 8 de maig. Abans d'acabar-se la guerra hi hagué una nova temptativa d'ocupació de la ciutat.

Pel que fa a l'urbanisme, en el segle XIX s'introduïren grans millores a Vilanova. Fou una època marcada per l'augment demogràfic de la població, sobretot en la segona meitat de segle, i això comportà una gran activitat constructora. Vilanova no és una ciutat costanera sinó una ciutat que s'ha estès cap a la costa des d'uns 1'4 quilòmetres lluny del mar. Aquest allunyament va

* Aquest treball va obtenir l'any 2002 un accèssit al Premi Carbonell i Gener per a estudiants de batxillerat.

orientar el creixement de Vilanova. La prosperitat del segle XIX va permetre'n aquest engrandiment, i amb una ampliació tan sobtada, es va crear una gran àrea urbana. Com a conseqüència les cases es van construir baixes i espaioses, amb nombrosos patis intermedis.

Ja el 1815 Vilanova havia començat a créixer amb l'inici d'una rambla que havia de ser perpendicular a l'església de Sant Antoni i recta fins al mar. Egoïsmes particulars van variar el primer pensament i la Rambla es va començar en l'angle en relació a l'església. Aquest trajecte no es va poder prolongar perquè a mig recorregut hi havia l'hort del convent dels caputxins. Amb la crema de convents de 1835, els caputxins i els carmelites abandonaren els seus convents que van passar a convertir-se en béns nacionals. El 1854, es va enderrocar amb autorització municipal la paret que tancava el pas a la Rambla. El 1856 es va continuar un nou trajecte i el 1860 es va arribar fins a la sinia d'en Miró.

L'ajuntament anterior a l'any 1845 havia projectat també obrir un nou carrer a continuació del de Sant Sebastià, de vuitanta pams d'amplada, dit d'Isabel II. El 6 de març, el govern va donar la seva aprovació al projecte. Es va obrir el carrer i es van construir edificis, però hi havia una fàbrica que tallava el nou carrer. Els amos de la fàbrica proposaren que es continués en línia obliqua fins a la platja, però el 22 de març de 1848, Obres Públiques aprovà el traçat de la rambla d'Isabel II segons s'havia projectat. El 6 de juny de 1848 ja estava construïda la nova porta d'Isabel II situada en el mateix passeig o rambla. L'any 1857 es va encarregar a Josep Salvany, mestre d'obres i arquitecte de l'ajuntament, que dibuixés el plànol geogràfic de la població.

Entre els problemes urbanístics hi havia el torrent de la Pastera, que separava l'antic nucli de la Geltrú de la resta de població. Quan plovia, aquest torrent ocasionava molts problemes. Per això, després de l'aiguat de 1864, que va causar grans mals, es va fer necessari cobrir-lo i convertir-lo en un carrer al que es donà el nom de carrer de la Unió.

L'Eixample

Però l'obra més important per a ampliar Vilanova va ser la coneguda com a Eixample, deguda en gran part a l'interès i l'empenta de Francesc Gumà i Ferran. Quan Gumà va tornar a Vilanova procedent de Matanzas l'any 1865, la burgesia estava cansada i el fracàs del ferrocarril i la crisi industrial, comercial i política havien refredat els ànims de la burgesia vilanovina. Gumà va portar amb ell l'optimisme que mancava en aquells moments.

Gumà va comprar els terrenys que no permetien que la Rambla continués el traçat planejat originàriament en direcció recta cap al mar. En una carta que Gumà va

escriure el 13 de maig de 1872 a l'alcalde de Vilanova es veu quines eren les seves idees sobre aquest tema: *"Como Vd. sabe, he de pedir a ese Ayuntamiento que Vd. Preside, me tracen las líneas de la construcción de las ramblas que se cruzan en la huerta que días pasados compré a Dña. Magdalena Miró, con el objeto de dar a esta villa esta mejora. Es mi objeto hacer en las cuatro esquinas, chaflanes de 36 a 40 palmos, y antes de pedirlo quisiera saber si en ello puede haber inconveniente, porque aun cuando yo creo sería más grandioso el encuentro de las Ramblas i pierdo más palmos en las vías, podría yo estar obcecado. Opino también que la Rambla actual debía seguir recta i sobre ello escucho a cada rato varias opiniones que pueden oírse, una recta i otra oblicua para favorecer ciertos terrenos [...] Hallo en la oblicua el inconveniente que todas las calles que vayan a la Marina devian oblicuarse contra el parecer de los adelantos del siglo. Difícil veo por otra parte que en llegando la Rambla en la calle del Camí Gran pueda nunca continuar hasta la Marina por las muchas casas que allí existen y que le impiden el paso. El barrio de la Marina difícil es de arreglar por las configuraciones irregulares de su nacimiento y paréceme que lo más acertado fuera cortar por lo sano, es decir, si D. Pablo Soler se prestara hacer en su finca, el Recreo, otra Rambla Transversal, podría entonces desde allí cortar todas las imperfecciones al barrio de la Marina y desde aquella transversal hacer nacer la Rambla y demás calles rectas hasta encontrar sus respectivos nacimientos en la villa y siquiera tendríamos entonces recto todo lo nuevo".* La proposta de Gumà va guanyar per 8 vots contra 5.

