

07

Fecha de presentación: enero, 2019

Fecha de aceptación: marzo, 2019

Fecha de publicación: abril, 2019

PRIMERAS CONSECUENCIAS

DE LA INTRODUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN LA JURISDICCIÓN DE CIENFUEGOS (1848-1862)

THE FIRST CONSEQUENCES OF RAILROAD INTRODUCTION IN CIENFUEGOS JURISDICTION (1848-1862)

Vero Edilio Rodríguez Orrego¹

E-mail: vrodriguez@ucf.edu.cu

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3621-0598>

Mayra Marrero Bernal²

¹Universidad de Cienfuegos. Cuba.

²Centro Provincial de Patrimonio Cultural. Cienfuegos. Cuba.

Cita sugerida (APA, sexta edición)

Rodríguez Orrego, V. E., & Marrero Bernal, M. (2019). Primeras consecuencias de la introducción del ferrocarril en la jurisdicción de Cienfuegos (1848-1862). *Universidad y Sociedad*, 11(3), 56-63. Recuperado de <http://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus>

RESUMEN

El presente trabajo aborda el proyecto y construcción del ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara en el tramo correspondiente a la jurisdicción Cienfuegos entre 1848 y 1862. Su objetivo se orientó a analizar las consecuencias ambientales, socioeconómicas y culturales que la introducción de esta tecnología provocó en el territorio cienfueguero durante la etapa declarada. La investigación se concibió a partir del trabajo con fuentes primarias de tipo documental, publicístico y bibliográfico, que permitieron develar la historia inicial del camino de hierro en la región Cienfuegos. Asimismo, se revelaron aspectos que permiten corroborar la idea de que el proceso de transferencia tecnológica desplegado en la jurisdicción durante la etapa, generó consecuencias que fueron perceptibles desde el propio proceso constructivo para el medio natural y la sociedad cienfueguera. Las obras y operaciones del camino de hierro, modificaron ambos espacios con resultados de diversa índole: desfavorables unos; como la deforestación, erosión de los suelos y disminución de los cultivos de subsistencia; favorables otros, como el aumento de la producción azucarera, el surgimiento de nuevos poblados o la aparición de nuevos hábitos y estilos de vida, entre otros. La investigación se integra a los esfuerzos para profundizar en el pasado cienfueguero desde nuevos temas y perspectivas metodológicas.

Palabras clave: Ferrocarril, transferencia de tecnología, consecuencias, jurisdicción Cienfuegos.

ABSTRACT

This article analyzed the project and construction of Cienfuegos-Villa Clara railroad in the section that belonged to Cienfuegos jurisdiction (1848-1862). The aim of this article is to analyze the environmental, socioeconomic and cultural consequences brought about by the introduction of this technology in Cienfuegos territory during the already mentioned period. The investigation was conceived taking into account the historical criticism procedures to study documentary, bibliographical and periodical sources that allowed the reconstruction of the initial history of railroad in Cienfuegos jurisdiction. At the same time, some aspects revealed, allow to corroborate the idea that the process of technological transference carried out in Cienfuegos jurisdiction during the period of reference, generated some consequences to Cienfuegos society as well as to the natural environment that were perceptible since its construction process. Works and operations related to the railroad modified both spaces bringing about results of different sort: some of them were unfavorable like deforestation, soil erosion and subsistence crops diminishment; and some others were in favor, such as, an increase in sugar production, new villages or new habits and lifestyles emergence, among others. This research is part of the efforts to deepen on the history of Cienfuegos from new topics and methodological approaches.

Keywords: Railroad, technology transference, consequences, Cienfuegos jurisdiction.

INTRODUCCIÓN

Es indudable que la actividad científico-tecnológica ha jugado un papel fundamental en el devenir histórico nacional. A pesar de ello, el lugar y significación de la ciencia y la tecnología en la historia y cultura nacionales han sido insuficientemente tratados por la historiografía cubana.

El desarrollo de la tecnología ferroviaria en particular, ha sido objeto de atención por parte de un grupo limitado de estudiosos del tema quienes han abordado su análisis, desde enfoques diversos. Algunos, desde el ámbito de las ciencias históricas se han propuesto develar la influencia que tuvo en el proceso de evolución de la economía cubana desde la etapa colonial.

