

Facultad de Ciencias Sociales y Humanísticas.
Departamento de Historia

Trabajo de Diploma en opción al
Título de Licenciatura en Historia

Título: La gestión del proyecto ferrocarrilero durante el gobierno de Ramón María de Labra en Cienfuegos (1844-1848)

Autor: Henry A. Gutiérrez Vergel
5to Año Licenciatura en Historia. CRD

Tutora: Lic. Mery Berta Pérez Lorenzo
Investigadora

Cotutora: MsC. Miliada Hernández García

Consultante: MsC. Mercedes Ferrer García

Cuso 2012-2013
“Año 55 de la Revolución”

Índice

Resumen

Introducción.....1

Capítulo I: Ramón María de Labra. Situación socio-económica de Cienfuegos a su llegada.....8

1.1- Ramón María de Labra: su apoyo a la causa liberal.....8

1.2- Situación socio-económica de Cienfuegos al arribo de Ramón María de Labra.....14

1.2.1- Mejorar los caminos, una preocupación del Ayuntamiento cienfueguero. Primeros proyectos ferrocarrileros en la villa.....17

Capítulo 2: La gestión del proyecto ferrocarrilero Cienfuegos-Villa Clara durante el gobierno de Ramón María de Labra (1844-1848).....22

2.1- La política de gobierno de Ramón María de Labra: sus derroteros fundamentales.....22

2.2- La gestión del proyecto ferrocarrilero.....27

2.3- La élite comercial en Cienfuegos de 1844-1848: accionistas del proyecto ferroviario.....33

Conclusiones.....40

Recomendaciones.....42

Fuentes Consultadas.....43

Anexos

Resumen

La presente investigación permite indagar en los aspectos que propician la gestión y terminación del proyecto ferrocarrilero durante el período de gobierno de Ramón María de Labra. Su importancia radica en que pese a que le antecedieron varios intentos en la misma década, fue este finalmente el que logró que en 1849 comenzaran las labores constructivas del mismo. Es decisiva la figura de Ramón María de Labra porque desde muy joven ingresa en el ejército español defendiendo la causa liberal, en medio de la dicotomía absolutismo-liberalismo, participa en acciones y campañas de guerra de gran envergadura apoyando dicha causa, que marcaría su vida como militar y político.

Esta investigación se desarrolla a partir de varios métodos: Entre los teóricos está el histórico-lógico como el principal, pues posibilitó explicar dentro del marco de una jurisdicción, el desarrollo de los procesos históricos; el analítico-sintético permitió el análisis y la síntesis de la información contenida en las fuentes consultadas; el inductivo-deductivo facilitó ir de lo general a lo particular, e inferir causas y consecuencias de los procesos liberal y científico- tecnológico en la gestión del proyecto ferrocarrilero Cienfuegos- Villa Clara. El método empírico de consulta de documentos posibilitó la identificación de transformaciones, miembros de la élite y socios inmersos en el proyecto del ferrocarril durante el gobierno de Labra. El estudio de este periodo de gobierno representado por Labra es poco conocido, sin embargo fue determinante en esta etapa, constituyendo un aporte a la historia regional y local de Cienfuegos.

Introducción

La colonia Fernandina de Jagua nace en el año 1819. En algo más de una década ya asiste al llamado “boom azucarero”. La necesidad que este proceso señalaba de transportar mercancías hacia un puerto de embarque propició que se consolidara la idea de un proyecto ferrocarrilero. Aunque los primeros intentos de trazar líneas férreas datan de inicios de la década del 40, su concreción solo tuvo lugar durante el gobierno de Ramón María de Labra.

Su administración (1844-1848) representó para la villa de Cienfuegos un periodo de grandes avances y transformaciones, en medio de la entronización del liberalismo en España y por ende en su colonia Cuba. Imbuido de las ideas liberales, Labra con una política encaminada a desarrollar las infra y superestructura de la villa, crea proyectos como la construcción de edificaciones, mejoras en la urbanización de la ciudad, cobro de servicios y consolidación de mecanismos para la creación de fondos a partir de suscripciones. Esta última era la principal limitación de que adolecían los proyectos ferrocarrileros anteriores. El ferrocarril era, en este contexto, una de las inversiones más necesarias por el mal estado de los caminos que obstaculizaban la transportación de personas y mercancías. Tales transformaciones impulsaron el desarrollo de Cienfuegos. De ahí la importancia que tiene el estudio de su política de gobierno, y específicamente su contribución al proyecto ferrocarrilero.

A nivel nacional no se han localizado hasta el momento investigaciones realizadas sobre la política de gobierno de Ramón María de Labra. A nivel local se ha trabajado esta figura como parte de un período histórico de forma referativa en el acontecer de la época. Tal es el caso de *Memoria Histórica de Cienfuegos y su Jurisdicción* de Enrique Edo, así como *Memoria Descriptiva Histórica y Biográfica de Cienfuegos. 1819-1919* de P.L. Rousseau y P.D. de Villegas. Estos investigadores describen las principales transformaciones o avances de la época y la permanencia de esta figura en el gobierno. Ambos textos poseen un carácter

positivista, lo cual constituye su limitación. Sin embargo son serios trabajos de recopilación histórica.

Algunos textos de historia de Cuba han sido consultados pues tributan a nuestra investigación para la conformación del aparato teórico conceptual de la misma, tal es el caso de *Élites y grupos de Presión en Cuba*, de María del Carmen Barcia. Aunque el periodo que aborda la obra no está dentro del marco temporal de esta investigación, constituye un referente metodológico pues opera con núcleos conceptuales tales como élite y grupos de presión, así como su surgimiento y papel en el desarrollo histórico.

Se ha consultado además el *Diccionario Biográfico de Cienfuegos* de Luis J. Bustamante, que brinda una síntesis de la vida de Ramón María de Labra. Se tiene conocimiento de que en el centenario de la ciudad se realizó la “Monografía Histórica de la Actuación del Gobernador Político y Militar de Cienfuegos D. Ramón María de Labra” escrita por José María Cortés, que obtuvo el primer premio del Casino Español, medalla de oro y diploma del Ayuntamiento de Cienfuegos, que hasta este momento no se ha podido localizar. (Rousseau, P.L.1920: 101)

Se trabajó con parte sustancial de trabajos publicados de la actual historiografía regional, de formación marxista-leninista, los cuales aportan muy significativos análisis y reflexiones. Se incluyen aquí historiadores e investigadores como Orlando García Martínez, Florentino Morales Hernández, Alina Puig Yantá¹ y Samuel Sánchez Gálvez², que abordan la etapa histórica en que se destacó esta figura, pero no arrojan una valoración de su política de gobierno.

En investigaciones más recientes como *Síntesis Histórica Provincial. Cienfuegos* de Colectivo de autores, *Emigración Asturiana a la región de Cienfuegos* (1880-

¹ *El brigadier José González Guerra*

² *Legados Perdurables y Masonería en Cienfuegos, 1878-1902*

1930) de Alejandro García Rodríguez, abordan desde un punto de vista marxista la etapa, la figura y las transformaciones de su tiempo de gobernación aunque no profundizan en este sentido por abarcar el estudio de un periodo más amplio de la historia cienfueguera.

En el tratamiento historiográfico que hasta el momento se le ha dado al tema se pueden señalar las siguientes carencias:

1. No se han analizado todas las fuentes documentales disponibles para el estudio de la política de gobierno de Labra, por cuanto aspectos tales como su filiación liberal no se analizan con el debido interés que este aspecto posee en relación con su proceder en Cienfuegos.
2. El tratamiento de la figura en la historiografía consultada hasta el momento se realiza de forma general, para valorar otros procesos que se vinculan con él y no especifican con respecto al proyecto ferrocarrilero.

Se ha determinado el marco temporal de (1844-1848) porque es el período en el que Ramón María de Labra se desarrolla como Gobernador Político y Militar de la Villa de Cienfuegos, asignado por el gobierno superior de la Isla. Período coincidente con un desarrollo de la producción azucarera (el boom azucarero), durante el cual se introducen mejoras y transformaciones, se culmina el cálculo del presupuesto para el proyecto del ferrocarril, propiciando el inicio de la construcción del mismo.

Problema Científico.

¿Cómo se gestionó el proyecto ferrocarrilero durante el período de gobierno de Ramón María de Labra en Cienfuegos?

Objeto de Estudio:

La política de gobierno de Ramón María de Labra en Cienfuegos entre 1844 y 1848.

Campo:

Gestión del proyecto ferrocarrilero durante el gobierno de Ramón María de Labra en Cienfuegos entre 1844-1848.

Objetivo general.

Analizar la gestión del proyecto ferrocarrilero Cienfuegos-Villa Clara durante el gobierno de Ramón María de Labra.

Objetivos específicos.

- 1- Caracterizar la formación político- militar de Ramón María de Labra y el contexto cienfueguero a su llegada.
- 2- Identificar las transformaciones ocurridas durante el período de gobierno de Labra en Cienfuegos, en especial las que se relacionan con la realización del proyecto del ferrocarril.
- 3- Argumentar la gestión del proyecto del ferrocarril Cienfuegos- Villa Clara.

Idea a defender:

La gestión del proyecto ferrocarrilero formó parte de la política de gobierno de Ramón María de Labra en vistas de mejorar la situación de los caminos. El interés del ayuntamiento y de la élite económica del territorio, pero fundamentalmente la vinculación entre ellos hicieron posible la aprobación del mismo por el gobierno de la Isla en 1848.

Se operó con núcleos conceptuales tales como: Liberalismo, Política de Gobierno y Élite.

Liberalismo, según Eduardo Torres Cuevas, es una teoría política que, como toda teoría tiene una fundamentación filosófica y, como toda política, esencialmente práctica; sistema de ideas que aspiró a ser la plena, absoluta y excluyente expresión de la modernidad; y doctrina económica, política y filosófica que aboga por el desarrollo de la libertad personal individual y, a partir de esta, por el progreso de la sociedad, condicionado por la lógica interna de la sociedad

capitalista moderna. El mismo autor precisa que Ilustración y Liberalismo en Cuba, por tanto, transitan en los siglos XVIII y XIX. (Torres Cuevas, E. 2006: 42-43)

Política de Gobierno se define como: las leyes y políticas formuladas y reforzadas a través de sistemas legislativos que rigen el funcionamiento del sistema político, tales como las campañas electorales, registro de partidos políticos, las votaciones y ser miembro de organizaciones políticas internacionales; incluyendo los tratados internacionales, la constitución y otras normas que regulen la creación de leyes y reglamentos. (Política de Gobierno. 2001)

Mientras que la concepción de élite ha sido abordada por Lenin, en su obra “Una gran iniciativa”, cuando expresa que las clases sociales son grupos de hombres que se diferencian entre sí por el lugar que ocupan en un sistema de producción social históricamente determinado, lo cual responde a la existencia de una élite social. (Ilich Lenin, B.1977: 211-212)

María del Carmen Barcia, por su parte define como élite criolla a los emparentados con los grandes de España, con cargos importantes y posiciones claves en el gobierno colonial, vinculados a figuras centrales de países. (Barcia María del, C. 1987: 2) Por otro lado Orlando García Martínez, destaca que la élite predominante de la raza blanca era propietaria de casi todas las manufacturas azucareras de la región, por lo que no se contrapone con el análisis anterior. (García Martínez, O. 2008: 77)

Esta investigación se desarrolla a partir de la utilización de varios métodos: Entre los teóricos está el histórico-lógico como el principal, pues posibilitó explicar dentro del marco de una jurisdicción, el desarrollo de los procesos históricos, analizar el contexto en que se desarrolló el gobierno de Ramón María de Labra y sus particularidades; el analítico-sintético permitió el análisis y la síntesis de la información contenida en las fuentes consultadas; el inductivo-deductivo facilitó ir de lo general a lo particular, e inferir causas y consecuencias de los procesos

liberal y científico- tecnológico en la gestión del proyecto ferrocarrilero Cienfuegos-Villa Clara. El método empírico de consulta de documentos permitió la identificación de transformaciones, miembros de la élite y socios inmersos en el proyecto del ferrocarril durante el gobierno de Labra.

Entre las fuentes imprescindibles para el desarrollo de esta investigación están las Actas Capitulares que atesora el Archivo Histórico Provincial de Cienfuegos. De la Biblioteca Nacional de Cuba José Martí fueron consultados los documentos siguientes: “Compañía del Ferro-Carril entre Cienfuegos y Villa Clara. Reglamento de esta Empresa”, “Camino de Hierro. Informe de los Ingenieros don Julio Sagebien y don Alejo Helvecio Lanier, sobre el de Cienfuegos a Villa Clara” y “Memoria del Excmo. Sr. Conde de Fernandina, Presidente de la Junta Directiva de la Empresa del Ferro-carril entre Cienfuegos y Villa-Clara”, todos del período que nos ocupa.

Del Archivo Nacional de Cuba: “Expediente sobre propuesta de D. Ramón María de Labra para el empleo de Brigadier”, del 27 de agosto de 1843, dentro de este, El documento titulado “Regimiento Infantería de Galicia” y “Carta con fecha del 18 de febrero de 1844”. Se consultó también el “Expediente sobre los medios que se adopten para el fomento y prosperidad de Cienfuegos”, de 1845. El “Expediente No. 27 emitido por la secretaría política”, relacionado con la construcción del camino de hierro de Cienfuegos a Villa Clara, del año 1842.

La presente investigación permite indagar en los aspectos que propician la gestión y terminación del proyecto ferrocarrilero durante el período de gobierno de Ramón María de Labra. Su importancia radica en que pese a que le antecedieron varios intentos en la misma década, fue este finalmente el que logró que en 1849 comenzaran las labores constructivas del mismo. Constituyendo así un aporte a la historia regional y local de Cienfuegos.

La investigación está estructurada en dos capítulos, en el capítulo uno, “Ramón María de Labra. Situación socio-económica de Cienfuegos a su llegada”, se desarrolla una panorámica de la vida de Ramón María de Labra, y del contexto cienfueguero al arribo de esta personalidad. En el capítulo dos “Política de Gobierno de Ramón María de Labra en Cienfuegos: el proyecto ferrocarrilero”, aborda la política de gobernación de Ramón María de Labra en Cienfuegos de 1844-1848, en función de la necesidad de llevar a cabo la realización del proyecto ferroviario y su interrelación con una élite comercial interesada en el desarrollo y el progreso de la jurisdicción.