Després d'aquest acord es van continuar les obres de la que avui és la plaça Gumà i es va obrir la rambla Transversal, quedant la rambla Principal definitivament destinada a seguir la línia recta des de la plaça de les Neus fins al mar. Continuaven en la mateixa línia que la rambla Principal, els carrers del Vapor, de Sant Francesc i de Santa Anna.

A l'hora de fer els seus projectes, no va suposar per a Gumà cap problema l'estat que hi havia de guerra permanent, és a dir la guerra carlina a què hem fet referència més amunt, en què es trobava la població. El mes de maig va reunir els propietaris de terrenys situats a la prolongació de la Rambla, convencent-los perquè costegessin un pla que comprendria la meitat de la població. Van prendre part en aquest projecte un grup de propietaris, encapçalats per Gumà: Pere Jacas, Joan Ricart, Pau Soler, Jaume Farreras, Josep Llanza, John Johnson, Joan Adrià, Francesc Ballester, etc. L'ajuntament que no disposava de recursos per a la confecció del projecte va aprovar de bon grat el presentat per Gumà, encara que hi va fer algunes modificacions.

La majoria d'indústries establertes en aquesta època,

s'ubicaren dins dels terrenys de l'Eixample acabat de fer, allunyades dels carrers residencials i comercials, concretament a la rambla Samà. Aquestes indústries eren entre altres, les fàbriques Marquès de filats (1878), la del senyor Soteres també de filats (1880) i prop del col·legi Samà els establiments del senyor Navarro de gèneres de punt i la companyia Murillo i Freixa.

El tren

Un altre servei important que Francesc Gumà va fer a Vilanova va ser portar-hi el ferrocarril. Gumà aconseguí que les dues Cambres aprovessin el projecte i que fos signat pel rei Alfons XII. El 13 de gener de 1877 fou concedida a Gumà l'autorització per a construir un ferrocarril entre Valls i Barcelona. El projecte no tindria subvenció ni auxili de l'Estat.

En cosa d'un any es recaptaren sis milions i mig de pessetes. Gumà i Ferran i Soler i Morell foren els principals accionistes amb cinc-cents mil pessetes cadascun. Tota la burgesia de Vilanova es sumà al projecte. Capitalistes de Barcelona, animats per Gumà, s'interessaren pel ferrocarril i aportaren importants quantitats. Però encara no s'arribava als 10 milions previstos. Aleshores, Gumà tornà a Cuba, reuní els cabals requerits a les ciutats de Matanzas, L'Havana, Càdenas i Cienfuegos, viatjà per Estats Units, Anglaterra i París estudiant els ferrocarrils en aquests països i tornà a Vilanova constituint la Companyia del Ferrocarril de Valls a Vilanova i Barcelona, el juliol de 1878.

A finals dels setanta i començaments dels vuitanta les obres del ferrocarril Barcelona-Vilanova avançaren de manera ràpida. El mes de novembre de 1879 s'havia perforat el túnel que anava des de la Creueta a Calaforn i poc abans s'havia obert el túnel immediat a Sitges. El març de 1880 es construï un pont sobre la riera de Sitges i a finals de març de 1882 es construïa la rasa del passeig de Gràcia de Barcelona.

A començament de 1881, Francesc Gumà adquirí uns terrenys que pertanyien a Mendoza Cortina, una superfície de més d'un milió quatre-cents mil pams, on es volia situar l'estació i els magatzems de la línia fèrria i a començament de març, Gumà, com a gerent de la companyia, va prendre possessió d'aquests solars.