Especial importancia para el examen de esta cuestión la tiene el segundo tercio del siglo XIX, por ser un período que define la introducción y expansión de esta tecnología en Cuba. En esta etapa, el ferrocarril se convirtió en el primer elemento de la Revolución Industrial que transforma completamente la estructura de la producción azucarera en la Isla (Moreno, 1978). A tenor de ello, la necesidad de su estudio es inestimable para enriquecer no solo la evolución socioeconómica de la nación cubana sino también las distintas aristas de su devenir sociocultural.

A partir de la pesquisa efectuada sobre la temática de referencia, pueden identificarse estudios económicos (Leyva, 1874) y técnicos (Ponte, 1905) emprendidos entre finales del siglo XIX y principios del XX. Desde el ámbito de historiografía nacional contemporánea, resultan de imprescindible consulta las obras de Moreno Friginals (1978), junto a Zanetti & García (1987), que han logrado develar con acierto la influencia que tuvo el ferrocarril en el proceso de evolución de la economía cubana y especialmente la industria azucarera desde la etapa colonial.

En el marco de los estudios históricos regionales, el tratamiento del tema de referencia, resulta aún más necesario por su escaso tratamiento, hecho constatado por los autores de este trabajo a través de la revisión bibliográfica efectuada. En tal sentido, pueden mencionarse los trabajos de Moya (2001); y Rubio (2012): el primero, un acertado estudio sobre el impacto de la tecnología ferroviaria en la identidad cultural perlasureña durante la segunda mitad del siglo XIX; el segundo, un acercamiento a la influencia del ferrocarril en el desarrollo sociocultural regional hacia el primer cuarto de siglo republicano.

Para el presente estudio se asume la definición de tecnología ofrecida por el Grupo de Estudios Sociales de la Tecnología (1999), en tanto se adecua a la concepción de los nexos ciencia-tecnología-sociedad asumida en este estudio. En este caso, se define como el *“conjunto de*

conocimientos científicos y empíricos, habilidades, experiencia y organización requeridas para reproducir, distribuir y utilizar bienes y servicios. Incluye, por tanto, conocimientos teóricos, prácticos, medios físicos... métodos y procedimientos productivos, gerenciales y organizativos, unido a la identificación y asimilación de éxitos y fracasos anteriores, capacidades y destreza de los recursos humanos”. Asimismo, en estrecho nexo con la definición expuesta, se utilizó el concepto de transferencia tecnológica, expuesto por Jean Reiffers (1992), quien la define como *“la transferencia de técnicas, métodos y medios, -saber hacer, saber ser y saber administrar- y de todo su entorno material -maquinaria, herramientas, materias primas- e inmaterial -formación, información y decisión- a un entorno distinto del que lo generó”*.

Desde la perspectiva apuntada, se pretende analizar el proceso de transferencia de la tecnología ferroviaria en la jurisdicción Cienfuegos, contribuyendo a develar su influencia en el medio natural y sus nexos con el desarrollo socioeconómico y cultural cienfueguero en la etapa comprendida entre 1848 y 1862. El marco cronológico seleccionado se define toda vez que la primera de estas fechas (1848) marca el momento en que se promulga el reglamento de la compañía que ejecutaría las obras y el inicio de estas. La fecha de cierre del estudio (1862), se sitúa dos años después de completado el proyecto constructivo inicial que unió las poblaciones de Cienfuegos y Villa Clara en 1860, lo que permite verificar los primeros efectos de este proceso en la jurisdicción cienfueguera. Por lo antes declarado, esta investigación puede constituir un aporte útil tanto al empeño de enriquecer la historiografía regional cienfueguera como a la construcción de una historia social de la tecnología en el territorio.

DESARROLLO

A partir de 1837, Cienfuegos logró alcanzar, de acuerdo con el criterio de Moreno Friginals (1978, p.143), *“el más violento boom que recuerda la historia cubana”* y se fue erigiendo gradualmente en un importante núcleo de producción azucarera, sobre la base de la plantación esclavista. La necesidad de introducir el camino de hierro, resultaba cada vez más apremiante si se pretendía sostener la creciente prosperidad económica desplegada por esos años en la región.