Capítulo I: Ramón María de Labra: situación socio-económica de Cienfuegos a su llegada.

La política de gobierno de Ramón María de Labra en Cienfuegos trajo consigo transformaciones sustanciales en los órdenes económico, político y social de la villa. En ello influyó, entre otros aspectos, la formación político-militar del mismo. Desde muy joven ingresa en el ejército defendiendo la causa liberal, primero ante la invasión napoleónica y luego en el marco de la proclamación de la carta magna de 1812. En medio de los conflictos generados alrededor de la dicotomía absolutismo-liberalismo, Labra participa en acciones y campañas de guerra de gran envergadura apoyando la causa liberal, lo que marcaría su vida como militar y político. Como resultado de estas obtuvo importantes méritos, como órdenes militares, cruces, escudos y títulos de distinción, hasta que obtiene el grado de Brigadier desempeñándose como Gobernador Político y Militar de la jurisdicción de Cienfuegos, a la que arriba el 26 de enero de 1844.

A su llegada, Cienfuegos poseía un desarrollo socio-económico erigido sobre la base de la producción azucarera, para lo cual contaba con buenas condiciones naturales que lo posibilitaron. Entre estas se encontraban la existencia de fértiles tierras y la presencia de un puerto natural de excepcionales condiciones para la comercialización. Estas condiciones unidas a la introducción de mejoras y avances tecnológicos, propiciaron el aumento de la población y la urbanización y crearon las premisas para la introducción del ferrocarril.

1.1 Ramón María de Labra: su apoyo a la causa liberal en España.

El siglo XIX en España fue un periodo de transformaciones que marcarían su ulterior desarrollo. Un elemento fundamental que caracterizó estos cambios lo constituyó la guerra de la Independencia contra los franceses, conocida como la Invasión Napoleónica y el otro las alternancias en el poder de los elementos liberales. En ambos procesos Labra estuvo implicado. El primero resultó su

bautismo como militar, mientras que su apoyo a los liberales en lo adelante redundaron y marcaron su filiación a esta corriente de pensamiento.

Ante la invasión francesa y pese a que a lo largo del siglo XVIII los militares no tuvieron pretensiones políticas, consecuentemente fue un hecho consumado la intervención del Ejército en la vida española. “Este se convierte en un arma decisiva de las grandes revoluciones políticas” (Colectivo de Autores.1992:85-86), que tenían como meta la instauración de cambios políticos, económicos y sociales enraizados en el liberalismo.

Ramón María de Labra constituyó uno de los militares de academia inmersos en este contexto. (Bustamante, L.J. 1860: 32) Nació en el año 1788 en Cangas de Onís, Asturias, España. Sus padres fueron Benito y Magdalena Gómez³. Fue estudiante de la Universidad de Oviedo, en la que lo sorprendió la invasión napoleónica e ingresó en el Ejército Español.

Labra participó en diversas campañas y acciones de guerra en medio de la invasión extranjera. Entre estas se encuentran la del año 1808, a la cual entró a servir en clase de voluntario en la línea de Pisués, a las órdenes del Mariscal de Campo Francisco Ballesteros. El 8 de mayo del propio año participa, en la de Cabezón de la Sal, el 24 del mismo mes en la de Margollés y Cangas de Onís. Los días 10 y 11 de junio estuvo en la acción de Peña Castillo en Santander, al igual que el 24 de agosto, en el desalojo de los enemigos del General Carmona y Punta de Santa Lucía.⁴

En el mismo contexto ejerció también las funciones de Ayudante Mayor del Regimiento de Villaviciosa, encargado de este por 13 meses. Fue Sargento Mayor del 2º Regimiento de Asturias donde estuvo 7 meses. En mayo de 1809, tuvo la misión de pasar disfrazado a observar la posición y movimientos de los enemigos

³ Archivo Nacional de Cuba. Fondo: Asuntos Políticos. Legajo N°. 140. Signatura 8. Regimiento Infantería de Galicia. Expediente sobre propuesta de D. Ramón María de Labra para el empleo de Brigadier. Madrid 27 de agosto de 1843.

⁴ Ibídem.

desde los territorios de Arascua y Robles. Con el éxito de esta misión obtuvo el grado de Capitán Depositario.⁵

La lucha por la expulsión de los franceses se extendió hasta el año 1812. Labra continuó participando en las campañas de guerra, como la del Principado de Asturias. Estuvo allí hasta la retirada de los franceses donde se volvió a incorporar en el cuerpo del Ejército del Brigadier José María. Perteneció también a la división dirigida por el Mariscal de Campo Conde de San Román, que para entonces se encontraba en las inmediaciones de la región de Astorga, logrando la rendición de la plaza, el 18 de agosto de 1812. Como resultado de estas acciones fue destinado a conducir los prisioneros de la campaña al territorio de Galicia.⁶ Su activa participación en campañas militares contra los invasores, le permitió madurar desde el punto de vista político y militar.

Tanto fue así que con solo 24 años de edad, Labra era ya uno de los partidarios de la aprobación de la Constitución que se establecería en España en 1812. Es significativo su apoyo a la nueva carta magna por todo lo que ella implicaba para entonces. La misma se caracterizó por ser una de las más liberales de su tiempo. Establecía la soberanía en la Nación (es decir ya no en el rey), la monarquía constitucional, la separación de poderes, la limitación de los poderes del rey, el sufragio universal masculino indirecto, la libertad de imprenta, la libertad de industria, el derecho de propiedad y la abolición de los señoríos.

La Constitución incorporaba la ciudadanía española para todos los nacidos en territorios americanos, prácticamente fundando un solo país incluyendo a las colonias americanas. Aunque el texto constitucional no contemplaba el reconocimiento de ningún derecho para las mujeres, ni siquiera el de su propio origen, representaba la subversión del poder del monarca, la abolición de algunas trabas feudales, la igualdad entre peninsulares y americanos, y además ponía fin a

⁵ Ibídem.

⁶ Ibídem.

la inquisición, aspectos claves para el desarrollo político-constitucional, económico y social de España.

Dicha constitución marcaría una apertura al mundo moderno. Además posibilitaría un conjunto de medidas encaminadas a promover un profundo cambio estructural en España. Labra en lo adelante apoyaría su puesta en práctica y la subida al poder de los liberales que defendían tales preceptos.

A raíz de la restauración de Fernando VII en 1814, y la derogación de la Constitución, Ramón María de Labra apoya los acantonamientos liberales que se desarrollan en Cádiz y Barcelona.⁷ Su expediente militar refiere que entre los años 1816 y 1817 como parte de su carrera político-militar, perteneció a la Guarnición que radicaba en la Plaza de Barcelona. Desde allí fue destinado con su regimiento a componer parte del Ejército expedicionario, que tendría como objetivo reunirse en Andalucía, con objeto de restablecer la Constitución.⁸

Barcelona representó, al igual que Cádiz, centro fundamental para la preparación y organización de futuras acciones militares a favor del liberalismo. Manuel Tuñón de Lara, aclara que “se mantenía el liberalismo en las ciudades comerciales (Barcelona y Cádiz)” (Colectivo de Autores.1988:325) y como resultado de las relaciones entre los oficiales españoles con los militares ingleses y la influencia ideológica de los que habían permanecido en Francia, se habían acrecentado los seguidores del liberalismo en las filas del Ejército. En el último de los casos se hallaba Labra quien, en consecuencia de sus implicaciones con la causa liberal fue hecho prisionero en el territorio conocido como Palmar del Puerto de Santa María y fue conducido al Castillo de San Sebastián de Cádiz, donde permaneció incomunicado hasta el 9 de enero del año 1819 que logró fugarse. (Colectivo de Autores.1988:325)

⁷ ANC. Fondo: Asuntos Políticos. Legajo N°. 140. Signatura 8. Regimiento Infantería de Galicia. Expediente sobre propuesta de D. Ramón María de Labra para el empleo de Brigadier. Madrid 27 de agosto de 1843.

⁸ *Ibíd.*

En enero de 1820 Ramón María de Labra se incorpora al triunfo liberal, en las filas de las primeras tropas ubicadas en el Puerto de Santa María. Estas acababan de pronunciar la constitución como resultado de un golpe de estado bajo el mando del General Rafael de Riego⁹. Se daba inicio al trienio liberal 1820- 1823.

Riego había participado en las conspiraciones liberales encaminadas a sublevar al Ejército contra el régimen absolutista impuesto por Fernando VII. Se pronunciaba públicamente a favor de la Constitución de Cádiz de 1812 y recorrió Andalucía al frente de una columna, animando a la insurrección a los liberales y sin encontrar apenas resistencia, hasta que Fernando VII se decidió a jurar la Constitución en 1820. Una vez en el poder político, Riego se convirtió en símbolo del liberalismo radical y colaboró con los gobiernos liberales como Capitán General de Galicia y de Aragón, incluso presidente de las Cortes en el año 1822.

Labra para ese año, obtenía el mando de la 1ª Brigada de la 2ª división del Ejército, este constituyó uno de los cargos más importantes dentro de su vida como militar y confirma su filiación liberal. Acerca de su accionar el Mariscal de Campo Ramón Salvador expresaba: “...es *benemérito á la Patria por el merito con que se distingue por su oposición á toda transacción con los enemigos...*”¹⁰.

Cuando se produjeron las acciones de la invasión francesa, conocida como “Cien mil hijos de San Luis”, en 1823, con el objetivo de restablecer el absolutismo en España, Riego le confirió a Labra el poderío de las tropas que anteriormente dirigía, conocidas como el Batallón de Guías.¹¹ Ejecutado Riego y restaurada la monarquía, Labra, el 18 de julio de 1824 bajo el mando del General Francisco Ballesteros, fue conducido prisionero a Francia y posteriormente a Inglaterra, en

⁹ Nació en Santa María de Tuñas, Asturias, en el año 1785. Su vida transcurrió como militar, el cual luchó contra los franceses en la guerra de la independencia. Como consecuencia es hecho prisionero en Francia, donde recibió la influencia ideológica del liberalismo revolucionario. (Sánchez Mantero, R. 2001: 97)

¹⁰ *Ibídem*.

¹¹ ANC. Fondo: Asuntos Políticos. Legajo N°. 140. Signatura 8. Regimiento Infantería de Galicia. Expediente sobre propuesta de D. Ramón María de Labra para el empleo de Brigadier. Madrid 27 de agosto de 1843.

condición de emigrado, donde permaneció hasta el año 1833.¹² Labra era expresión del apoyo del Ejército al liberalismo y este cuerpo militar constituyó, de hecho, la columna vertebral del sistema constitucional español. (Colectivo de Autores.1992:85)

Los pasos seguidos por Labra en sus primeros años como militar, así como las implicaciones políticas de su filiación liberal, condicionaron su exilio, interrumpido primero por la amnistía que promulgó Fernando VII, que le permitió volver a España en 1833, y continuado después cuando por la condición de “excedente” que se le otorga en 1835 tiene que abandonar dicho territorio. Es destinado entonces a continuar con sus servicios en el Ejército de la Isla de Cuba. (Bustamante, L.J. 1860: 33)

Para el día 8 de marzo del propio año desembarcó en la Habana con el grado de Coronel de Ingenieros, incorporándose al Batallón Galicia Peninsular. Aquí se establece y crea una familia. En 1840, junto a su esposa Rafaela González Cadrana, tienen un hijo. Este sería con el tiempo el ilustre escritor y elocuente tribuno parlamentario Rafael María de Labra. (Bustamante, L.J. 1860: 33)

Ramón María de Labra, obtuvo importantes cargos militares en Cuba. Varios fueron los factores que propiciaron su ubicación en puestos significativos dentro de la estructura político-militar de la Isla. Entre ellos es preciso mencionar que en España se está produciendo entre 1832 y 1837 un ascenso de figuras liberales, nucleadas alrededor de la regente María Cristina de Borbón, frente a los partidarios carlistas, lo cual va a incidir en que se permita el nombramiento de declarados liberales como Labra en la estructura militar de Cuba. Sobre todo cuando el Capitán General Miguel Tacón y el Intendente Claudio Martínez de Pinillos, estaban en pugna por las prerrogativas que el primero retiraba a la naciente burguesía azucarera cubana que representaba el segundo, y que podía desatar conflictos internos. Por otro lado no es descartable la importancia de la

¹² Ibídem. Otra bibliografía como el Diccionario Biográfico de Cienfuegos de Luis J. Bustamante declara que Ramón María de Labra también estuvo emigrado en Bélgica.

experiencia militar que poseía Labra y a ello se añade la prolongación del período liberal con la subida del moderado Baldomero Espartero a la regencia en España.¹³

En tanto, en 1840, era nombrado Capitán de la Isla de Cuba, Gerónimo Valdés, conocido abolicionista, Labra era colocado como Vocal de la Comisión Militar Ejecutiva Permanente¹⁴. En lo adelante desempeñó varias funciones como la dirección del cuerpo de soldados destinados a guarnecer el Castillo del Príncipe y para 1843, fue ascendido a Brigadier por orden del Capitán General de la Isla. Fue nombrado poco después Gobernador Político y Militar de Cienfuegos, desempeñándose en posesión del cargo el 26 de enero de 1844. (Bustamante, L.J. 1860: 34)

Una vez en la villa de Cienfuegos, y en su doble condición de político y militar, Labra enrumbará su política de gobierno a implementar cambios consecuentes con su filiación liberal. Los cambios en el pensamiento teórico que habían tenido expresión en la Constitución española de 1812, que fuera defendida desde su posición como militar, debían ponerse en práctica en las esferas económica, social y política. Cienfuegos con una economía azucarera que hacía crecer su población y demandaba cada vez más transformaciones, era una plaza propicia para ello.