Ben aviat hi començaren les feines de preparació del sòl per a l'aixecament de la nova estació, i poc després s'anuncià la subhasta per adjudicar la construcció dels edificis de l'estació i dels tallers. A les darreries de març s'inicià l'arribada a Vilanova del material que havia estat encarregat per la Societat del Ferrocarril. El vapor "Anna Sala" transportà sis locomotores, que eren part de la comanda concertada.

És prou conegut que el dia 29 de desembre de 1881 s'inaugurà de manera oficial el ferrocarril de Vilanova a

Barcelona. Tot i que, certament, aquesta fou l'obertura oficial de la via, no podem deixar de banda la petita inauguració que tingué lloc abans, el dia 2 de maig de 1881, quan una màquina seguí sense cap contratemps 16 quilòmetres de via amb una regularitat que provava les bones condicions en què es trobava.

La festa de la inauguració oficial començà a Barcelona quan cinc-cents persones invitades a l'acte ocuparen els seients del tren. Entre les personalitats destacades hi havia el bisbe de Barcelona, el capità general, el governador civil, el batlle constitucional, diversos presidents de sala, així com fiscals i magistrats. Junt a ells literats, periodistes, banquers, artistes, enginyers i diversos representants del món de la noblesa, de la indústria i el comerç.

A les nou i pocs minuts del matí, s'engegà el tren. En l'itinerari es preveia no aturar-se solament a les estacions, sinó que el tren realitzaria parades en diferents indrets, amb la finalitat que els viatgers poguessin admirar les magnífiques vistes de les costes del Garraf i també presenciar les obres executades per a portar a terme el ferrocarril. En passar per les diferents estacions, bandes de música i una multitud de persones que es trobaven a les diferents andanes saludaven el comboi.

Quan arribà a Vilanova, el tren començà a xiular i la gent que l'esperava a l'estació esclatà en aplaudiments, victorejant Gumà i el ferrocarril. Quan el tren s'aturà, va tenir lloc la primera cerimònia, que consistí que el bisbe de Barcelona procedís a beneir el ferrocarril. Tot seguit, la comitiva es dirigí a l'església de Sant Antoni, on es va cantar un tedèum i el bisbe va pronunciar una homilia, en la qual va afirmar que "no havien existit, ni podien mai existir, conflictes entre religió i ciència".

Després de la manifestació religiosa, els invitats, les delegacions i comissions invitades a l'acte, anaren cap a un pavelló disposat per al banquet, on, en acabar l'àpat, es realitzaren un seguit de discursos: el governador civil brindà pel rei, les corts, per Espanya i per Gumà. Seguiren discursos de polítics i de representants de diaris com *La Época* o *La Opinión*. Assenyalem el del representant del diari *La Opinión*, que digué que "*antes de ser español, soy catalán*". Francesc Gumà, pujat dalt d'una cadira, manifestà: "*No pensava desplegar els meus llavis, perquè l'emoció que sento m'impedeix de pensar; i menys posar d'acord les moltes idees que en aquest moment són en la meva ment, i perquè m'he proposat no fer-ho fins veure'ns reunits a Madrid*".

Amb la unió Barcelona-Vilanova eren veritat les frases que deien: "*Hoy principiará Villanueva a gozar de los beneficios que hace estar enlazada con la inmensa red de cintas de hierro que atraviesa el universo, grandiosa obra del siglo XIX. La construcción de la cual ha llevado a cabo con asombrosa energía e ingente gratitud, Francisco Gumà; con cuya vía las poblaciones*

quedan enlazadas cual sarta de perlas, siendo Villanueva el broche de oro de esta sarta".

Cronologia dels fets més importants de la Vilanova del segle XIX

1815 Començament de la rambla Principal per a afavorir el creixement cap a mar.

1819 Vilanova té 7.500 habitants.

1838 Primera indústria a la vila: Roquer, Gumà i Cia.

1844 Primers plans del port.

1848 Instal·lació de la fàbrica de Mar (cotó).

1850 Publicació del "Diario de Villanueva y Geltrú". Es determina el límit definitiu amb Cubelles, el torrent de Santa Maria.

1853 Vilanova té 10.310 habitants. Es denuncien fraus amb els vins exportats des de Vilanova. El nostre port es desprestigia a Les Antilles.

1854 Es creen noves fàbriques. Vagues. Repercussions de l'aixecament d'O'Donnell. Constitució de juntes regionals i alcaldes de barri. 1.100 morts en l'epidèmia de còlera.