Bajo el gobierno liberal del Brigadier Ramón María de Labra el proyecto ferroviario recibió un impulso decisivo y el 9 de enero 1848 este queda legalizado con la aprobación del Capitán General de la Isla, mediante el reglamento que daba a esta empresa el nombre de Compañía del Ferrocarril de Cienfuegos a Villa Clara. Asimismo, se

definía como su principal objetivo la construcción de un camino de hierro.

Entre 1851 y 1860 la jurisdicción Cienfuegos quedó comunicada con la de Villa Clara y todos los pueblos intermedios. En esta etapa quedó asimismo establecida la conexión con la jurisdicción de Sagua la Grande por el ramal lajero. Años más tarde, en diciembre de 1871, Cienfuegos quedaría también enlazada con la Habana a través del ramal Colón-Santo Domingo-Lajas (Rovira, 1976). La tabla 1 ilustra la expansión del camino de hierro en la jurisdicción cienfueguera:

Tabla 1. Progresión del ferrocarril en la jurisdicción Cienfuegos (1851-1861).

Año	Mes	Tramo inaugurado
1851	Septiembre	Cienfuegos-Palmira
1852	Julio	Paradero Provisional. Sabana de las Cruces
1853	Noviembre	Paradero de Las Cruces
1856	Febrero	Cruces-Ranchuelo
1859	Febrero	Cruces-Lajas-Sagua
1860	Noviembre	Cienfuegos-Villa Clara

Fuente: Rovira González (1976).

Como parte de una tradición legada por nuestros antecesores, cuando se inauguraba un ramal ferroviario, en el lugar donde posteriormente se instalaría la estación correspondiente al mismo, se ponía un clavo de plata y cuando se terminó la construcción total de la vía, en Santa Clara se situó uno de oro. En ambos casos ello sirvió para delimitar el kilometraje de cada intervalo (Marrero, 2013).

El 19 de noviembre de 1860, luego de un sinnúmero de dificultades, se produjo la inauguración la vía férrea Cienfuegos-Villa Clara, para hacerla coincidir con el aniversario 23 de la circulación del primer ferrocarril en la Isla. Las personas que desempeñaban cargos en el ayuntamiento de la villa, se dirigieron a Santa Clara con el propósito de conocer a sus homólogos y compartir con ellos la alegría del logro alcanzado (Edo, 1943). Todos estos elementos influyeron de forma efectiva en buena parte de la sociedad cienfueguera desde el punto de vista económico, social y cultural; aunque en medio de este proceso de transferencia tecnológica fue el medio ambiente el primero en recibir sus impactos.

A medida que se introdujeron las obras asociadas al camino de hierro, se acentuó un proceso de deforestación y agresión al medio ambiente que ya venía avanzando en la propia medida en que se expandía la industria azucarera en la región. Antes de la llegada del ferrocarril la vida

de las fábricas del dulce se sustentaba en los recursos forestales, necesarios para la extracción de leña, carbón vegetal y maderas de construcción.

El binomio azúcar-ferrocarril acrecentó aún más el impacto sobre el medio natural al acelerar la ocupación de los territorios más distantes de las costas. El proceso constructivo del camino de hierro precisó realizar grandes excavaciones (Anexo 1) como las ejecutadas para nivelar los terrenos cercanos al río Caonao en función de facilitar el paso de la vía férrea¹. La deforestación causada por el avance de las obras ferroviarias aceleró el proceso de sabanización en curso, contribuyendo a la transformación del paisaje cienfueguero. Ello significó no solo la pérdida o disminución de especies maderables de gran valor sino también generó un grave perjuicio a la avifauna y otras especies animales, sobre todo para aquellas caracterizadas por un alto endemismo (Funes, 2008).