1.2 Situación socio-económica de Cienfuegos al arribo de Ramón María de Labra.

Cienfuegos entre los años 30 al 40 del siglo XIX va a poseer excelentes condiciones naturales para la explotación azucarera, la cría de ganado, además de ríos navegables y una bahía ideal que garantizaría la transportación rápida y barata de los productos. Desde años anteriores se habían sentado los precedentes. Acerca de ello Moreno Friginals señalaría que fue el resultado de la

¹³ Militar español que vivió en Cádiz el nacimiento del liberalismo español, senda que no abandonaría jamás. (Jordán Vives, T. 1835: 157)

¹⁴ Este puesto solo se confiaba a los Jefes de Cuerpos que se hallaban en guarnición en La Habana. Ibídem.

expansión hacia el este de la agricultura cañera, proveniente del occidente de la isla. Esta encontró por los años 30 en la región de Cárdenas, Colón, Sagua la Grande y la llanura de Cienfuegos, las condiciones naturales para que se produjera el boom azucarero. (Fraginals, M. 1978: 46)

Este boom azucarero en Cienfuegos constituyó el inicio del más violento crecimiento azucarero que había tenido hasta el momento. Tanto es así que atrajo una creciente cantidad de fuerza de trabajo. Además propició un incremento en el número de ingenios hasta llegar a 102 en la jurisdicción. Esta situación favoreció más tarde a los comerciantes y hacendados la proliferación de sus negocios. (García Martínez, O. 2008: 69)

Los hacendados locales disponían para entonces de recursos suficientes para fomentar el negocio azucarero como resultado de la acumulación de capitales por concepto de actividades, como la exportación de maderas preciosas, productos ganaderos, entre otros. Junto a los radicados en la villa, los trinitarios, habaneros, villaclareños y matanceros que reunían esa condición, aprovecharon la coyuntura del mercado para intervenir en la región, donde podían obtener tierras fértiles, mejor ubicadas para el cultivo de la caña y a precios inferiores. (Anexo 1)

Las producciones azucareras hicieron posible que los comerciantes locales asumieran la función crediticia usurera. Esto se debió a la falta de entidades bancarias que existía en Cuba y específicamente en Cienfuegos. Situación esta que garantizó que diferentes sociedades comerciales se colocasen en una situación privilegiada, convirtiéndose en la élite de poder en la villa.

Surgieron entonces casas comerciales como la de “Avilés y Leblanc” en 1839, “Terry and Richardson” en 1839 y “Rebaza, Font y Cía”, en 1840. Unido a esto aparecen en Cienfuegos importantes firmas comerciales foráneas, como las trinitarias “Arrechea y Cía”, “Apezteguía” y las habaneras de Julián de Zulueta y Pedro Blanco, entre otras.

A finales de la década del 30 la expansión azucarera en la jurisdicción se hizo notable. El desarrollo que se fue alcanzando se refleja en importantes indicadores económicos. Estos se manifestaron fundamentalmente por las producciones de los ingenios, que aportarían alrededor de 237 600 arrobas de azúcar al producto anual por encima del café, el maíz, el arroz y el tabaco. Además, “(...) contaba con 26 plantaciones azucareras, (...) y 942 fincas en explotación” (García Martínez, O. 2008: 57) A través de estos datos se puede apreciar el crecimiento sostenido que tenía la villa desde la fundación como colonia.

Al igual que la manufactura azucarera se desarrollaron otras producciones secundarias vinculadas a los cultivos varios y la ganadería. Fundamentalmente como medio de subsistencia que irían a resolver las necesidades crecientes de la villa y los poblados surgidos. La producción agrícola también alcanza gran variedad. (Anexo 2) Aunque las producciones se habían diversificado y abarcaban otros renglones, las producciones de azúcar eran mayoritarias. Por tanto, aquel que las producía veía este territorio con potencialidades para el producto y la obtención de ganancias lucrativas.

Por otro lado se encontraba la exportación e importación de diversos artículos. Las condiciones de la bahía hacían posible la introducción de grandes cantidades de ellos. Fundamentalmente provenían del exterior y eran consumidos por las regiones de Villa Clara, una parte colindante de Trinidad y las tierras en torno al río Hanábana. Este puerto representaba sustanciales ventajas no solo para los lugareños sino también para las regiones vecinas.

El desarrollo alcanzado en el puerto de Jagua se diferenció de otros existentes en la isla. Esta bahía facilitó la ruta de cabotaje en la costa sur, la cual favoreció grandemente el trasiego de productos a los diferentes mercados. “Los puertos de Batabanó, Trinidad, Manzanillo y Santiago de Cuba proporcionaban las

embarcaciones, marinos y capitales imprescindibles para este comercio”. (García Martínez, O. 2008: 56)

Sin embargo las rutas para llegar al puerto eran tortuosas como sucedía a lo largo del territorio nacional. El investigador norteamericano Roland T. Ely refiriéndose a la agricultura cubana destaca, que de todos los factores que obstaculizaban la continuidad del crecimiento de la misma, el de las comunicaciones internas era el más notorio. Tanto es así que “...en momentos en que el mercado extranjero clamaba por el azúcar de Cuba, los hacendados de esta hallaban sumamente difícil explotar las ricas tierras del interior al no contar con facilidades para transportar las cosechas a puerto. Considerándose afortunados si sus haciendas eran atravesadas por ríos, pues en tal caso podían llevar la producción en barcas hasta la costa marítima”. (Ely, R.T. 2001: 97)

1.2.1 Mejorar los caminos, una preocupación del Ayuntamiento cienfueguero. Primeros proyectos ferroviarios en la villa.

La situación de los caminos en la Jurisdicción de Cienfuegos constituyó uno de los mayores problemas durante los años de 1830 al 1840. Por lo que se hacía necesaria la implementación de nuevas soluciones. La idea del ferrocarril constituyó una alternativa factible que enmendaría las condiciones de los caminos carreteros.

La Revolución Industrial y el avance del sistema capitalista, posibilitaron la utilización de este transporte en Alemania e Inglaterra desde el siglo XVIII; y se había demostrado que era un sistema más barato y eficiente. Este fenómeno tecnológico tomó mayor fuerza en la década del 20 del siglo XIX en Europa, al inaugurarse en Francia en 1828. (Zanetti Lecuona, O. 1987: 28-29) España va a mostrar sus intereses de construir un ferrocarril en la década del 30 del siglo XIX, entre los territorios de Jerez de la Frontera y el puerto de Santa María, las cuales fueron unas de las regiones más ricas del sur.

En el continente americano también se hicieron sentir los avances de este proceso tecnológico, con la inauguración en el año 1830 de la primera línea para tracción a vapor en el estado de Carolina del Sur (Estados Unidos). Con igual sentido se inician las construcciones de locomotoras, que posibilitaron el desarrollo económico de estos territorios norteamericanos (Zanetti Lecuona, O. 1987: 29) y América Latina no estaba ajena a esta situación. Tanto es así que en países como Cuba la Sociedad Económica de Amigos del País acoge esta idea del ferrocarril para implementarla en el territorio.

Como resultado de sus gestiones, en el año 1835 llegaron a la Habana procedente de los Estados Unidos operarios y jornaleros para el trazado definitivo de la vía férrea. Para el trayecto del tramo inicial de la misma en la Habana, se creó por Real Orden una comisión integrada por oficiales del Cuerpo de Ingenieros y Delegados de la Junta de Fomento, lográndose uno nuevo en el año 1837, que permitió la construcción del tramo Habana-Bejucal- Güines. (Zanetti Lecuona, O. 1987: 36)

La experiencia del ferrocarril habanero, serviría de guía para el Ayuntamiento de Cienfuegos como una de las soluciones al problema de los caminos. Durante las décadas del *boom azucarero* esta entidad recaudaba aproximadamente 1000 pesos diarios por concepto de ingresos para este fin. (Zanetti Lecuona, O. 1987: 39) Sobre todo ante los pronunciamientos de los campesinos y hacendados por el mal estado de las comunicaciones terrestres "...y su excesiva dependencia de los rigores del clima debido a la falta de verdaderas obras viales..." (Zanetti Lecuona, O. 1987: 19)

Entre los primeros pasos del Ayuntamiento para dar respuesta a este problema estuvo la conformación de un expediente sobre el asunto y la creación de la Junta de Caminos, compuesta en 1837. La misma estaba integrada por Félix Bouyón, Andrés Castellanos, Nicolás Jacinto Acea y como suplentes Lino Montalvo y Julio Leblanc. (Edo, E. 1943: 50) Comisión esta que desempeñó un importante papel en

el desarrollo económico y urbanístico de la villa pues organizó y fomentó las principales obras públicas de la villa en esta etapa, en especial los caminos carreteros.

No fue hasta el año 1841 que, durante el gobierno de Pedro Bassadona en Cienfuegos se agitaría por primera vez el proyecto de la construcción de un camino de hierro. Este uniría a los pueblos de Palmira, Lajitas, Cruces, Ranchuelo, hasta Villa Clara, con Cienfuegos y lugares más importantes del trayecto, en una extensión de 36 millas 1/6. (Rousseau, P.L. 1920: 85)

Por aquel entonces no tuvo mayor aceptación. Las fuentes consultadas afirman que "...la colonia no se hallaba en estado de poder acometer empresa de tal magnitud..." (Edo, E. 1943: 66), pues los fondos aún no eran suficientes. Sin embargo el proyecto no quedó en el olvido, sobre todo porque se repetían las quejas de aquellos que, para el traslado de las mercancías desde y hacia el puerto, necesitaban mejores vías de comunicación.

En el año 1842 se retoma la idea de la vía férrea entre Cienfuegos y Villa Clara. El ingeniero don Alejo Helvecio Lanier levantó un plano y explicó el proyecto en un artículo periodístico publicado en el periódico de la capital, "El Noticioso y Lucero". En este se explicaban las facilidades que representaba la introducción de la nueva tecnología. En dicho artículo periodístico Lanier precisaba:

"...es de necesidad absoluta que se halle establecido entre dos poblaciones: Particularmente lo será cuando una de ellas como Villa Clara, esta situada en el interior, y la otra, como Cienfuegos, en la costa, con un puerto concurrido por buques de comercio de todas las naciones; pues a más de los transportes considerables de mercancías y efectos de consumo para Villa Clara, La Esperanza, y los demás pueblos comarcanos y de los frutos que produce este privilegiado territorio se debe para acertar en el cálculo de los productos de un camino de hierro, atender en primer lugar al movimiento de los pasajeros: pues

la experiencia ha demostrado que es el que rinde las mayores utilidades". (Edo, E. 1943: 70)

El trazado propuesto por Lanier en el plano mantenían las 36 millas 1/6, con cuatro etapas constructivas, a través de las cuales puntualizaba los ingenios y sitios de labor que iba a atravesar, a partir de lo cual destacaba los hacendados que se verían beneficiados de forma inmediata con la realización de este proyecto. (Anexo 3)

Sin embargo este proyecto tampoco tuvo éxito debido a la falta de fondos, falta de unión entre los interesados y la no conformación de una comisión que aglutinara a los posibles beneficiados de lograrse esta idea. Edo refiere que *"...a pesar de los esfuerzos que se hicieron para llevar entonces a efecto la construcción del ferrocarril proyectado, por segunda vez se estrellaron aquellos contra el débil estado en que se halla la Colonia por sus años, y aunque nunca se volvió a dejar dormir tan conveniente idea..."* (Edo, E.1943:73)

Una vez más se evidenciaba que la mejor vía para solucionar el problema de los caminos y el transporte de mercancías y pasajeros era la construcción de un ferrocarril, elemento que estaría indisolublemente ligado al desarrollo urbanístico y constructivo que iría adquiriendo la villa en años posteriores. El Ayuntamiento integrado por figuras de la élite económica del territorio, se mantuvo al tanto de esta situación. En 1844, con la llegada del Gobernador Político y Militar, el Brigadier Ramón María de Labra, miembros de la entidad administrativa como Ramón Menacho, Tomás Terry, Enrique Zaldo, Fermín de Gorozábel, José Tartabull, entre otros se encargarán de hacer llegar al Ayuntamiento el estado de cosas con respecto a los caminos, y específicamente retomarán la cuestión del ferrocarril, en vistas de sus propios intereses económicos.

Los autores Oscar Zanetti y Alejandro García esclarecen el marcado interés de la élite en la realización de esta empresa pues al decir de ellos el ferrocarril no solo

representaba una solución a la cuestión de los caminos, “se ofrecía en una nueva perspectiva, es decir, desde el punto de vista de una lucrativa inversión a realizar.” (Zanetti Lecuona, O. 1987: 25) No obstante Labra y los miembros del Ayuntamiento, tendrían que eludir las complicaciones asociadas al fracaso de los dos primeros intentos de conformar una empresa. Para ello desarrolló una política de gobierno inspirada en las modernas concepciones del liberalismo, en su versión para el estatus colonial de la Isla.¹⁵

¹⁵ Le Riverend, explica las peculiaridades de la aplicación de la proyección económica liberal en el mundo colonial, y específicamente en Cuba. (Le Riverend, J. 1974: 275-277)

Capítulo 2: La gestión del proyecto ferrocarrilero Cienfuegos-Villa Clara durante el gobierno de Ramón María de Labra (1844-1848)

Para analizar la gestión del proyecto del ferrocarril durante el período de gobierno de Ramón María de Labra en Cienfuegos entre los años de 1844 a 1848, es preciso detenerse en los principales logros de su política de gobierno. Esencialmente en aquellos elementos que de una forma u otra contribuyeron a recaudar fondos pues esta es, según las fuentes consultadas hasta el momento, la principal limitación para la concreción de dicho proyecto.

Por otro lado, es sustancial tener en cuenta la implicación que tuvo la élite en cada una de las transformaciones acaecidas durante el período 1844-1848, pues ello contribuyó a lograr un mayor interés y compromiso de esta en aportar capitales particulares para la empresa. Personalidades como, Julio Leblanc, Lino Montalvo, Félix Bouyón, Fermín de Gorozábel, Pedro Eduardo Dorticós, entre otros, que se analizan más adelante, además de desempeñar importantes funciones político-administrativas durante el gobierno de Labra, estarán implicados en la gestión del proyecto del ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara.