1855 Triomf polític progressista i politització dels diaris. Enfrontaments entre els periòdics locals, el "Diario" i l'"Eco". Més vagues. Prohibició i dissolució d'associacions obreres.

1856 Vilanova demana ésser cap de partit judicial ja que encara depenia de Vilafranca. Es demana un destacament de la Guàrdia Civil.

1857 Comissió per a l'estudi d'un ferrocarril. Descontent general perquè la línia Barcelona-Madrid passa per Vilafranca i per les comarques interiors.

1858 Es construeix l'església del barri de Mar, que tenia 1.000 habitants, amb donacions de vilanovins d'ultramar. Contínues disputes a través dels diaris, entre Vilafranca i Vilanova.

1859 Vilanova té 11.395 habitants.

1860 Publicació de la primera història de la vila: "Història de la villa de Villanueva y Geltrú", del pare Josep Antoni Garí i Siu-mell, mercedari. Passa inadvertida. S'acaben les obres de l'Aqüeducte i es fan fonts urbanes.

1862 Ja és notori el caràcter industrial de la vila. L'existència d'una burgesia pròpia i l'aportació de grans capitals des de Cuba en són els factors determinants.

1863 Vilanova té 12.000 habitants.

1864 Escàs moviment cultural. Dissolució del gremi de Marejants.

1865 Està en construcció la carretera de Sant Boi a Castelldefels. Inauguració de l'estació de Vilafranca. Aparició de la figura política de Francesc Gumà i Ferran com a promotor de la ciutat.

1866 Aparició del periòdic republicà "El Faro". Més

endavant s'anomenarà "La Antorcha". Inauguració del far de Sant Cristòfol. Sensible modificació de les inversions degut a la situació conflictiva de Cuba.

1868 A Vilanova hi ha 3.100 treballadors. Disminueix l'oferta de treball. Els treballadors són contractats per a obres municipals. Es crea la policia municipal. Revolució. Ajuntament interí.

1869 Hegemonia de la classe burgesa enfront dels artesans i obrers.

1870 Destitució de l'ajuntament. Noves eleccions: Republicans, 367 a la Geltrú, 431 a Vilanova i 428 a Mar; Monàrquics, 287 a la Geltrú, 535 a Vilanova i 552 a Mar. S'obren els establiments de banys, les dones a Sant Cristòfol i els homes a Sant Gervasi.

1871 Víctor Balaguer, representant de Vilanova a les Corts, aconsegueix la represa de les obres de la carretera de la costa. Hi ha dos mesos i mig de vagues. El polític conservador Llorenç de Cabanyes llança des de Vilanova la idea de crear una associació internacional per a lluitar contra la Internacional Comunista. Les vinyes sofreixen malalties.

1872 Després de molts entrebancs es perllonga la Rambla.

1873 Proclamació de la República. Vilanova es manté neutral en la guerra carlista. Fortificació de la vila.

1874 Ocupació carlista. Arriben armes i municions. Exigència per part de l'autoritat militar d'enfrontar-se als carlistes. Posterior davallada militar carlista. Nou alcalde: Francesc de Paula Vidal i Torrents. Construcció de la torre defensiva de Ribes Roges. Gumà financia un projecte d'eixample per a Vilanova cap al barri de Mar.

1875 Gumà va convèncer els veïns de cedir, sense cap indemnització, el milió de pams establerts en el pla per a carrers i places públiques. Es va paralitzar la construcció del port. Vilanova s'havia convertit en un gran centre per les seves funcions comercials d'exportació i importació. Però en no portar-se a terme el projecte, Vilanova va anar deixant d'ésser comercial per a ésser únicament industrial.

1877 Vilanova té 13.613 habitants. Gumà és concessionari del ferrocarril. Rep l'ajut dels vilanovins benestants amb donacions de l'ordre de vint milions de pessetes. Queda constituïda la companyia del ferrocarril.

1878 Es crea el Banc de Vilanova.

1880 Projecte d'una gran exposició dels productes de les comarques de l'àmbit pel qual passa el ferrocarril. Els gestors són Gumà, Lluch, Ferrer i Pollés. Gumà compra els terrenys del costat del col·legi Samà per a l'exposició i per a parc públic.