Las necesidades propias de la expansión ferroviaria resultaron factores catalizadores de la deforestación. El abasto de traviesas² para la vía fue uno de los factores que demandaron la utilización en gran escala de especies maderables. Entre las maderas más comúnmente empleadas para las traviesas en la época se encontraban el haya, el alerce y el roble sano, sin hendiduras, nudos ni otros defectos que puedan influir en su resistencia. Estos troncos se preparaban con anterioridad a su utilización, al ser inyectados con sustancias preservadoras para evitar la descomposición. Entre las más empleadas en la época se destaca el sulfato de cobre, cloruro de zinc, bi-cloruro de mercurio y la brea de hulla (Ponte, 1905, p.32).

La construcción de instalaciones y edificios asociados al camino de hierro fue también un elemento clave en la sobreexplotación de los bosques cienfuegueros. Tales actividades estaban estrechamente vinculadas a los movimientos de tierra ya mencionados, formando parte de la ejecución de las obras de tierra y de fábrica, expresión utilizada para denominar en la época a aquellas que permitían tanto el asiento de la vía como la construcción de la infraestructura que facilitaba su máxima explotación. En este caso pueden citarse, por ejemplo, los edificios para las estaciones, construidos en buena medida con maderas de la región.

¹ Las investigaciones realizadas por Manuel Díaz Ceballos, quien ha dedicado buena parte de su vida al estudio de la historia del ferrocarril en Cuba y Cienfuegos pueden brindar mayor información sobre el particular.

² Piezas de madera, acero o hierro, colocadas transversalmente en el camino, las cuales a la vez que sirven de apoyo, mantienen la separación debida entre los carriles.

La demanda de leña para alimentar las calderas de las poderosas máquinas ferroviarias, fue otro de los factores que incidió en la explotación de los recursos forestales de la zona, sobre todo en los primeros años de actividad ferroviaria en la jurisdicción. Posteriormente, esta situación se modificó al importarse maderas norteamericanas y carbón de piedra para ser utilizados como combustibles. La idea inicial consistía en mezclar la leña norteamericana, dura y difícil de encender, con las del país. La utilización del carbón de piedra en estos menesteres fue otra medida que pudo amortiguar, en parte, la desaparición de los bosques de la región (Funes, 2008, p.219).

La presencia del ferrocarril también aportó una razón más para la agresión a los bosques cienfuegueros. En función de permitir el paso de la vía férrea, los bosques fueron talados indiscriminadamente y manejados con la finalidad de contrabando, puesto que ello aseguraba una ganancia estable sin necesidad de realizar grandes inversiones. Ya esta actividad acumulaba una tradición deforestadora que se remontaba a los años anteriores a 1819. Para frenar esta tendencia se adoptaron medidas como el establecimiento de una matrícula o registro para los negociantes madereros y rigurosas condiciones para su extracción (Rovira, 1976, p.59). En cualquier caso, la madera cienfueguera no resultó suficiente: la demanda desatada por la actividad ferroviaria evidenció en la jurisdicción la escasez de un recurso que parecía inagotable 20 años atrás. En 1850 el valor por la importación de maderas desde los Estados Unidos ascendió a \$89 865 (García Martínez et al., 2011).

Es poco probable que el impacto ambiental generado por la construcción y explotación de los primeros tramos del ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara haya motivado preocupaciones en los cienfuegueros de entonces. Fueron perceptibles, en cambio desde el inicio, los beneficios socioeconómicos que la introducción de esta tecnología reportó a la jurisdicción cienfueguera.

Sin lugar a dudas, la construcción y explotación del ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara, constituyó un factor decisivo en el auge socioeconómico experimentado por la jurisdicción Cienfuegos durante el último tercio del siglo XIX. El binomio azúcar-ferrocarril permitió la centralización de la propiedad agraria, que a su vez dio paso a la plantación latifundista, convertida en la unidad económica típica del sector azucarero.

El ferrocarril de vía estrecha o portátil, variante utilizada en la industria azucarera, tuvo una gran significación en la transportación de caña y de pasajeros hacia el interior de las zonas ganaderas y productoras. Este sistema permitía explotar gran cantidad de tierras, obtener altos

volúmenes de materia prima en poco tiempo, elevar la producción, y desde luego, las utilidades, llegando a convertirse en una vía de comunicación de gran importancia entre las zonas azucareras que conectaba, asimismo con la vía hacia el puerto de Cienfuegos.