2.1 La política de gobierno de Ramón María de Labra: sus derroteros fundamentales.

El 21 de febrero de 1844 toma el mando de la villa de Cienfuegos el Brigadier Ramón María de Labra, por orden del Gobernador Político y Militar de la Isla, recogida en carta escrita el 18 de febrero de 1844.¹⁶ (Anexo 4) Labra de vasta experiencia militar y seguidor de las ideas liberales basará su política de gobierno en los principios que sostenía el liberalismo como teoría política “condicionado por la lógica interna de la sociedad capitalista moderna.” (Torres Cuevas, E. 2006: 42)

¹⁶ ANC. Fondo: Asuntos Políticos. Legajo N°. 140. Signatura 8. Regimiento Infantería de Galicia. Expediente sobre propuesta de D. Ramón María de Labra para el empleo de Brigadier. Madrid 27 de agosto de 1843.

Dicha máxima en Cuba, se expresaba en la “vinculación de capitales provenientes de España y Cuba, fusionándolos e invirtiéndolos en negocios..., descansaba (por ende) en una concepción interrelacionada de la economía hispano-cubana”. (Instituto de Historia de Cuba. 2007:431)

La administración de Labra en Cienfuegos, tuvo este matiz. Las ideas renovadoras y de garantías sociales sustentadas por el liberalismo, fueron expresadas en la práctica con medidas encaminadas a renovar el abasto de agua, la educación, la cultura, la arquitectura de la villa a través de la construcción de obras públicas con variados objetos sociales y la recaudación de fondos con múltiples fines. La creación de instituciones como La Diputación Económica y la Comandancia de Ingenieros, condujo a la efectividad de las principales gestiones durante su gobierno y en especial al proyecto del ferrocarril Cienfuegos- Villa Clara.

Ramón María de Labra debido a la carencia de recursos, como principal limitación que tenía la administración para seguir fomentando el desarrollo de la villa, estableció: “...la creación de fondos para toda clase de empresas que se paralizaban por esa causa...” (Edo, E. 1943: 77) Jugó en este sentido un papel fundamental además de las suscripciones¹⁷, la participación de intereses particulares para asegurar la ejecución de proyectos concebidos por el Ayuntamiento. Por otro lado sería esencial el acercamiento y trabajo directo con intelectuales y élite económica cienfueguera que planificaron y ejecutaron los diferentes proyectos.

Para dar solución al problema del abasto de agua a la villa, el gobierno se apoyó en figuras como Alejo Helvecio Lanier¹⁸, y en su ayudante Félix Bouyón.¹⁹ Ambos

¹⁷ Las suscripciones, en este caso de acciones. Es un contrato por el cual una persona llamada suscriptor, se compromete a entrar en la sociedad anónima, en el plazo y condiciones estipuladas, el precio de una cierta cantidad de acciones adquiridas, y que en cuya virtud este adquiere la calidad de accionista, debiendo la sociedad por su parte hacer entrega al suscriptor del título de acciones que acredite su participación en ésta. <http://www.ecured.wikipedia>.

¹⁸ El cual sería Comandante del cuerpo de ingenieros. AHPC. Fondo: Ayuntamiento de Cienfuegos. Tomo: 2. Folio: 42. Acta Capitular: 27 de septiembre de 1845.

¹⁹ AHPC. Fondo: Ayuntamiento de Cienfuegos. Tomo: 2. Folio: 42. Acta Capitular: 27 de septiembre de 1845.

tendrían como objetivo la conformación en primer lugar del presupuesto para esa empresa, lo que sería factor fundamental para la conducción hacia esta villa de aguas potables. Con tal objetivo se abrió un expediente, donde se recogían los informes efectuados por los ingenieros en relación al estado de cosas. Como resultado se obtuvo la aprobación de dicho expediente por el gobierno de la villa, acordándose la autorización de fondos para llevar adelante esta empresa.²⁰ Con la realización de este proyecto de conducción de aguas potables hacia la villa se suplía una de las necesidades básicas de la población.

En el orden educacional Labra también direccionó esfuerzos. Se construyeron durante su gobierno ocho centros de enseñanza, destinados a la juventud, así como la apertura de un gimnasio. Se inauguró también el llamado Liceo de Cienfuegos, con el apoyo de familias acaudaladas de la ciudad. (Rousseau, P.L. 1920: 89) En dicha institución artística y literaria, se impartían clases gratuitas que abarcaban varias materias. Más adelante se creó también la primera orquesta de la villa. Este centro posibilitó a personas con inclinación hacia estas manifestaciones, a tener un lugar donde desarrollarlas.

Otra obra constructiva llevada a cabo fue la Cárcel Pública. Con vistas a ejecutar dicha obra se nombra una comisión creada por el gobernador de la Villa, la cual tenía como objetivo recaudar fondos entre quienes estuviesen de acuerdo con su construcción.²¹ La cárcel tenía como objeto controlar los actos de corrupción e indisciplinas sociales que fuesen cometidos. Además garantizaría la tranquilidad a los habitantes en la ciudad.

Otro tanto hizo el gobierno en aras de la modernización de la villa y en vistas de engrosar los fondos del ayuntamiento. Pero para lograrlo tuvo que insistir en la recaudación de estos por diversas vías: el cobro de servicios, parcelación y venta de solares fuera de los límites originales de la villa. Desde entonces y visto el

²⁰ AHPC. Fondo: Ayuntamiento de Cienfuegos. Tomo: 2. Folio: 150. Acta Capitular: 28 de marzo de 1845.

²¹ AHPC. Fondo: Ayuntamiento de Cienfuegos. Tomo: 2. Folio: 126. Acta Capitular: 31 de mayo de 1844.

fomento que la población iba tomando, se hizo un reparto de solares a través de un censo en el terreno contiguo a esta. Este tenía como nombre potrero de San Alejandro y pertenecía a los señores don Félix Lanier²² y don Francisco Cañals²³. Esta repartición trajo como consecuencias que se duplicara el tamaño de la ciudad y el gobierno recaudara por cada solar repartido el valor de un peso.²⁴

Como parte de la estrategia de gobierno de Ramón María de Labra para dar continuidad a la recaudación de fondos, ideó establecer el cobro por los servicios del alumbrado público, inaugurado desde el año 1843. Labra tuvo como objetivo lograr extenderlo a toda la Villa, a través de una comisión compuesta entre otros por los vecinos Tomás Terry y Enrique de Zaldo, destinados a formar el presupuesto de gasto y el reglamento para su desarrollo.²⁵

Cobra magnitud la política de gobierno de Labra, si se analiza la relación que logra establecer entre la necesidad de elevar el nivel cultural de los habitantes de Cienfuegos con las posibilidades reales de satisfacerlas. Lograr fondos resultaba vital, pero también que estos fondos fueran planificados y gestionados por miembros del ayuntamiento que también tenían intereses personales en la realización de las empresas. En este sentido vale destacar que se crearon en su período de administración dos entidades que controlaron desde el punto de vista científico-técnico y político-administrativo todos los proyectos: la Diputación Económica²⁶ y la Comandancia de Ingenieros²⁷.

²² Vice-cónsul de Francia, accionista del ferrocarril de Cienfuegos a Villa Clara y propietario de tierras. Biblioteca Nacional de Cuba. Folleto, c. 365, N° 7. Inédito. Compañía del Ferro-Carril entre Cienfuegos y Villa Clara Ferro-Carril. 1848. Reglamento de esta empresa, aprobado por el Excmo. Sr. Gobernador y Capitán General, en 11 de enero de 1848. Habana. Imprenta del gobierno y capitanía general por S. M. 1848. págs. 5-6.

²³ Propietario de potreros en la jurisdicción de Cienfuegos. (Bustamante, L.J. 1860: 33)

²⁴ AHPC. Fondo: Ayuntamiento de Cienfuegos. Tomo: 2. Folio: 116. Acta Capitular: 26 de enero de 1844.

²⁵ AHPC. Fondo: Ayuntamiento de Cienfuegos. Tomo: 2. Folio: 123. Acta Capitular: 19 de abril de 1844.

²⁶ La Diputación económica o Patriótica como también aparece en las fuentes, es la instancia de la Sociedad Económica de Amigos del País en la villa. Fue creada por orden del gobernador de la villa, con el objetivo de dar cumplimiento a proyectos y mejoras de la jurisdicción. (Edo, E. 1943: 100-101,111)

²⁷ Ibídem.

La primera de ellas constituida en 1844, tenía como objetivo gestionar los intereses económico-administrativos de la jurisdicción, con el fin de hacer un uso adecuado de los recursos. Se constituyó por un cuerpo legislativo, compuesto por Juan Pedro Gorozábel, Alejo Helvecio Lanier y José María Buchaca y Freire, Miguel J. Bellido, entre otros. Aunque las fuentes consultadas solo registran los objetivos de la Diputación y no precisan la amplitud de sus funciones, es apropiado considerar la implicación positiva que tuvo la entidad durante el gobierno de Labra, en lo que concierne a la identificación de los principales problemas a resolver así como los fondos que se destinaban para solucionarlos, pues son varias las mejoras introducidas en este período, como ya se han mencionado. La Comandancia de Ingenieros por su parte, fue la institución que vinculada a la anterior solucionaría los aspectos técnicos de todos aquellos problemas constructivos, ya fuesen reparación de caminos, construcción de puentes, etc. (Oliver y Bravo, P. 1846: 19)

Tanto una como la otra, en estrecha relación con la Junta de Caminos lograron mejoras en las principales rutas de la villa. Las cuales eran utilizadas como vías de traslado de mercancías, ya fuese por comerciantes o hacendados dedicados a estos oficios. Este aparataje administrativo tuvo también el apoyo de hacendados de la jurisdicción, que hicieron donativos de alguna importancia. (Edo, E. 1943: 111-112)

Como procedimiento ante dicha dificultad es publicado el plano topográfico de la jurisdicción de Cienfuegos. Este estuvo arreglado a los límites definidos por el Capitán General Leopoldo O'Donnell y por los agrimensores públicos José María Sainz y Rueda y José Nodal.²⁸ Con la realización de dicho plano se solucionaría en alguna medida la problemática de los caminos, e incluso quedaría establecida la anchura y dirección de las calles de Cienfuegos. Además estarían situadas las zonas con los principales problemas en los caminos carreteros.

²⁸ AHPC. Fondo: Ayuntamiento de Cienfuegos. Tomo: 2. Folio: 116. Acta Capitular: 26 de enero de 1844.

No obstante, persistía la cuestión no solucionada del transporte. Trasladar las producciones hasta los almacenes y el puerto, resultaba todavía engorroso. Esta situación amenazaba las ganancias de productores y hacendados, sobre todo en los meses lluviosos por las pérdidas de mercancías y tiempo si se tiene en cuenta que eran las carretas el principal medio de transporte. Estas vacías pesaban alrededor de media tonelada y cargadas con ocho cajones de azúcar, aproximadamente más de dos. (Ely, R.T. 2001: 621)

Era el transporte un problema crítico en la jurisdicción y en poco tiempo va a constituir una esfera de inversión lucrativa. Esto se puede evidenciar con la adopción de un moderno sistema terrestre, vinculado al desarrollo tecnológico que tenía lugar en la época. El ferrocarril, constituía también una aspiración necesaria para la solución del problema de los caminos.

Ramón María de Labra como gobernador de la villa rodeado de importantes figuras de la élite encaminó la realización de lo que fuera inicialmente el proyecto ferrocarrilero. Primero dispuso que José María Buchaca y Freyre, quien jugaba un papel central como miembro de la Diputación Económica, nombrara una comisión para reunir los antecedentes del proyecto del ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara. (Edo, E. 1943: 101)

2.2 La gestión del proyecto ferrocarrilero.

En la jurisdicción de Cienfuegos y con el objetivo de realizar una vía férrea, las miradas estuvieron inicialmente hacia el occidente de la isla, en este caso hacia el ferrocarril de Habana-Bejucal-Güines, como ya se ha apuntado, luego se tornan hacia el de Júcaro. Los éxitos de este estaban demostrados. El reflejo de los beneficios que los propietarios de las tierras recibirían con este adelanto tecnológico, podía cuantificarse. (Anexo 5) En este sentido Pedro Diago, propietario de la hacienda “Santa Elena” informaba:

“El camino de Hierro del Júcaro va viento en popa, dentro de dos meses llegara al paradero de mi ingenio, de modo que una caja de azúcar me costara un peso menos para ponerla en La Habana que el año pasado”. (Ely, R.T. 2001: 640)

En un primer momento se pensó que el proyecto en Cienfuegos tendría vías de realización en tres años. Este posibilitaría la unión con la costa norte y crecería sin duda alguna la importancia del puerto de Jagua, en ganancias de transportación y tiempo, que beneficiaría a ingenios y hacendados productores de la región. (Edo, E. 1943: 101)

Sin embargo en medio de su gestión se suscitaron polémicas en cuanto a cuál conexión sería más beneficiosa. Por un lado estaba la del Júcaro con ventajas ya medibles, en número de transportaciones, cantidad de ramales construidos, etc. Pero también estaba el dilema del vínculo hacia la costa norte con Sagua o Santa Clara, este traería como beneficios, menor tramo de construcción de vía férrea, incluso una conexión más rápida con la costa norte de la isla. (Zanetti Lecuona, O. 1987: 59) Aunque las opiniones se encontraban divididas durante los primeros proyectos, y algunos se manifestaron partidarios de la conexión con Júcaro, sin duda, ante el análisis, de los beneficios, condiciones y la actividad mercantil del puerto de Cienfuegos, se concentraron las miradas en las ventajas que redundarían en la conexión con Santa Clara.

Cuando es retomado el proyecto del ferrocarril en el año 1847, después de dos intentos anteriores de realización, se crea la Comisión Directiva Provisional del Ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara, con Fermín de Gorozábel al frente. Luego se convoca a una junta el día 10 de mayo del propio año para que la comisión trabajara de conjunto con el gobierno. En este sentido fue clave el criterio de Gorozábel, quien fuera entonces el presidente de la Junta de Fomento.²⁹

²⁹ Biblioteca Nacional de Cuba. Folleto, c. 365, N° 7. Inédito. Compañía del Ferro-Carril entre Cienfuegos y Villa Clara Ferro-Carril. 1848. Reglamento de esta empresa, aprobado por el Escmo. Sr. Gobernador y Capitán General, en 11 de enero de 1848. Habana. Imprenta del gobierno y capitanía general por S. M. 1848.