1881 Inauguració del ferrocarril. S'obre el col·legi Samà i el parc donat per Gumà.

1882 Exposició regional.

1885 Vilanova té 14.000 habitants.

1887 Instal·lació del balneari "La Caritat" davant del passeig del Carme.

1890 Procedent de França arriba a Vilanova la fil·loxera que destrueix els ceps de les vinyes.

1891 S'acaba definitivament l'església de Mar.

1900 Vilanova té 11.895 habitants. Com es veu, el nombre d'habitants davalla a conseqüència de diversos factors, com són la pèrdua de les colònies, la fil·loxera i la crisi industrial.

CUBA A L'ALTRA BANDA DEL MAR

El creixement econòmic cubà en les quatre darreres dècades del segle XVIII va ser marcat per tres esdeveniments fonamentals que, igual com el creixement econòmic català en aquell mateix període estava determinat en bona mesura per l'exportació de productes vitivinícoles i de les indies als mercats exteriors modificaren les relacions de Cuba amb els mercats internacionals.

En primer lloc, L'Havana era una peça fonamental en el sistema imperial espanyol. En aquell port s'havien reunit, tradicionalment, els vaixells provinents dels ports americans que, formant una flota conjunta, havien de travessar l'Atlàntic en direcció a Espanya. Per aquesta raó, L'Havana era una plaça militar de primer ordre en la defensa de les rutes oceàniques espanyoles.

Per això, en cas de guerra constituïa un objectiu prioritari dels enemics, de tal manera que el 1762, durant la guerra dels Set Anys en què Espanya combatia al costat de França contra el Regne Unit, els anglesos van assetjar i ocupar L'Havana. Malgrat que la guerra va concloure amb el triomf britànic i la derrota hispano-francesa, quan es va firmar la pau, L'Havana va tornar a Espanya; l'ocupació havia durat tan sols onze mesos.

Però aquest curt espai de temps fou suficient per a transformar l'economia havanera. Els anglesos estaven interessats en el sucre i inundaren la ciutat d'esclaus negres. Les plantacions de sucre, estimulades per la demanda i la presència abundant de mà d'obra, es van estendre. Les inversions es van multiplicar i les relacions entre l'oligarquia criolla i Londres van crear canals estables. La realitat havanera s'havia transformat per a sempre, i quan els espanyols recuperaren la ciutat, l'oligarquia criolla era perfectament conscient que els seus interessos no tenien per què ser coincidents amb els de la corona.

La corona va haver d'adaptar-se a les noves circumstàncies i, conscient de la ineficàcia del seu sistema colonial, va decidir emprendre el camí de la liberalització comercial entre els ports peninsulars i els d'Amèrica. Tot i així, aquesta primera mesura liberalitzadora del 1764 no seria completada fins a un segon decret del 1778.

El segon fet determinant en el creixement econòmic cubà d'aquesta segona meitat del segle XVIII fou la independència dels Estats Units, que comportà l'obertura d'un mercat molt important i proper. En molt poc temps, el nou veí del nord va esdevenir el principal subministrador i comprador de l'economia cubana. D'aquesta manera, els interessos de les dues parts quedaven estretament units per un lligam que no deixaria de fer-se més estret amb el pas del temps. Així, no és estrany que durant bona part del segle XIX existissin en ambdós països grups "assimilacionistes" molt importants, és a dir, grups que defensaven la conveniència que Cuba s'integrés als Estats Units i quedés assimilada en l'interior de la federació americana.

El tercer element, potser el més decisiu, en l'espectacular creixement econòmic cubà fou la revolució dels negres haitians, que convertí Cuba en el primer productor mundial de sucre. Haití fou colònia francesa fins el 1791, i fins a aquesta data havia estat el principal productor de sucre del món, però aquell any es produí una revolució de la nombrosíssima població negra que comportà l'extermini o la fuga de la població blanca dominants fins a aquell moment. La producció haitiana de sucre es va ensorrar, els preus es van disparar a l'alça, i Cuba ocupà el lloc deixat per Haití. Cuba disposava de terres, de tècnics francesos fugits d'Haití, de xarxes comercials amb els Estats Units i Europa i d'un subministrament abundant de mà d'obra esclava.

Tot això va contribuir a fer que Cuba visqués en aquella darrera dècada del segle XVIII una autèntica dansa de milions.