A partir de 1849, con el inicio de la construcción del camino de hierro se estimuló aceleradamente la construcción de ingenios en la jurisdicción. La perspectiva de una transportación más fácil y rápida de los productos del dulce hacia el puerto permitió la expansión azucarera hacia los territorios situados al norte de la villa cabecera llegando hasta Cartagena, donde se desarrolló un importante núcleo productor de azúcar. La siguiente tabla permite comprender mejor el peso del ferrocarril en el auge productivo cienfueguero:

Tabla 2. El estímulo del camino de hierro en la producción azucarera: ingenios de la Jurisdicción (zafra de 1859).

Partido	Número de ingenios	Ingenios fundados después de 1845
San Fernando de Camarones	23	11
Cartagena	26	11
Cumanayagua	11	2
Padre las Casas	15	2
Santa Isabel de las Lajas	29	17
Totales	94	43

Fuente: García Martínez (1977).

Como puede apreciarse, el mayor crecimiento en ingenios fundados después de 1845 ocurre en los territorios devenidos en nudos ferroviarios de la zona: San Fernando de Camarones, Santa Isabel de las Lajas y Cartagena. Desde entonces, barriles y bocoyes³ repletos del dulce y sus derivados circularían de manera creciente por el camino de hierro. La influencia del ferrocarril en el despegue azucarero puede verificarse asimismo a través de la comparación de los volúmenes productivos alcanzados en la jurisdicción durante los años 1845 y 1860 (tabla 3):

³ Bocoy: barril de gran tamaño destinado a envasar y transportar diversas mercancías. En la manufactura azucarera se empleó para envasar y transportar mieles y mascabado. Al igual que con los demás envases azucareros la capacidad del bocoy varió según la época y el lugar. En Cienfuegos el bocoy de esta época tenía una capacidad aproximada de 60 @ o 690 kg.

Tabla 3. Comparación de los volúmenes de producción azucarera en la región cienfueguera: años 1845 y 1859.

Productos	1845	1860
Azúcar: Blanca Mascabado (crudo) Quebrado	155 493@ 289 590@ 400 @	32 700@ 2 700 997@ 63 000@
Miel de Purga: Bocoyes Barriles	3311 2498	24 180
Aguardiente: Pipas	450	1690

Fuente: García Martínez (1977).

Para el año en que se termina el camino de hierro hasta Villa Clara, la producción azucarera y sus derivados, supera con creces lo alcanzado en 1845, con la excepción del azúcar blanco, pues la demanda del mercado exterior, se concentra esencialmente en el azúcar crudo. El contraste más significativo lo ofrece precisamente este rubro que incrementa en poco más de nueve veces sus niveles productivos en relación al año de referencia. La existencia de la flamante infraestructura ferroviaria, como esperaban sus potenciales beneficiarios, influyó desde bien temprano en el despegue azucarero de la jurisdicción.

Sin embargo, el ferrocarril como aliado estratégico de la expansión del dulce, contribuyó a la disminución sensible de producciones para la subsistencia y a la reducción de las posibilidades de diversificación agrícola (Funes, 2008, p.222). Tales perjuicios serían compensados en buena medida con los beneficios que el tráfico mercantil ferroviario generó. Por sus vías circularon mercancías diversas: el tabaco que se cosechaba en Santa Clara, el cobre de las minas de San Fernando de Camarones, el maíz procedente de San Juan y Esperanza, junto a otros productos como miel de abejas, cera, tejas, plátano vianda o ganado. La siguiente tabla muestra el incremento, en muchos casos exponencial, de la importación de productos de primera necesidad por la rada cienfueguera en la década de 1850, cuando el camino de hierro comienza a prestar servicios en la jurisdicción:

Tabla 4. Productos de primera necesidad importados por el puerto de Cienfuegos.

Año	Arroz @	Harina Barriles	Bacalao @	Carne de puerco @	Tasajo @
1840	2473	1377	4181	48.1/4*	1046
1850	16 350.7	4670	5100.1	562	27 106
1859	48 695.17	16 628	24 519	668	28 403

*En este año el producto se mide en barriles

Fuente: Rovira González (1976).