La asamblea convocada fue presidida por Ramón María de Labra y tenía como objetivo reunir la mayor cantidad de dinero a través de suscripciones. Inicialmente se reunieron alrededor de 97 miembros, que fueron los primeros en suscribirse con sumas de dinero llegando a la cantidad de 189 500 pesos, para la realización del futuro ferrocarril. (Anexo 6) (Edo, E. 1943: 155-156)

Otra vez retornaron las discusiones en torno a cuál dirección tendría el mencionado proyecto. Las polémicas se suscitaban entre los partidarios de una conexión con Sagua y el atracadero de Cienfuegos, mediante la cual se analizaron y discutieron diversos puntos pero principalmente las ventajas de esta ruta. Finalmente se decidió por la vía de Santa Clara. Con esta se beneficiarían mayor cantidad de poblaciones intermedias. (Edo, E. 1943: 158)

Durante todo el año 1847 se continuó en los trabajos por la búsqueda de mayor cantidad de inversionistas³⁰ que estuviesen interesados en financiar la construcción de aquel ferrocarril. Para que fuese posible, este debía proporcionar una garantía de seguridad en altas ganancias a corto plazo y de poco riesgo. Cuestión que no proporcionarían otros ferrocarriles, debido a la posición alejada que presentaban de los centros productores y la ausencia de un puerto, el cual facilitaría la comercialización.

Para septiembre se demostraba el estado de adelanto que habían conseguido las suscripciones para la realización de esta empresa. Con tal motivo se citó para una nueva junta a los accionistas, quienes reunidos el 24 del propio mes en unión de los presidentes que componían la junta directiva provisional, acordaron "...dar poder a los señores Joaquín Santos³¹ y Antonio Gutiérrez³², de La Habana, con el

³⁰ Hubo inversionistas de La Habana, Santis Spíritus y Trinidad. Biblioteca Nacional de Cuba. Folleto, c. 365, N° 7. Inédito. Compañía del Ferro-Carril entre Cienfuegos y Villa Clara Ferro-Carril. 1848. Reglamento de esta empresa, aprobado por el Escmo. Sr. Gobernador y Capitán General, en 11 de enero de 1848. Habana. Imprenta del gobierno y capitanía general por S. M. 1848.

³¹ Accionista del ferrocarril de Cienfuegos a Villa Clara. (Zanetti Lecuona, O. 1987: 59)

³² Accionista del ferrocarril de Cienfuegos a Villa Clara. Inversionista de La Habana en Cienfuegos interesado en la construcción del ferrocarril. Ibídem.

objetivo de solicitar fondos a la Junta de Fomento, para auxiliar la realización de dicho proyecto ferroviario”. (Zanetti Lecuona, O. 1987: 59)

Entretanto se sumaban accionistas al proyecto, la junta acordó se debía pedir la “aprobación del reglamento y escritura al Superior Gobierno de la Isla y al Real Tribunal de Comercio de la Capital”. (Edo, E. 1943: 159) La intención era lograr que el gobierno tuviera en cuenta la exención del pago de los derechos, efectos, máquinas y demás útiles necesarios para la realización de la empresa. Incluso permitir practicar cuantas diligencias fuese necesario en cuanto a funcionamiento y organización del ferrocarril. Al propio tiempo acordaron también oficiar a otros individuos de influencia en la Habana a fin de que procuraran por los medios posibles al aumento de accionistas, lo mismo que se hizo con los agentes de Trinidad, Santi Spíritus y Santiago de Cuba. (Edo, E. 1943: 159)

Las continuas reuniones efectuadas entre los accionistas del proyecto y el gobierno de la villa, constituyó un elemento esencial en la realización de la empresa ferrocarrilera. Este mecanismo daba transparencia al proceso, aspecto clave que incidió en la incorporación continua de nuevos miembros al mismo.

Para hacer realidad el proyecto del ferrocarril, la directiva de la comisión provisional con el auspicio del ayuntamiento, trabajó en la selección de planos con los ingenieros Julio Sagebien y Alejo H. Lanier, este último miembro de la Comandancia de Ingenieros de la Villa. Ambos tenían como objetivo la preparación de planos, presupuestos, cálculos de graduación y demás operaciones para la realización de la obra. En cuanto a la financiación, se les cobró a los accionistas el 3% del valor de las acciones.³³ Lanier va a desempeñar un importante papel, ya que desde el año 1842 había elaborado un posible trazado para la construcción de un ferrocarril, ahora le restaba hacer un levantamiento topográfico y el perfil de dicho camino de hierro.

³³ Biblioteca Nacional de Cuba. Folleto. 385.097 291. Com. F. 1848. Inédito. Camino de Hierro. Informe de los Ingenieros don Julio Sagebien y don Alejo Helvecio Lanier, sobre el de Cienfuegos a Villa Clara. Habana. Imprenta del gobierno y capitanía general por S. M. 1848. pág. 3. Encuadernada con: Informe sobre el / ferrocarril / de Cienfuegos a Villa-Clara / de J. Sagebien, A. Helvecio Lanier. Habana. 1848.

Como parte de los resultados de dicho levantamiento, se obtuvo que la línea quedaría de la siguiente manera: tendría 68 km de longitud y su costo ascendía a \$1 205 989, recibiría un préstamo sin intereses de la Junta de Fomento de \$70 000 con un total de \$402 500 en acciones cuyas ventas se colocarían en un 49 % en La Habana, el 23 % en Santa Clara, el 20 % en Cienfuegos, y el 8% en Sancti Spíritus y Trinidad.³⁴ Estaban representados en el grupo de inversionista los más poderosos productores de azúcar de la localidad e incluso del país.

Los ingenieros Sagebien y Lanier, mediante un informe presentado a la Junta de Fomento, demostrarían la viabilidad de estos trabajos, así como sus resultados y las consideraciones que habían tenido presentes, para una mejor dirección de la línea férrea. Ya fuese bajo el aspecto del interés general ó particular de la Empresa, entre otros factores quedaría demostrado de la siguiente manera:

“Considerando que la naturaleza de los terrenos quebrados y cruzados en todos sentidos por ríos y arroyos, que separan á Villa-Clara de Cienfuegos, siguiendo la línea recta, presentan dificultades casi insuperables para la ejecución de un camino de hierro, y que esta línea además pocas ventajas ofrecería por su apartamiento de las grandes fincas y poblaciones situadas hacia el Norte en terrenos mas feraces, fijamos desde luego nuestra atención en la llanura elevada que desde el barrio rural de Ramírez se extiende hacia la Majagua por el pueblo de Palmira y las Cruces, en cuya hacienda y en las contiguas se hallan varios ingenios y algunos pueblos y caseríos...”³⁵

Sin dudas los ingenieros establecieron un trazado real por donde direccionarían la línea, así como los paraderos que esta tendría, ya fuesen por los ingenios o cerca de los mismos, los cuales pertenecían a importantes personalidades dentro de la

³⁴ Biblioteca Nacional de Cuba. Folleto, c. 315. N° 17. Inédito. Memoria del Excmo. Sr. Conde de Fernandina, Presidente de la Junta Directiva de la Empresa del Ferro-carril entre Cienfuegos y Villa-Clara. 1848. pág. 8.

³⁵ Biblioteca Nacional de Cuba. Folleto. 385.097 291. Com. F. 1848. Inédito. Camino de Hierro. Informe de los Ingenieros don Julio Sagebien y don Alejo Helvecio Lanier, sobre el de Cienfuegos a Villa Clara. Habana. Imprenta del gobierno y capitanía general por S. M. 1848. págs. 3-4 Encuadrada con: Informe sobre el / ferrocarril / de Cienfuegos a Villa-Clara / de J. Sagebien, A. Helvecio Lanier. Habana. 1848.

élite de la Jurisdicción de Cienfuegos. Una vez completado el proyecto se envió a las instancias superiores para que este fuera aprobado. Los principales tramos estarían comprendidos de la siguiente manera: el primero sería de Cienfuegos a Palmira con una extensión de 9 millas, el segundo a Cruces con 10 millas, el tercero hasta el camino de San Juan (Ranchuelo) 8 millas con 2720 pies y cuarto y quinto tramos a Villa Clara con 14 millas con 500 pies de distancia.³⁶

La respuesta del Gobierno Superior y del Real Tribunal de Comercio, como principales autoridades representativas en la Isla, fue la aprobación del mencionado reglamento, por el que se regiría dicha empresa ferrocarrilera. Además dieron toda la autorización conveniente a la junta, para que se pudiese realizar el referido camino de hierro entre Cienfuegos y Villa Clara.

Una vez aprobado el proyecto, la estrategia para continuar con la gestión de todo lo relacionado con el ferrocarril, fue la discusión del proyecto de reglamento, redactado por la Comisión Provisional. El resultado fue la aprobación por unanimidad en junta presidida por Ramón María de Labra, del proyecto por parte de los accionistas presentes en la misma convocada a estos efectos.³⁷ (Anexo 7)

Las operaciones se comenzaron hacia la parte Norte de la villa de Cienfuegos. Estas fueron dirigidas cerca de los ingenios de Sarria y de Santa Cruz. Las nivelaciones estuvieron en las proximidades del arroyo, conocido como el Inglés, particularmente al norte y al nordeste del mencionado ingenio de Santa Cruz. El trasiego por estos campos en ocasiones dificultaba el reconocimiento de las localidades, debido a la cantidad de montes que cubrían las llanuras. En igual situación se encontraba el lindero del ingenio de Rivas, el cual se extendería al

³⁶ Biblioteca Nacional de Cuba. Folleto. 385.097 291. Com. F. 1848. Inédito. Camino de Hierro. Informe de los Ingenieros don Julio Sagebien y don Alejo Helvecio Lanier, sobre el de Cienfuegos a Villa Clara. Habana. Imprenta del gobierno y capitanía general por S. M. 1848. págs. 26-30. Encuadernada con: Informe sobre el / ferrocarril / de Cienfuegos a Villa-Clara / de J. Sagebien, A. Helvecio Lanier. Habana. 1848.

³⁷ Biblioteca Nacional de Cuba. Folleto, c. 365, N° 7. Inédito. Compañía del Ferro-Carril entre Cienfuegos y Villa Clara Ferro-Carril. 1848. Reglamento de esta empresa, aprobado por el Excmo. Sr. Gobernador y Capitán General, en 11 de enero de 1848. Habana. Imprenta del gobierno y capitanía general por S. M. 1848. pág. 7

Sudoeste en dirección a la tienda conocida con el nombre de Cantarranas y al Sudeste hacia el caserío de Caunao.³⁸

Este sería aproximadamente el rumbo inicial que tendría la construcción del ferrocarril. Sin lugar a dudas su ejecución representaba un avance científico-tecnológico en la región, y una garantía económica para hacendados comerciantes e instituciones gubernamentales, quienes participaron con capitales en la proyección del mismo, algunos miembros de esta élite económica ocuparon cargos y dirigieron proyectos emanados del Ayuntamiento de la villa durante el gobierno de Ramón María de Labra.

2.3 La élite comercial en Cienfuegos de 1844-1848: accionistas del proyecto ferroviario.

La Jurisdicción de Cienfuegos desde la década del 40 del siglo XIX fue testigo de la conformación de sectores sociales con cierto poder económico, que para entonces irían conformando la élite regional. Se le conoció también en años posteriores como “...burguesía esclavista industrial-comercial o comercial-industrial. Esta se caracterizó, independientemente de su país de origen, por poseer grandes ingenios con todos los adelantos técnicos y mecánicos de la época. Además por controlar, por medio de sus acciones, al transporte del ferrocarril e incluso, por tener influencias en el transporte marítimo y posesión de grandes almacenes, bancos y compañías de seguros. Pero sobre todo como factor de gran importancia la defensa de sus intereses de clases.” (Barcia, M. 1987: 75)

La burguesía esclavista azucarera, aún en proceso de consolidación en el período que se analiza, poseía una clara conciencia de que su industria debía alcanzar un nivel más elevado de desarrollo. Tenía como fin ser realmente eficiente y competir con el mundo productor de la época. En este sentido hará un serio esfuerzo: “...comprará las mejores maquinarias, probará el uso de los abonos, introducirá

³⁸ Ibídem. pág. 4

nuevas variedades de caña, publicará boletines científicos y tratará de crear una infraestructura favorable al desarrollo de la industria azucarera.” (Barcia, M. 1987: 75)

En esta burguesía esclavista se van a encontrar los hacendados dueños de plantaciones e ingenios, imbricados y en ocasiones coincidentes con la capa de los comerciantes dedicados a la comercialización y financiamiento de la producción con un carácter usurario. El volumen del capital que manejaban condicionaba su participación o no en inversiones, ya fuesen ferroviarias o de otra índole. De ahí que el proyecto ferroviario fuera asequible a las capas económicamente más poderosas de la clase dominante.

La burguesía esclavista no se encontraba homogenizada en su capa superior, por lo que su participación en el negocio del ferrocarril tuvo sus particularidades. Se vieron reflejadas en los diferentes modos de acceder a ese negocio, algunos a través de vínculos familiares con promotores del ferrocarril y otros con la posesión de ingenios en las zonas utilizadas por el mismo. Tales matices complementan sin dudas los intereses de negocios que incidirán para la aportación de sus capitales y promover estas ideas. “Las relaciones entre la producción azucarera y los ferrocarriles son tan estrechas y evidentes que resultaría pueril hacer de ellas una hipótesis”. (Zanetti Lecuona, O. 1987: 6)

Las clases y grupos que promovieron el desarrollo ferroviario vieron su interés reflejado en la utilización de ese transporte, independientemente de la intensidad y capacidad económica con que algunos apoyarían esa iniciativa. Para entonces la reducción del costo del transporte derivado del empleo del ferrocarril, constituiría el eslabón necesario del ciclo azucarero.