ELS EMIGRANTS

Objectius de l'aventura americana

El somni americà, és a dir, la possibilitat de fer fortuna, de fer real el mite d'*El Dorado* que havia mogut l'anada americana dels primers conqueridors, va il·lusionar també, des de la segona meitat del segle XVIII, molts catalans. Després de la supressió del monopoli del trànsit comercial que havien tingut anteriorment els ports del sud de la península ibèrica, Sevilla i Cadis, a les acaballes del segle XVIII i durant tot el segle XIX, l'activitat generada pel comerç amb Amèrica va ser frenètica.

El comerç amb les colònies consistia bàsicament en un producte excedentari i d'indiscutible arrelament i tradició al Penedès, el vi i l'aiguardent. Això va originar un intens trànsit de bótes d'aiguardent, esperit de vi i altres caldos penedesencs que, des del port de Vilanova, salpaven cap a ultramar. Gairebé tota la societat hi estava implicada directament o indirecta, bé fos conreant la vinya, fent bótes per embarcar el vi, reparant vaixells,

elaborant conserves per als llargs viatges o distribuint i venent els productes importats de l'altra banda de l'Atlàntic.

Allí es recollia tabac, xocolata, sucre, rom o d'altres productes que desembarcaven en la nostra costa des d'on es distribuïa. Els vaixells no anaven mai buits. També es negociava amb esclaus, recollits a l'Àfrica abans d'iniciar el llarg viatge cap a Amèrica. El tràfic d'esclaus, doncs, convenientment dissimulat sota tota mena d'eufemismes laborals, va ser pràctica habitual i una gran font de riquesa fàcil per a molts catalans.

Inici de l'emigració catalana a Amèrica

La presència catalana a Amèrica es va fer notar a partir de 1778, quan, després de molts segles d'impediments el rei Carles III va decretar la llibertat de comerç amb les Amèriques i Vilanova va començar a enviar les seves naus i els seus homes al Nou Món. Durant un segle, la platja es va convertir en un activíssim centre comercial. S'hi establiren els magatzems de les cases exportadores, fàbriques de conserves de fruita, fassines per a la fabricació d'aiguarent i d'esperit de vi i, sobre-tot, tallers on es fabricaven bótes.

Les dades sobre l'inici de l'emigració vilanovina a Amèrica són escasses, però en podem tenir alguna idea estudiant els censos de l'època i el que diuen els llibres parroquials d'òbits. Sobre la demografia penedesenca en el segle XVIII les dades més fiables són les que ens proporciona el cens que va manar fer el 1787 el comte de Floridablanca¹. Amb elles podem comparar la població entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès, és a dir, la d'una població de vora mar i una altra de l'interior:

Vilanova i la Geltrú

	Homes	Dones	Suma
	2907	3250	6157
exclosos infants	2267	2749	5016
% sexes	42,20%	54,80%	100%

Vilafranca del Penedès

	Homes	Dones	Suma
	1822	1851	3673
exclosos infants	1485	1529	3014
% sexes	49,39%	50,70%	100%

El nombre d'homes, infants exclosos, a Vilanova queda, doncs, quatre punts per sota dels de Vilafranca. La quantitat de 482 homes menys que dones a Vilanova

no és atribuïble únicament a la mortalitat, creiem que el factor migratori influiria bastant en el saldo negatiu que presenten els homes, naturalment més acusat que el de Vilafranca.

Vegem el que succeí en altres localitats, sempre descomptant els infants. El percentatge del sexe masculí a Sant Pere de Ribes és de 47,2%, a Sitges de 47,1% i a Torredembarra de 46,3%. Són tots pobles costaners i veïns nostres, en els quals, indubtablement, també es reflecteix la influència de l'emigració.

No creiem que si a Vilanova hi havia 482 dones més que no pas homes, tots els homes que faltaven eren a l'emigració. Però, comptant curt, podríem arbitrar que, com a mínim, més de dos-cents homes eren fora de la vila per aquesta causa.

No hi ha documentació que aclareixi a on anaven els vilanovins emigrats durant el segle XVIII. Per a suplir en part aquest buit es pot fer servir les dades del llibre d'òbits de la parròquia de Sant Antoni on hi ha la relació dels que, havent mort en mars i terres llunyanes, celebraven a Sant Antoni els funerals, ordenats per les famílies igual com si fossin de cos present.