Para que se tenga una idea más clara de los beneficios del tráfico ferroviario, pueden citarse los datos registrados durante el año 1858, en el que por las vías férreas cienfuegueras se recorrieron 34 260 millas en cinco máquinas que arrojaron utilidades por valor de \$78 472. Los datos siguientes ilustran con mayor claridad lo transportado en este año (Rovira, 1976, p.67):

- Carros de carga transportados:
 - » 27 793 carros de plataforma
 - » 3480 carros de casillas
 - » 880 carros de caballos

Total de carros de carga transportados: 32 153

- Carga conducida:
 - » 2863 cajas de azúcar
 - » 27 361 bocoyes de azúcar
 - » 12004 bocoyes de miel
 - » 1121 pipas de aguardiente
- Pasajeros transportados:
 - » 28 883 en 2657 carros de pasaje

Asimismo, la creación del camino de hierro, extendido hasta la población de Santa Clara propició la importación de los enseres e instrumentos rescatados por la industria del ferrocarril, cuyo importe llegó a la cifra de \$197 115 en 1859. La propia existencia de esta tecnología devino, desde luego, elemento favorecedor de este comercio; situación que distingue al territorio como uno de los principales centros de la Isla y lo convierte en el centro mercantil de efectos ferroviarios más importante de la región central (García Martínez, et al., 2011).

Al servicio de los comerciantes locales, se construyó un ramal en la calle Dorticós para facilitar el acceso a los muelles y almacenes del puerto. Con la llegada del ferrocarril hasta los propios muelles, se rebajaron los costos comerciales y de transportación. Fue perfeccionada la tecnología de limpieza y dragado de la bahía, haciendo más efectiva la navegación. Para esos fines se adquirieron una draga de vapor y dos gánguiles⁴, los cuales sirvieron al comercio hasta finales de la década de los ochentas (García Martínez, et al, 2011).

La tríada azúcar-ferrocarril-puerto, una vez completada, con la construcción del ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara, posibilitó el despegue de la economía regional, al punto de convertir a la jurisdicción Cienfuegos y sobre todo a su

⁴ Barco de pesca, con dos proas y una vela latina.

villa cabecera, muy pronto convertida en ciudad, en uno de los enclaves más prósperos de la isla durante el último tercio del siglo XIX.

La formación de nuevos asentamientos y el crecimiento de otros, como resultado del accionar del ferrocarril en la jurisdicción, confirma los criterios de Zanetti y García (1987, p.159) con respecto a la influencia de esta tecnología en la movilización de la fuerza de trabajo, el poblamiento y el desarrollo de los núcleos urbanos. Los casos más significativos lo constituyen el barrio del Paradero de Camarones y el poblado de Cruces o Las Cruces, surgidos a partir de las necesidades de la actividad ferroviaria (Marrero, 2013, p.51).

Las Cruces, desde entonces, comenzó a erigirse como importante nudo ferroviario. Esta población fungió como punto intermedio del ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara y pudo conectarse además con el ramal de Lajas, el cual permitió, progresivamente, la comunicación directa con Sagua la Grande, Santo Domingo, Colón y la Habana, completada esta última en diciembre de 1871 (Edo, 1943, p.381). En torno a las instalaciones ferroviarias fue evolucionando el poblado a partir de una fonda y dos casas, primeras construcciones no pertenecientes al ferrocarril. Luego se asentaron comercios, casas de alojamiento y otros inmuebles. Para 1878, como resultado de la prosperidad asociada al ferrocarril, a Cruces se le otorgó el estatus de término municipal⁵

Otro ejemplo de progreso derivado de las obras de construcción de ramales para vías férreas en la jurisdicción Cienfuegos, lo constituye el poblado de Palmira, en el que después de abierto su ramal al público en 1851, el gobernador López Ayllón fomentó la edificación de la torre campanario de su iglesia que en época anterior había sido suspendida por falta de recursos. Para conseguir su objetivo celebró juntas en las que nombró comisiones de señoras para hacer colectas en el templo los jueves y los viernes santos. Además, se introdujeron otro grupo de reformas en la villa como la reconstrucción del hospital de caridad, donde quedó establecido un nuevo salón de emergencias (Edo, 1943, p.138).