A lo largo del país se trató de implementar la nueva tecnología. Es una tesis demostrada que el gobierno central de la isla se rodeó de una oligarquía, para la realización de proyectos como este, dentro de la que se hallaban “...los más acaudalados personajes de la colonia española en La Habana (...)”.(Zanetti Lecuona, O. 1987: 115) Dicha camarilla, que rodeó a uno tras otro a los sucesivos

capitanes generales, participó en una u otra empresa ferroviaria. (Zanetti Lecuona, O. 1987: 115)

Situación similar se produjo en Cienfuegos en el período de 1844 a 1848. Las ideas de mejoras y renovación que se desarrollaron durante el gobierno de Ramón María de Labra se vieron coronadas desde su llegada con la elección de cargos concejiles ocupados por personalidades de reconocida importancia económica. Esta élite desarrolló a lo largo del período de administración de Labra, interés y compromiso en aportar capitales particulares para las diversas empresas que este impulsó, por el protagonismo que lograron en ellas y la importancia que estas tenían para el desarrollo de la jurisdicción donde vivían y desarrollaban sus capitales. Ello resultó en la creciente implicación que algunos tuvieron, posteriormente, en el proyecto ferrocarrilero, ya sea como accionistas o propietarios beneficiados con la nueva tecnología.

Entre estas figuras, se destacaron Fermín de Gorozábel, Alejo Helvecio Lanier, Julio Leblanc, Lino Montalvo, Pedro Eduardo Dorticós, Juan Bautista Entenza, Nicolás Jacinto Acea, Enrique de Zaldo, José Gregorio Díaz de Villegas, Diego J. Sánchez, Félix Bouyón, entre otros. También se destacaron importantes hacendados propietarios de ingenios en la región como los Herederos de Dolores Santa Cruz, dueños del ingenio “Candelaria”, que resultaron accionistas del ferrocarril. (Anexo 8)

El caso de Fermín de Gorozábel, que nació en Mondragón, Vizcaya, en el año 1810, es medular. Para 1841 ejercía la función de abogado, teniendo gran relevancia en la villa por la jerarquía de los cargos desempeñados en el gobierno. En 1846, había sido nombrado Vocal de la Comisión de Instrucción Primaria y dos años después condecorado con la condición de Caballero Regidor y Padre General de Menores. (Edo, E. 1943: 113-114) Dicha personalidad como ya se ha apuntado tuvo un papel principal como presidente de la Comisión Provisional que echaría a andar la organización del proyecto ferrocarrilero, pero además resultó el

mediador fundamental para que este empeño se efectuara con la anuencia y cooperación del gobierno de la villa, encabezado por Labra.

Hay que tener en cuenta que Gorozábel, como integrante de la Junta de Fomento, tenía el compromiso de mejorar los caminos y esta era responsabilidad y aspiración del ayuntamiento cienfueguero. No es de extrañar que se colocara entonces en la relación de los principales accionistas del ferrocarril con un capital invertido inicial de 500 pesos, además de ser uno de los propietarios de ingenios beneficiados con la construcción del mismo, pues transitaría cerca de su fábrica Esperanza.

Por otra parte Alejo Helvecio Lanier de origen francés, llega a la colonia Fernandina de Jagua en los primeros años de la Fundación y desde entonces trabajó por su progreso. Varias fueron las actividades en las que se enroló. En el año 1841 le es entregado el cargo de Agrimensor Público y Comandante de Ingenieros por el gobierno de la villa, dirigido en esos años por Pedro Bassadona y como resultado de los trabajos realizados en dicho puesto estuvo la realización del plano de la Villa de Cienfuegos. En 1842 levantó el plano de la Plaza del Mercado, proyecto que tuvo su continuación durante el gobierno de Labra. (Bustamante. L.J. 1860: 120)

Algo semejante ocurrió con respecto al plano donde explicaba el proyecto de construcción que tendría el futuro ferrocarril de esta villa a la de Santa Clara en el año 1842, pues este fue completado en la siguiente administración. En vistas de ellos el 8 de marzo de 1845 fue seleccionado como Comisionado para trazar la línea jurisdiccional entre Cienfuegos y Villa Clara, aprobada en el año 1847. Al igual que Gorozábel, Alejo, quien fungió como ingeniero principal del proyecto, estuvo entre los accionistas para la realización del ferrocarril.

La figura de Julio Leblanc, natural de Burdeos, Francia, es otra de las más representativas por la vinculación e importancia de los cargos que desempeñó durante el gobierno de Labra. Obtiene el cargo de Segundo Alcalde ordinario del

Ayuntamiento de Cienfuegos en enero de 1846 y estuvo entre los accionistas del ferrocarril que mayor capital aportaron a su realización. (Edo, E. 1943: 93) En la lista de los primeros suscriptores aparece con una cantidad de aproximadamente 3000 pesos, mientras que el resto aportan entre 500 y mil, en la mayoría de los casos. (Edo, E. 1943: 155-156)

Otro nombre a incluir en la lista de accionistas es Lino Montalvo. Este nació en Cienfuegos y desempeñó importantes cargos alrededor del gobierno de la jurisdicción como Alcalde Primero en 1836 y Regidor y Alcalde mayor en el 1845. Mientras que en el 1848 se desempeñó como Alcalde mayor provincial. (Bustamante. L.J. 1860: 124) En este mismo año aporta a la empresa ferrocarrilera un capital de 2000 pesos. (Edo, E. 1943: 155)

Pedro Eduardo Dorticós fue otro de los que ocuparon importantes cargos en el gobierno de la jurisdicción en el período 1844-1848. Fue Síndico Procurador en 1846 y Segundo Alcalde Ordinario en el 1847.³⁹ Siendo propietario del ingenio “Flora” (Lapique, Z. 2001: 36), Dorticós estuvo entre los accionistas del ferrocarril con una suscripción para su realización de 1000 pesos. (Edo, E. 1943: 155-156)

Si hay un beneficiario que no debe faltar en este análisis es Juan Bautista Entenza. Constituyó uno de los que mayor capital aportó al ferrocarril con aproximadamente 20 000 pesos (Edo, E. 1943: 155-156), lo que está directamente relacionado con la condición de propietario que ostenta en estos años. Su ingenio “Recurso” (Lapique, Z. 2001: 36), estaría en el trayecto del camino de hierro, lo que resultaría de gran provecho por las utilidades que ello reportaba para su dueño. (Edo, E. 1943: 85)

En la línea de los mayores accionistas, aunque con un capital de 10 000 pesos, hay que incluir a Nicolás Jacinto Acea. Este nació en Santa Martha de Ortigueira, España y vino a residir en Cienfuegos en los primeros tiempos de la fundación de

³⁹ Fue electo años más tarde Vice-Presidente del Liceo, al constituirse esta Sociedad, el 15 de julio de 1879. (Edo, E. 1943: 93,103)

la Colonia, donde tuvo una activa participación en cuanto al desempeño de funciones administrativas y la realización de obras públicas.⁴⁰

Enrique de Zaldo, por otra parte, es uno de los más activos políticos de la villa. En julio de 1847 ocupó el cargo de Ayudante de marina del puerto de Jagua y en 1848, el de Síndico Procurador del Ayuntamiento de Cienfuegos. Fue también Comisionado, en unión del Regidor Alférez Real José Gregorio Díaz de Villegas, para diseñar el escudo de armas de la Villa. Participó en ese mismo año, en el proyecto para surtir de agua potable a la población aprobado por la corporación municipal, como ya se ha abordado y en 1851 fue nombrado miembro de la Comisión para el arreglo de los caminos vecinales, uno de los problemas más acuciantes de la villa en ese entonces. (Bustamante, L.J. 1931: 126) Su multifacética labor lo acercó al proyecto del ferrocarril. Zaldo estuvo dentro del grupo de los accionistas del ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara, como se aprecia en el documento aprobado para la realización del mismo, por el gobierno de la Isla.⁴¹

José Gregorio Díaz de Villegas, muy vinculado a Zaldo en el diseño del Escudo de Armas, nació en la Habana y falleció en esta Ciudad, el 2 de agosto de 1903. Titulado abogado, en 1848, es otro de los que, aprobándose el proyecto del ferrocarril, está entre los accionistas con un capital de 1000 pesos. Al igual que en otros casos analizados, como propietario del ingenio Josefa (Lapique, Z. 2001: 36), sacaría ventajas económicas con su construcción. En ese caso también se hallaba Diego J. Sánchez, natural de Trinidad que era dueño del San Isidro. Este se había establecido en Cienfuegos y ocupó sucesivamente diferentes cargos en el Ayuntamiento: Segundo Alcalde Ordinario de Cienfuegos en 1847 y Regidor en 1857.

⁴⁰ También fomentó el Central; Manuelita, en unión de su hermano. Junto con su esposa Doña Manuela Hernández, en el año 1852 donaron una campana para la Iglesia. En 1852 fue comisionado, en unión del Síndico Don Manuel Díaz, para hacer un estudio de un acueducto, recomendando traer las aguas del Río Lagunillas en su confluencia con el arroyo Jicotea. En 1859 fue elegido Padre General de Menores y en 1866 y 1875, Concejal del Ayuntamiento. En 1860 construyó a su costo la Capilla del Cementerio Municipal. (Bustamante, L.J.1931: 208)

⁴¹ Folleto, c. 365, N° 7. Biblioteca Nacional. Inédito. Compañía del Ferro-Carril entre Cienfuegos y Villa Clara Ferro-Carril. 1848. Reglamento de esta empresa, aprobado por el Excmo. Sr. Gobernador y Capitán General, en 11 de enero de 1848. pág. 6

Resta, en esta relación uno de los vecinos más antiguos de Cienfuegos: Félix Bouyón. Era hijo del Brigadier de Marina Honorato de Bouyón. En 1819 fue comisionado para reconocer la Bahía de Jagua y hacer el plano de la Península de Majagua, donde se levantaría la futura población. El 22 de enero de 1825, al ser creada la Comandancia de Marina y Ayudantía de Matrículas del Puerto de Jagua, fue nombrado para dichos cargos. (Bustamante, L.J. 1931: 150) Bouyón hijo, figura clave de procesos a favor del desarrollo de la jurisdicción, estuvo entre los accionistas del ferrocarril con una suscripción de 500 pesos.⁴²

A los funcionarios y hacendados mencionados se unen otros de la jurisdicción de Cienfuegos, de La Habana, Matanzas y Trinidad que contribuyeron con sus conocimientos y capitales a la gestión y aprobación del proyecto ferrocarrilero. Sin embargo el avance de la empresa fue posible también, porque al aporte monetario de los particulares se unió la aprobación y apoyo del ayuntamiento cienfueguero. Sus funcionarios habían trabajado junto a Labra en importantes proyectos sociales, lo que consolidó la vinculación política entre estos y el gobernador. Ramón María de Labra, presidió algunas de las juntas efectuadas durante el proceso organizativo y concedió su aprobación al proyecto, en el que se enfilaron no pocos de los políticos y la élite económica que había estado a su alrededor.

⁴² Biblioteca Nacional de Cuba. Folleto, c. 365, N° 7. Inédito. Compañía del Ferro-Carril entre Cienfuegos y Villa Clara Ferro-Carril. 1848. Reglamento de esta empresa, aprobado por el Excmo. Sr. Gobernador y Capitán General, en 11 de enero de 1848. Habana. Imprenta del gobierno y capitanía general por S. M. 1848. págs. 5-6.

Conclusiones

Del análisis realizado sobre la gestión del proyecto del ferrocarril durante el gobierno de Ramón María de Labra en Cienfuegos se derivan las siguientes conclusiones:

- * Los cambios en el pensamiento teórico- filosófico, que propiciaron el ascenso del liberalismo a los primeros planos de la ideología durante el siglo XIX, tuvieron su expresión político- jurídica en la Constitución española de 1812, y fue sostenida por los sucesivos gobiernos liberales en España. Ello permeó la formación político -militar de Ramón María de Labra que una vez en Cienfuegos los aplicó en las esferas económica, social y política.
- * Cienfuegos con una economía básicamente azucarera, y una densidad poblacional en ascenso, demandaba cada vez más transformaciones, entre las que estaba la instalación del ferrocarril. Después de varios intentos que no fructificaron principalmente por la falta de fondos y la insuficiente unión de los interesados, se logra completar el proyecto del ferrocarril durante el gobierno de Labra entre 1844 y 1848.
- * La política de gobierno de Ramón María de Labra estuvo encaminada a la recaudación de fondos con múltiples fines, la creación de instituciones, la estimulación de la educación, la cultura y la construcción de obras públicas con variados objetos sociales, encaminados a modernizar la sociedad en medio del desarrollo capitalista, propiciando que alrededor de su figura se nucleara la élite económica cienfueguera interesada en el ferrocarril.
- * La gestión y aprobación del proyecto ferroviario fue posible, entre otras razones por el elevado nivel organizativo que lograron sus principales figuras reflejado esto en la creación de la Comisión Directiva Provisional del Ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara, con Fermín de Gorozábel al frente. La vinculación de estos con el gobierno local y nacional, además de la capacidad creadora de los ingenieros del proyecto y la transparencia con se

efectuó el proceso, que logró la aprobación de todos los accionistas, fueron aspectos clave de esta gestión.

- * Otro elemento a considerar es que durante el período de gobierno de Labra se fomenta el interés y el compromiso de la élite predominante en aportar capitales particulares para las diversas empresas que este impulsó. Este interés estuvo reflejado en el proyecto ferrocarrilero, ya sea como accionistas o propietarios que se beneficiarían con la nueva tecnología, destacándose figuras como Fermín de Gorozábel, Alejo Helvecio Lanier, Julio Leblanc, Lino Montalvo, Pedro Eduardo Dorticós, Juan Bautista Entenza, entre otros, que verían coronados sus intereses y su posición económica con la realización de este prometedor proyecto.

Recomendaciones

Entre las recomendaciones que se le proponen a aquellos interesados en profundizar el tema desde un enfoque histórico se encuentran:

- * Profundizar en la búsqueda y consulta de fuentes específicas sobre el tema para llegar a un análisis concreto y científico más profundo, recordar que el presente trabajo es solo un estudio exploratorio sobre el tema.
- * Continuar la revisión en los fondos relacionados con Asuntos Políticos y Junta de Fomento en el Archivo Nacional de Cuba, para ampliar la información acerca de los socios que se incorporan posteriormente a la construcción del ferrocarril.
- * Esta investigación puede ser empleada como material de consulta para estudiantes de diferentes niveles así como para el público en general.
- * Emplear la tesis como guía para futuras investigaciones sobre el tema y en eventos científicos, tanto dentro de la Universidad como fuera de ella.