Des de l'any 1700 al 1800, hi ha la ressenya de 259 òbits que informen dels morts

costes d'Europa i Àfrica	135	52,1%
morts en alta mar	20	7,7%
morts a l'Amèrica	104	40,2%
total	259	100,0%

Els morts a Amèrica es reparteixen així

Cuba	40	38,00%
Puerto Rico	12	11,40%
Santo Domingo	11	10,40%
Costa Firme	9	8,50%
Les Índies	5	4,70%
Guàrico (Haití)	4	3,80%
Guatemala	3	2,80%
Buenos Aires	3	2,80%
Montevideo	3	2,80%
Amèrica (sense precisar)	3	2,80%
Perú	2	1,90%
Mèxic	2	1,90%
Hondures	2	1,90%
Nord-Amèrica	1	0,90%
Xile	1	0,90%
La Florida	1	0,90%
Campetxe	1	0,90%
Jamaica	1	0,90%
Santo Tomàs	1	0,90%
total	105	100,00%

¹ IGLESIAS, JOSEP: *El cens del comte Floridablanca, 1787* (vol. I), pags. 238 i 497

És evident que 105 òbits són pocs per a treure'n conclusions, però hi ha tres coses evidents: la gran dispersió de la gent de Vilanova pel continent americà, la predilecció per Cuba, seguida per les illes majors, Puerto Rico i Santo Domingo, i una certa tendència per la Costa Firme (Veneçuela i Colòmbia).

L'emigració catalana a Cuba.

Poc a poc, l'illa caribenya va esdevenir el lloc més atractiu per a tots aquells que desitjaven fer negocis o, simplement, fugir de la misèria del seu lloc d'origen. I això passava just en el moment en el qual Catalunya iniciava una llarga etapa de dificultats. En els cinquanta anys que transcorren entre el 1790 i el 1840, Catalunya visqué un període força conflictiu que inclou la Guerra Gran contra la república francesa, la guerra del Francès contra l'imperi napoleònic, la restauració absolutista de Ferran VII, la pèrdua de l'imperi colonial espanyol i una llarga guerra civil coneguda amb el pas del temps com la primera guerra carlina. I tot això, amanit amb una sèrie quasi interminable de *pronunciamientos* de tots els signes polítics. I, a més, per si no n'hi havia prou, la Catalunya d'aquells anys vivia els efectes socials de la primera fase de la revolució industrial.

A part de la situació catalana, l'illa caribenya era atractiva per diversos motius. En primer lloc Cuba fou una colònia fidel a la monarquia espanyola i l'emigració catalana cap a Cuba va tenir el seu moment de màxim creixement durant la segona i la tercera dècada del segle XIX, justament en el període de l'esfondrament de l'imperi espanyol a causa de les guerres d'independència de les altres colònies americanes.

Un altre factor que pot explicar la importància de la immigració catalana a Cuba consisteix en el fet que els catalans ja hi tenien una presència força important deguda al flux migratori de les últimes dècades del segle XVIII, i que, per tant, molts dels que sortien de Catalunya hi tenien parents o amics. La majoria dels emigrants catalans eren nois joves que anaven a viure i a treballar a la casa i la botiga d'algun parent, en una mena d'emigració en cadena. Allí ajudaven en el negoci familiar, mentre aprenien un ofici. Molts dels suposats èxits d'un individu concret foren el resultat de l'acumulació d'esforços familiars durant dues o tres generacions.

La vida dels emigrats al Carib

Majoritàriament, l'emigració de catalans a terres

americanes, sobretot Cuba i Puerto Rico, provenia de la zona del litoral, especialment del Garraf, el Barcelonès i el Maresme. Molts dels joves que van marxar ho van fer a la casa de familiars o coneguts que ja estaven establerts en aquelles terres, els quals els acollien i els facilitaven la primera feina. Un cop assolit un primer capital, aquests joves s'establien pel seu propi compte. Un dels negocis que més adeptes va tenir van ser les bodegues, un comerç de queviures on es podia trobar gèneres locals, articles importats d'Europa, vi i licors.

A partir d'aquí, els més emprenedors, optaven per negocis de més abast, com el conreu de sucre, tabac i cafè. Gràcies al tràfic d'esclaus, en què sovint intervenien, aconseguien mà d'obra barata per a les seves terres. En molts casos, la seva activitat, tant en el comerç com en la indústria, es veia complementada amb l'exercici de càrrecs públics, el mecenatge i la participació en el món de la cultura.