Es así que Cienfuegos, al igual que Matanzas, Cárdenas y Sagua la Grande, vio florecer sus asentamientos urbanos rápidamente, al recibir los ingresos que se derivaron del transporte de mercancías al puerto, impulsados por el camino de hierro. Los poblados de la jurisdicción se colocaron en lugares cimeros al sobrepasar y dejar atrás a

villas de antigua fundación como Sancti Spíritus, Trinidad, Remedios, Bayamo y Baracoa (Martin, 2006, p.92).

La necesidad de personal, capacitado o no, para la ejecución de las obras ferroviarias, contribuyó a que en la jurisdicción se diversificase la procedencia nacional, étnica y cultural de sus pobladores. A esta tecnología se debe una notable contribución al progreso de las ideas de la modernidad, manifestadas en la forma de viajar y comunicarse que las personas adquieren. Se crean nuevos hábitos, costumbres, estilos de vida y patrones de conducta, que al mismo tiempo promovieron el desarrollo de una cultura identitaria en la zona. En torno a las estaciones de viajeros se construyeron almacenes, locales de aduana, parques, calzadas, iglesias, hoteles e instituciones de gobierno, las que permitían al viajero de otras comarcas realizar sus gestiones en un mismo espacio, de modo que el ferrocarril también tributó al espíritu cosmopolita que distinguiría a Cienfuegos en las siguientes décadas (Moya, 2001, p.62).

Junto al ferrocarril y por mediación de su activa presencia en la jurisdicción, comenzaron a penetrar con mayor celeridad y en mayor volumen, las ideas y realizaciones de la modernidad. Como expresión y reflejo del progreso material en ascenso, en el territorio comenzó un aumento de la creación artístico-literaria, manifestada en el gran número de boletines, diarios, gacetas, revistas y semanarios que surgen para informar a la población de asuntos políticos e inquietudes sociales. Evidencia de ello lo constituye la publicación durante la etapa analizada de los periódicos *Hoja Económica*, *El Telégrafo*, *El Fomento*, *El Apuntador* o *el Chismoso* cuya circulación ganó en celeridad con el impulso que le imprimían el telégrafo y el ferrocarril (Moya, 2001, p.69). En la prensa asimismo, aparecía con frecuencia información acerca de la inauguración de algún ramal, el capital invertido y las personas involucrados en la inversión ferroviaria en cuestión. El periódico *Hoja Económica* por ejemplo, tuvo sus mejoras de consideración, publicándose desde principio del año con el doble del tamaño habitual y utilizando papel de mejor calidad que hasta entonces. Asimismo, comenzó a publicarse con mayor regularidad al salir tres veces por semana: los martes, jueves y sábados. En el discurso propagandístico se abogaba además por la prosperidad de la región, sin distinción de clases y al alcance de todos (Marrero, 2013 p.55).

A partir de la década de 1860, cuando ya el camino de hierro ejerce una influencia indiscutible en la vida económica de la jurisdicción, se verifica una intensa actividad cultural que tuvo como pilar fundamental hasta 1869, a la Sociedad Filarmónica de Cienfuegos. El desarrollo de la literatura y las representaciones teatrales, vinculadas

⁵ El trabajo inédito "Cruces, un pueblo del ferrocarril" del investigador cienfueguero Manuel Díaz Ceballos, localizado en su archivo personal, brinda más elementos sobre el origen y evolución de Cruces como población ferroviaria.

directa o indirectamente con el auge del ferrocarril, caracterizó a la villa cienfueguera desde entonces. La comunicación mediante rieles y vagones con Santa Clara o Sagua la Grande, por solo citar dos de las más importantes, además de los beneficios ya apuntados, permitió un intercambio que sin lugar a dudas fertilizó la vida cultural de la villa sureña e influyó en las realizaciones posteriores que en este ámbito acontecieron durante el último tercio del siglo XIX.