Fuentes consultadas

Fuentes bibliográficas:

Barcia, María del Carmen. *Burguesía esclavista y abolición*. [La Habana. Cuba]: Editorial Ciencias Sociales, 1987.

Barcia, María del Carmen. *Élites y grupos de Presión en Cuba*. [La Habana]: Ciencias Sociales, 1987.

Bustamante, Luis J. *Diccionario Biográfico de Cienfuegos*. [Cienfuegos], 1860.

Colectivo de Autores. *Historia de España. Selección de Lecturas*. [La Habana]: Pueblo y Educación, 1992.

Colectivo de Autores. *Síntesis Histórica Provincial. Cienfuegos*. [La Habana]: Editora Historia, 2011.

Cuevas Torres, Eduardo. *En busca de la cubanidad*. [La Habana]: Ciencias Sociales, 2006.

Edo, Enrique. *Memoria Histórica de Cienfuegos y su jurisdicción*. [La Habana]: Úcar, García y Cía., 1943.

Ely, Roland T. *Comerciantes Cubanos del siglo XIX*. [La Habana]: Librería Martí, 1961.

Ely, Roland T. *Cuando reinaba su Majestad el Azúcar*. [La Habana]: Imagen Contemporánea., 2001.

Ferrer Muñoz, Manuel. *La Constitución de Cádiz y su aplicación en la Nueva España*. [México]: Instituto de Investigaciones Jurídicas. Universidad Nacional Autónoma de México., 1993.

García del Pino, César, y Alicia Melis Cappa. *Nuevos documentos para la Historia local de Cuba. . . Edit.* [La Habana]: Ciencias Sociales, 2009.

García Martínez, Orlando. *Cienfuegos, siglo XIX, un peculiar proceso de concentración y centralización de la industria azucarera*. Ediciones Mecenás, 2001 [Cienfuegos. Cuba]: Ciencias Sociales, La Habana, 2000.

García Martínez, Orlando. *Esclavitud y Colonización en Cienfuegos (1819-1879)*. Ediciones Mecenás, 2008 [Cienfuegos. Cuba]: Ciencias Sociales, La Habana, 2001.

García Martínez, Orlando, Florentino Morales Hernández., y Alina Puig Yantá. *El Brigadier. José González Guerra*. Ediciones Mecenass, 2005 [Cienfuegos. Cuba]: Ciencias Sociales, La Habana, 2000.

Ilich Lenin, Vladimir. *Una gran iniciativa*. [Moscú]: Lengua extranjera., 1977.

Instituto de Historia de Cuba. *Historia de Cuba. La Colonia. Evolución socioeconómica y formación nacional de los orígenes hasta 1867*. Tercera [La Habana]: Félix Varela, 2007.

Lapique Becali, Zoila, y Orlando Segundo Arias. *Cienfuegos, Trapiches, ingenios y Centrales*. [La Habana]: Ciencias Sociales., 2001.

Le Riverend, Julio. *Historia económica de Cuba*. [Ciudad de La Habana]: Pueblo y Educación, 1974.

Mantero Sánchez, Rafael. *Fernando VII. Borbones*. [Madrid]: Arlanza, 2001.

Martín Brito, Lilia. *El desarrollo urbano de Cienfuegos en el siglo XIX*. Ediciones Mecenass [Cienfuegos. Cuba]: Coleccion Ideas, 2006.

Moreno Fragonal, Manuel. *El Ingenio, complejo económico social cubano del azúcar*. 1ra [La Habana.]: Ciencias Sociales, 1978.

Oliver y Bravo, Pedro. *Memoria Histórica, Geográfica y Estadística de Cienfuegos y su Jurisdicción*. [Cienfuegos]: Imprenta de Francisco Murtra, 1846.

de la Pezuela, Jacobo. *Diccionario*. [Costanilla,Santa Teresa, numero 3, Madrid.]: Imprenta del Establecimiento de Mellado, 1863.

Redacción Digital. Política de Gobierno. *Fuente Organización Mundial de la salud, Clasificación Internacional del funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud. Ginebra (Suiza). Equipo de Clasificación, Evaluación, Investigación y Terminología*. 2001. Available from world wide web: <<http://www.med.univ-rennes1.fr/iidris>>.

Rousseau, P. L, y P. D Villegas. *Memoria Descriptiva, Histórica y Biográfico de Cienfuegos 1819-1919*. [Habana]: El Siglo XX, 1920.

Saco, Jose Antonio. *Historia de la esclavitud en las colonias francesas*. [La Habana]: Ciencias Sociales, 2002.

Sánchez Gálvez, Samuel. *Legados Perdurables; masonería en Cienfuegos (1878-1902)*. Ediciones Mecenás [Cienfuegos. Cuba]: Colección Ideas., 2010.

Torre Molina, Mildred de la. *Voces de la Sociedad cubana. Economía Política e Ideología 1790-1862*. [La Habana]: Ciencias sociales, 2007.

Torres Cuevas, Eduardo, y Oscar Loyola Vega. *Historia de Cuba (1492-1898). Formación y Liberación de la Nación*. 4ta [Ave. 3ra. A No.4605 entre 46 60, Playa, Ciudad de La Habana, Cuba.]: Pueblo y Educación., 2010.

Valdés Quesada, L. *Las Villas. Álbum Resumen Ilustrado*. [Habana]: Editorial cubana, 1941.

Vegas Albolaez. Bárbara, y Silvia Teresita Angelbello Izquierdo. *Trinidad precolonial y colonial*. [Sancti Spiritus]: Ediciones Luminaria, 2008.

Venegas Delgado, Hernán. *Trinidad de Cuba: corsarios, azúcar y revolución en el caribe*. [Bogotá, Colombia]: Linotipia Bolivia, 2006.

Vives Jordán, Tomás. *Historia del levantamiento, guerra y revolución de España*. 1939 [Madrid]: Arlanza, 1835.

Zanetti Lecuona, Oscar. *Economía azucarera cubana*. [La Habana]: Ciencias Sociales, 2009.

Zanetti Lecuona, Oscar, y Alejandro García. *Caminos para el Azúcar*. [La Habana]: Ciencias Sociales, 1987.

Fuentes publicísticas:

Martín Brito, Lilia. Luz y color en la vivienda cienfueguera. *Revista Ariel*. 1, 2005.

Rovina Gonzáles, Violeta. Apuntes sobre la organización de la economía cienfueguera y significación de los franceses fundadores en ella.(Introducción a la Historia de Cienfuegos, 1819-1860.). *Revista Islas*. Abril 1975.

Venegas, Hernán, y Irán Santos Vítores. Un siglo de historia local: El barrio de Arango, 1825-1933. *Revista Islas*. Agosto 1979.

Fuentes documentales

Archivo Nacional de Cuba

Fondo: Asuntos Políticos. Archivo Nacional de Cuba.

Fondo: Junta de Fomento Archivo Nacional de Cuba.

Biblioteca Nacional de Cuba

Folleto inédito: “Compañía del Ferro-Carril entre Cienfuegos y Villa Clara. Reglamento de esta Empresa”.

Folleto inédito: “Camino de Hierro. Informe de los Ingenieros don Julio Sagebien y don Alejo Helvecio Lanier, sobre el de Cienfuegos a Villa Clara”.

Folleto inédito: “Memoria del Excmo. Sr. Conde de Fernandina, Presidente de la Junta Directiva de la Empresa del Ferro-carril entre Cienfuegos y Villa-Clara”.

Archivo Histórico Provincial de Cienfuegos “Rita Suárez del Villar”.

Fondo: Ayuntamiento de Cienfuegos. Archivo Histórico Provincial de Cienfuegos. “Rita Suarez del Villa”. “Actas Capitulares”.

Anexos

Anexo 1

Ingenios creados, inversionistas y procedencia de los mismos, de 1835 a 1856.

Ingenios	Año de Fundación	Inversionistas	Procedencia
Carolina	1835	Guillermo Hood	Local
Manuelita	1835	Nicolás S. Acea	habanero
Concepción	1835	Antonio Rodríguez Prieto	villareño
San Nicolás	1836	Nicolás Brunet	trinitario
Dos Hermanos	1839	Nicolás y Antonio Acea	habanero
Santa Marta	1839	Casimiro Jiménez	habanero-matancero
San Ignacio	1835-1842	José I. Jiménez e hijos.	habanero-matancero
Reglita	1846-1856	Pedro Hernández	Indeterminado
Silverita	1853	M. Rossel	Local

Elaboración propia.

Fuente: Orlando García Martínez. Esclavitud y Colonización en Cienfuegos (1819-1879). Ediciones Mecenás, 2008. pág. 69

Anexo 2

Variedad de producto anual calculado en frutos.

Partidos	Azúcar arrobas	Café Arrobas	Maíz Arrobas	Arroz Arrobas	Tabaco arrobas
Ramírez	-	-	2264	4958	
Arango	17600	-	793	-	
Cumanayagua	-	-	3236	6810	
Yaguaramas	220 000	6400	5514	11290	1560
Totales	237 600	6 400	11 807	23 058	1 560

Elaboración propia

Fuente: Orlando García Martínez. Esclavitud y Colonización en Cienfuegos (1819-1879). Ediciones Mecenás, 2008. pág. 70

Anexo 3

Dueños de ingenios que se beneficiarían con la construcción del ferrocarril.

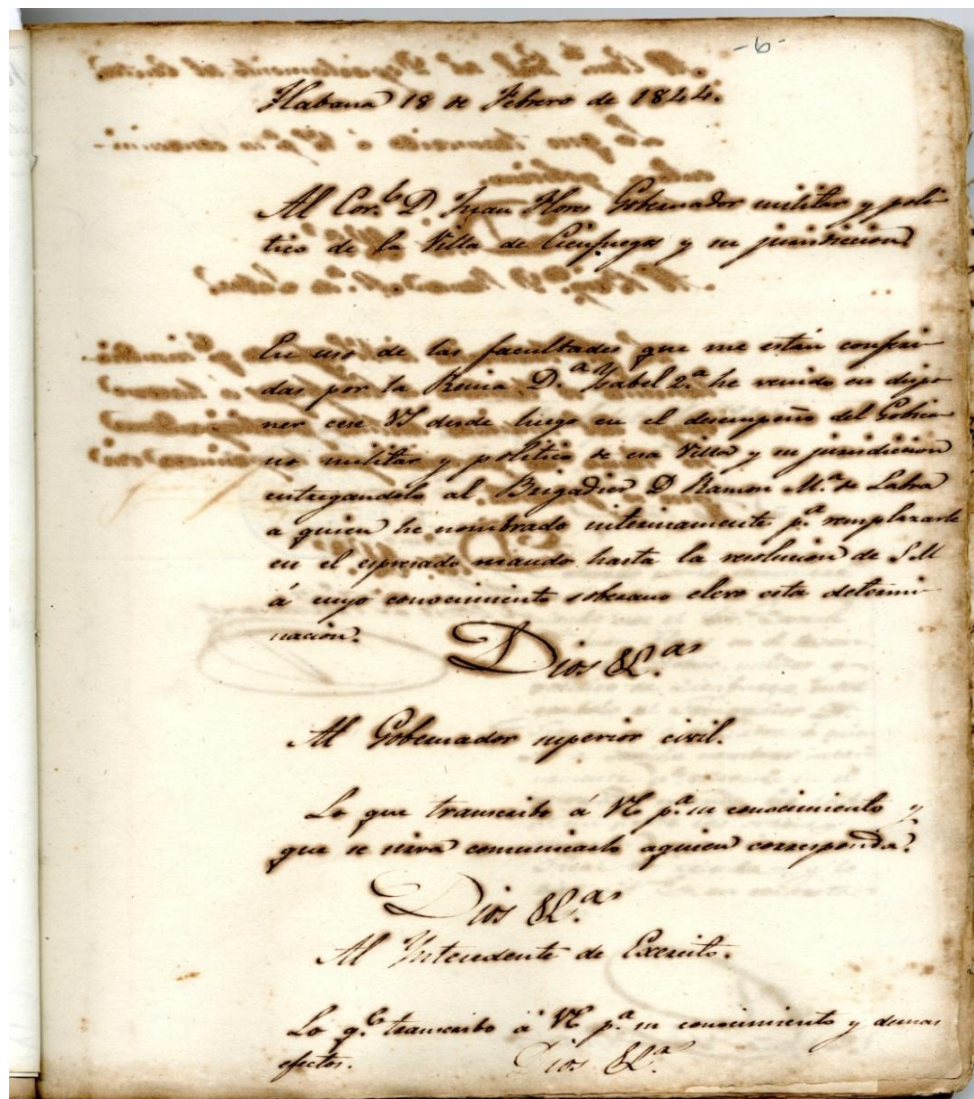
Figuras	Ingenios
Laureano Sarria.	Rosario
Herederos de Santa Cruz	Candelaria
Juan Bautista Entenza	Recurso
Fernando Palacios	San Isidro
Juan Vives	Vista Hermosa
Fermín de Gorozábel	Esperanza
Conde Brunet	Soledad
Pedro Argudin	Angelita
Gabriel Suarez del Villar	Palma Sola
Manuel Lestón	Santa Isabel
Tomas Terry	Teresa
Familia Iznaga	Conchita
Jose Martin Hidalgo y María del Carmen Cabanillas	Quita Calzones, después Amalia
Eulogio González	El Ángel
Juan Martin Hidalgo	Manacas
Juaquín Mora Rodríguez.	Sacramento
Juan José Tartabull	Caridad
Agustín de Santa Cruz	San Isidro

Elaboración Propia

Fuente: Enrique Edo y Llop. Memoria Histórica de Cienfuegos y su Jurisdicción. La Habana: Úcar, García y Cía, 1943. Pág. 85

Anexo 4

Carta escrita por el Gobernador de la Isla autorizando el mando político y militar de la villa de Cienfuegos al Brigadier Ramón María de Labra.



Fuente: Fondo: Asuntos Políticos Archivo Nacional de Cuba. Legajo N°. 140. Signatura 8. Regimiento Infantería de Galicia. Expediente sobre propuesta de D. Ramón María de Labra para el empleo de Brigadier. Madrid 27 de agosto de 1843.

Anexo 5

Trasiego de producciones por el ferrocarril que facilitarían el comercio.