A la dècada de 1840, els catalans tenien un paper molt important en l'economia cubana. Vegem com ens el descriu el viatger nord-americà John G. Wundermann en el seu llibre *Notes sobre Cuba*²: "*He dit que són espanyols, principalment, els amos de les botigues, perquè els criolls rarament es dediquen al comerç. Els draps pertanyen en general als asturians, mentre que la venda de comestibles i provisions de boca és monopolitzada pels catalans. Aquests últims componen una classe industriosa, astuta i econòmica, i han rebut, potser a conseqüència d'aquestes qualitats, l'apel·latiu de jueus espanyols, la qual cosa només es pot interpretar com un compliment per als israelites. Una gran part del comerç de l'illa està a les seves mans, com també una grandíssima part de la seva riquesa. A l'interior de l'illa semblen monopolitzar cada ram del comerç, des del farcell del drapaire pelat fins a la botiga rural de contingut mixt, i, a les ciutats portuàries, més d'una casa comercial, amb vaixells que cobreixen el mar, són d'ells [...]. "Cinc anys de privacions i una fortuna" és el seu lema. La major part del comerç amb la vella Espanya està a les seves mans, i últimament també han estès la seva correspondència a altres països i han entrat en competència amb els mercaders estrangers residents*".

Evidentment, aquest text reflecteix perfectament el control que els catalans arribaren a exercir sobre el comerç. A Cuba, la majoria d'aquells comerciants catalans exercien la seva professió en el comerç al detall, fet en modestes botigues o com a venedors ambulants. Només una minoria actuava en el gran comerç ultramarí fet amb vaixells moderns. Els primers ja feien prou amb anar tirant. Alguns fins i tot es veien obligats a tornar a Catalunya tan pobres com quan n'havien marxat.

² MORENO MASSÓ, JOSÉ JOAQUÍN: *La petjada dels catalans a Cuba*, Barcelona (Generalitat de Catalunya) 1992; pàgs. 27.

Els altres, per contra, obtenien beneficis espectaculars en cada operació i s'enriquien ràpidament i constantment. Així, els grans comerciants que havien dominat el món dels negocis portuaris durant les dècades dels anys 20 i 30, van poder diversificar les seves operacions econòmiques.

En contrast amb els propietaris de plantacions sucres, que tenien les seves riqueses immobilitzades en forma de terres i esclaus, els grans comerciants disposaven de diners líquids que podien cedir en forma de crèdits onerosos als plantadors. A més, aquests grans comerciants, que dominaven els ports i els vaixells, també dominaven la comercialització del sucre i el subministrament d'esclaus als plantadors³. Per tant, aquests s'anaren trobant cada vegada més atrapats en les xarxes d'uns comerciants que ara també començaven a dominar el món de les finances.

L'èxit dels grans comerciants catalans està relacionat amb el fet que són ells els que subministraven els elements necessaris per a la producció del sucre: esclaus i crèdit financer. Ells avançaven els diners per a fer la collita i per a elaborar el sucre en els *ingenios*. Els plantadors retornaven el crèdit en forma de sucre a un preu

prèviament convingut. D'aquesta manera, els comerciants passaven a controlar els preus d'aquest producte i, per tant, tota l'economia cubana.

Així doncs, un petit grup de famílies, moltes de les quals eren catalanes, però entre les quals també n'hi havia d'altres llocs de l'estat espanyol, des del País Basc fins a Andalusia, tenia el privilegi de protagonitzar els grans negocis comercials i financers, i també és evident que les relacions entre catalans i cubans es modificaren substancialment, durant les primeres dècades del segle XIX, a mesura que les oligarquies de l'un i l'altre bàndol començaren a disputar el control econòmic i polític de l'illa.

La immensa majoria dels catalans que emigraren a Cuba, però, mai no es va fer rica i per a gairebé tots ells els inicis foren sempre difícils. En moltíssimes ocasions, els catalans hagueren de conformar-se a treballar en els oficis més humils, desplaçant en moltes ocasions els negres que els practicaven, i s'hagueren d'acontentar a ocupar l'esglaó més baix de la societat blanca. És possible que aquesta realitat social fos l'origen d'una expressió cubana molt popular entre els negres: "*¡Ay madre, quién fuera blanco, aunque fuese catalán!*".

³ FRADERA BARCELÓ, JOSEP M.: *La participació catalana al tràfic d'esclaus 1789-1845*, pàgs. 119-139. GUIMERÀ RAVINA, AGUSTÍ: *Marins catalans en el tràfic d'esclaus: els viatges del capità Llopis i Llopis (1817-1819)*, pàgs. 291-312.

**Aquest número ha estat
publicat amb l'ajuda de**

 **Caixa de Sabadell**