CONCLUSIONES

El crecimiento económico alcanzado en la jurisdicción, reforzado por los resultados del *boom* azucarero y unido a la insuficiencia de medios de transporte y vías de comunicación para trasladar el azúcar y otras mercancías hacia el puerto, constituyeron la posibilidad y necesidad, para iniciar un proceso de transferencia tecnológica que permitiera la introducción del ferrocarril en el territorio. Estos esfuerzos comenzaron a materializarse a partir de 1848, cuando a instancias de un grupo de vecinos, liderado por hacendados y comerciantes, se creó una junta directiva encargada de la promoción del proyecto que comenzó a dar los primeros pasos en pos de su consecución.

El proceso de transferencia tecnológica en marcha, comenzó desde su inicio a generar consecuencias tanto para el medio natural como para el contexto social en el que desarrolló. El binomio azúcar-ferrocarril generó sensibles modificaciones ambientales que afectaron los bosques y los suelos fundamentalmente. Asimismo, fueron pronto evidentes las primeras transformaciones socio-económicas y culturales, verificadas a partir de la puesta en marcha de los primeros tramos ferrocarrileros, que ganarían en profundidad y diversidad en la medida en que el camino de hierro se expandía por la jurisdicción.

El ferrocarril fue un elemento de importancia capital no solo para consolidar el desarrollo socio-económico alcanzado por la jurisdicción Cienfuegos y la región histórica del mismo nombre, durante el último tercio del siglo XIX. También contribuyó a fomentar el progreso en la macro-región villareña y las regiones matanceras durante la etapa de referencia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Edo y Llop, E. (1943). *Memoria histórica de Cienfuegos y su jurisdicción*. Cienfuegos: Imprenta de Ucar García.
- Funes Monzote, R. (2008). *De los bosques a los cañaverales. Una historia ambiental de Cuba (1492-1926)*. La Habana: Ciencias Sociales.
- García Martínez, O. (1977). Estudio de la economía cienfueguera desde la fundación de la colonia Fernandina de Jagua hasta mediados del siglo XIX. *Revista Islas*, (55-56), 151-164.
- García Martínez, O., et al. (2011). *Síntesis Histórica Provincial. Cienfuegos* (Primera edición.). La Habana: Instituto de Historia de Cuba.
- Leyva, H. (1874). *La Isla de Cuba y sus caminos de hierro*. La Habana: Imprenta mercantil de Santiago S. Spencer.
- Marrero Bernal, M. (2013). *El proceso de transferencia tecnológica del ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara en la Jurisdicción Cienfuegos (1841-1862)* (Trabajo de Diploma en opción al título de Licenciado en Historia). Cienfuegos: Universidad de Cienfuegos.
- Martín Brito, L. (2006). *El desarrollo urbano en Cienfuegos en el siglo XIX*. Cienfuegos: Mecenaz.
- Moreno Friginals, Manuel. (1978). *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*. (Tomo I). La Habana: Ciencias Sociales.
- Moya Padilla, Nereida (2001). *Impacto de la tecnología en la identidad cultural. Estudio de caso de la región de Cienfuegos (1850-1898)*. (Tesis en opción al grado científico de Doctor en Ciencias Filosóficas). La Habana: Universidad de La Habana.
- Ponte y Blanco, F. (1905). *Elementos de carreteras y ferrocarriles (construcción y conservación)*. La Coruña: Imprenta y Fotograbado de Ferrer.
- Reiffers, J. L. (1992). Las empresas transnacionales y el desarrollo endógeno. Recuperado de: <http://www.erevistas.csic.es/>
- Rovira González, V. (1976). 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*, (52), 4-98.
- Rubio González, Y. (2012) *Influencia del Ferrocarril en el Desarrollo Sociocultural de la Región Cienfuegos (1902 -1925)* (Trabajo de Diploma en opción al título de Licenciado en Estudios Socioculturales). Cienfuegos: Universidad de Cienfuegos.
- Zanetti Lecuona, O., & García Álvarez, A.. (1987). *Caminos para el azúcar*. La Habana: Ciencias Sociales.

ANEXOS

Anexo 1. Excavaciones y nivelaciones realizadas durante la construcción del tramo Cienfuegos-Palmira (1848-1851).