Año	Cajones de Azúcar	Bocoyes de Mieles	Barriles de Ron	Pasajeros \$	Ingresos
1842/43	36 363	912	15	1 997	28 686
1844	66 505	8 131	630	8 434	81 199
1846	93 489	16 648	1 033	10 888	137 973
Totales	196 357	25 691	1678	21 319	247 858

Elaboración propia

Fuente: Roland T. Ely. Cuando Reinaba su Majestad el Azúcar. pág. 46

Anexo 6

Primeros individuos en suscribirse a través de la junta para la realización del ferrocarril. (10 de mayo de 1847)

Exmo. Sr. Conde de Casa-Brunet	30 000
Herederos de D. Juan M. Hidalgo	10 000
D. Atanasio de la U. Gallardo	2 000
D. Juan Aviles	3 000
D. Nicolas J. Acea	10 000
D. Fermín Gorozábel	500
D. Carlos Tillet	1 000
Font, Taltavull y comp.	1 000
Herederos de D. Vicente P. y Jova	1 000
D. José Gregorio Díaz de Villegas	1 000
D. Guillermo Boutiartigue	1 000
D. José Antonio Payrol	1 000
D. José Antonio Barrera	500
Herederos de D. Guillermo Hagner	1 000
D. Mariano de Vargas	500
Herederos de D. Joaquin Reyna y Capetillo	500
D. Antonio Terry	500

D. Félix Lanier	500
D. Felipe Prosper	500
D. Pedro Dorticós	1 000
D. Salvador de Castro	1 000
D. Grabiél Casseaux	500
D. Jose Nodal	500
D. Benito Gutierrez	1 000
D. Agustin Serice	1 000
D. Antonio Digat	500
D. Agustín Fríz	1 000
D. Ambrosio Sanchez	1 000
D. Antonio José Rodriguez	500
D. Felipe Virgil	500
D. Lino Montalvo	2 000
D. Carlos Tillet por su esposa y familia	2 000
Herederos de D. Agustin Berthes	500
D. Francisco Maria del Cañal	500
Herederos de D. Andres Dorticós	1 000
D ^a . María Merced Jimenez	4 000
D. Juan Antonio Pascual	2 000
D ^a . Rosa Jimenez	20 000
D. Francisco Vila	3 000
D. Pablo Ribalta	3 000
D. Juan Boneva	2 000
D. Mariano Soler	500
D. Cárlos Daval	500
D. Juan Vila y Jimenez	500
D. José María Vidaurreta	500
D. Fernando Abreu	1 000
D. Dionisio María Matamoros	500
D. José María Sainz y Rueda	500
D. Francisco Rabasa	500
D. Joaquín María Romay	500
D. Pedro Oliver	1 500
D. Mateo de Jesus Alvares	500
D. Francisco de Mesa	500
D. Miguel Antonio Salazar	3 000
D. Bernardo Fayet	1 000
D. Antonio Desvernine	500
D. José Isidro Armenteros	2 000
D. José del Río	500
D. Pedro Basadonna	3 000
Laborde y Dupuy	500
D. Juan Vives	1 000

Torriente y comp.	500
D. Mariano Comas de Planell	500
D. Manuel Acosta	500
D. José Joaquín del Castillo	500
D. Mariano Alberich	500
D. Enrique Wottram	1 000
Marrugat y comp.	1 000
D. Antonio Gonzales Abreu	1 000
D. Fermin de Olayzola	500
D. Pedro M. Benet	500
D. José Guillem	1 000
D. Julio Leblanc	3 000
D. José Sainz de la Peña	500
D. Juan B. Entenza	20 000
D. Domingo Pau	500
D. José Carr	500
D. Félix Bouyon	500
D. Joaquín Gonzalez	500
Herederos de D. Marcos Gil	1 000
D. Benito García	500
D. Tomas Gutierrez	500
D. Gabriel Suares del Villar	2 000
D. Pío Bastida e hijos	500
D. Casimiro Jimenez	2 000
D. Javier Pardo Pimentel	500
D. José María Capote	500
D. José Antonio Tomas	500
D. Pedro de Irizar	500
D ^a . Josefina de Clouet de Tomas	500
D. Juan Ruiz	250
D. José María Gonzalez	500
D. Juan Lapuze	250
D. José Verdaguer	500
D. Joaquín Pedroso Sotolongo	10 000
D. Antonio Loireto Sanchez	500
D. Antonio García	500
Total	\$189 500

Fuente: Enrique Edo. Memoria Histórica de Cienfuegos y su Jurisdicción. La Habana: Úcar, García y Cía, 1943. pág. 155-156

Anexo 7

Relación de los accionistas del ferrocarril Cienfuegos- Villa Clara (1847).

Reunidos en la Sala de Gobierno de esta Villa de Cienfuegos á las siete de la noche del día ocho de Noviembre de mil ochocientos cuarenta y siete, bajo la presidencia del Sr. Brigadier Gobernador Político y Militar D. Ramón María de Labra para la Junta general á que fueron convocados los señores accionistas del Ferro-carril de esta villa á la de Santa Clara, el Sr. Teniente Diputado de la Junta de Fomento y Regidor padre general de menores D. Fermín de Gorosábel, por sí á nombre del caballero Regidor Alférez Real, Sr. D. Justo Germán Cantero, el Sr. D. Antonio González Abreu, el Sr. Subdelegado de marina D. Enrique de Saldo, el Sr. D. Pedro N. Abreu, por sí y á nombre del Sr. D. Agustín Fleites, del Sr. D. José Manuel de Consuegra, del Sr. D. Valentin de Vargas, de los Sres. D. Rafael y D. Feliciano Gomez, del Sr. D. Rafael Perez de Prado, del Sr. D. José Galbes, del Sr. D. Ventura Escalero, del Sr. D. Juaquin Fleites, del Sr. D. Juan Freire de Andrade, del Sr. D. C. Fleites, del Sr. D. Marianao de Mora y del Sr. D. Mariano de Mora y del Sr. D. Juan Jova, el Sr. Alcalde del primer voto D. Pedro Eduardo Dorticós, por sí y á nombre de la Sra. D.^a Luisa Calvo, del Sr. D. Fulgencio María Fullea del Sr. D. Ramon Larrazabel; el caballero Regidor Alférez Real y subdelegado de Real Hacienda Sr. D. José Gregorio Díaz de Villegas, el caballero Regidor Fiel egecutor Sr. D. Manuel Jimenez, por sí á nombre del Sr. D. Andrés Díaz de Villegas, del Sr. D. Antonio A. Pegudo, del Sr. D. Julián de Montenegro, del Sr. D. Antonio Janiers Martínez, del Sr. D. José María Barnuevo, del Sr. D. Martin Ruiz, del Sr. D. Andrés Sampol, del Sr. D. Ignacio A. Oms, del Sr. D. Elías López Silverio, del Sr. D. José Antonio Pichardo, del Sr. D. Jacinto de Consuegra, del Sr. D. Carlos María Pichardo, del Sr. D. Antonio Groso, y del Sr. D. Bernardo Eligio y Roselló, el Sr. Alcalde de mayor provincial D. Lino de Montalvo, por sí y á nombre de la Sra. D.^a Ana Rodríguez de Pascual, y del Sr. D. Diego Jimenez, el Sr. Alcalde de segundo voto, D. Joaquín López Silbero por sí y á nombre del Sr. D. Pablo Ribalta, del Sr. D. Mariano Soler, del Sr. D. Francisco Martínez, del Sr. D. Tomas Jovér, del Sr. D. José Larralde, del Sr. D. Luis Morel de Santa Cruz, del Sr. D. Anselmo Perez

Alejo, del Sr. D. José Manuel Rivera, del Sr. D. Rafael López Silbero, del Sr. D. Ramon de Xamma, del Sr. licenciado D. Indalecio Ramos, del Sr. D. Gabriel de Consuegra, y del Sr. D. José Martínez Ortiz, el Sr. Capitán D. José Isidoro de Armenteros, por sí y á nombre de los señores Monzón, Abreu y compañía, del caballero regidor D. Antonio Guillermo Sánchez, y del Sr. D. Fernando Echamendía, el Sr. D. José Abreu, por sí y á nombre de su señora madre D.^a Rosa Jimenez y Peña, del Sr. D. Fernando Abreu y Abreu, y del Sr. D. Francisco D. Díaz, el Vice –cónsul de Francia Sr. D. Félix Lanier, el ingeniero capitán Sr. D. Alejo Helvecio Lanier, por sí y á nombre de los apoderados de esta Junta en la ciudad de la Habana los Sres. D. José Antonio Gutiérrez y D. Joaquín Santos Suarez del Sr. D. Francisco Recio de Morales, del Sr. D. Bonifacio de la Cuesta, del Escmo. Sr. D. Manuel Pastor, del Sr. Coronel D. Antonio Parejo, del Sr. D. José Suarez Argudin, del Sr. D. José María Morejón y Rojas, del Sr. D. Ignacio R. de Torres, del Sr. D. José Ricardo O-Farril, del Sr. D. Sebastián Montalvo, del Sr. D. Juan Xenos, del Sr. D. Severano de Mendive, del Sr. D. Manuel de Zayas, de la Sra. D.^a Manuela de la Fuente de Forcade, del Sr. D. Gabriel de Cárdenas, de la Sra. D.^a Carmen de la Fuente, del Sr. D. Vicente Molina, del D. Mariano Comas de Planell, del Sr. D. Mariano Alberich, y del Sr. D. Joaquín Pedroso y Sotolongo, el Sr. D. Gerónimo D. Wolf, en representación del Sr. D. Enrique Gake, el Sr. D. Agustin Serize por sí y á nombre de los Sres. D. Pedro y D. Santiago Escarrá y del Sr. D. Felipe Merino, el Sr. Subdelegado de Farmacia licenciado D. Rogiero Zelada, el Sr. D. Joaquín Berdaguer, por sí y en representación de los Sres. D. Francisco Benavides y D. Antonio José Paret, el Sr. D. Ambrosio Sánchez Luna, por sí y á nombre del Sr. D. Francisco Plácido Guen, del Sr. D. Pedro Irizar, del Sr. D. Esteban Barroso, de la Sra. D.^a Juana López, del Sr. D. Esteban Murtra, del Sr. D. Manuel Sánchez del Sr. D. Guillermo Bouffartigue y del Sr. D. Francisco Socarrás, el Sr. D. Francisco de Sola, el Sr. D. José Quijano, y el infrascripto secretario por sí y en representación del Sr. D. Desiderio Pujadas, de la Sra. D. Josefa Herrera, y del Sr. Ayudante militar de Marina y matrículas capitán de fragata D. Félix Bouyón, del Sr. D. Francisco A. Valdés, del Sr. D. Justino Valdés Castro, del caballero síndico procurador general Sr. D. Ramon Menacho, del Sr. D.

Félix J. Bouyón, del Sr. D. Agustín Fritz, de la Sra. D.^a Antonia María Guerrero de Santa Cruz, del Sr. D. Agustín García, administrador de Correos de esta villa, del Sr. D. José Ravella, del Sr. D. Mariano Dumas Chancel, y del Sr. D. Laureano Suarez del Villar, Administrador de Correos de la ciudad de Trinidad.

Fuente: Folleto, c. 365, N^o 7. Biblioteca Nacional. Inédito. Compañía del Ferro-Carril entre Cienfuegos y Villa Clara Ferro-Carril. 1848. Reglamento de esta empresa, aprobado por el Excmo. Sr. Gobernador y Capitán General, en 11 de enero de 1848. Pág. 6

Anexo 8

Relación de ingenios, propietarios y cargos en el gobierno de la villa

Nombre de Ingenios	Propietarios	Cargos en el Gobierno
Candelaria	Herederos de Dolores Santa Cruz. (1846-1862)	-
	Antonio Rodríguez del Rey.	-
Caridad	Antonio Rodríguez del Rey.	-
	Jose María Capote.	-
Concepción	Manuel Capote.	-
Divertido	Leandro del Junco.	-
Esperanza	Juan Ordoñez.	-
	Fermín Gorozábel.	-
Flora	Pedro Eduardo Dorticós. Gómez de Leys.	Sindico procurador en 1846 y Alcalde segundo en 1847.
Maguecito	Gabriel Suárez del Villar.	
Recurso	Juan Bautista Entenza.	-
Rosario	Agustín de Serice.	-
San Antonio	Mariano Alberich.	-
San Esteban	Herederos de O' Bourke.	
San José Becquer	Juan G. Bécquer (Conde de casas Brunet)	-

Santa Isabel	Manuel Sentón.	-
Vista alegre	Mariano Cimas de Planell.	-
Vista Hermosa	Josefa Simo. (Viuda Vives.)	-
La Vuelta	Juan Entenza Palacia.	
Buena Vista	Antonio José González. Abreus Jiménez.	- -
Caledonia	María Antonia Guerrero.	-
San Isidro	Diego Julián Sánchez.	Segundo alcalde Ordinario de Cienfuegos en 1847.
Cantabria	Pedro Cabrerías. Manuel Casas.	- -
Conchita	Familia Iznaga.	-
Esperanza	Ramón Cheureffin.	-
Rosario	Laureano Sarria.	-
Rosalía	José Quesada.	-
Santa Bárbara	Jose María Sánchez Iznaga.	-
Amalia	Jose María Martín Hidalgo. María del Carmen Cabanillas.	- -
El Ángel	Eulogio González.	-
Manacas	Juan Martín Hidalgo.	-
Sacramento	Joaquín Mora Rodríguez.	-
San Antonio	Salvador Villa Real.	-
Santa Lucía	Inocencio y Joaquín Mora Sarria.	-
Candelaria	Herederos de Santa Cruz.	-
Concepción	Lino Montalvo Vinader.	Alcalde Primero en 1836 y Regidor y Alcalde mayor en 1845.
Josefa	Jose Gregorio días de Villegas.	-
San Nicolás	Nicolás Brunet. (Conde de Casa Brunet)	-
Santa Marta	Sociedad de C. Jiménez y M. Mora.	-
La Silverita	Jose Manuel Rosell.	-

Elaboración Propia.

Fuente: Zoila Lapique. Trapiches e ingenios. Edit. Ciencias Sociales, La Habana 2001. pág. 36