

53

Fecha de presentación: Mayo, 2024
Fecha de aceptación: Noviembre, 2024
Fecha de publicación: Noviembre, 2024

LA NAVEGACIÓN

A VAPOR EN EL DESARROLLO REGIONAL CIENFUEGUERO (1866-1898)

STEAM NAVIGATION IN CIENFUEGOS REGIONAL DEVELOPMENT (1866-1898)

Jorge Luis Padrón Acosta ^{1*}

Email: jlpadron@ucf.edu.cu

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2210-9405>

Claudia Danaisy González Delgado ¹

Email: cddelgado@ucf.edu.cu

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2020-6001>

¹ Universidad de Cienfuegos "Carlos Rafael Rodríguez". Cuba.

*Autor para correspondencia

Cita sugerida (APA, séptima edición)

Padrón Acosta, J. L. & González Delgado, C. D. (2024). La navegación a vapor en el desarrollo regional cienfueguero (1866-1898). *Universidad y Sociedad*, 16(6), 509-516.

RESUMEN

La relación histórica tecnología-sociedad aún ofrece múltiples vacíos por parte de la historiografía nacional que precisan ser abordados desde enfoques interdisciplinarios. Dicha situación se revela más compleja desde el ámbito de las investigaciones históricas regionales y locales. Por ello, el presente trabajo como objetivo general, valorar la integración de la navegación a vapor, como práctica tecnológica, a la sociedad regional cienfueguera entre 1866 y 1898. Se consideró necesario utilizar los presupuestos teórico-metodológicos procurados por la historia social de la tecnología y los estudios C.T.S.; trabajando específicamente con el concepto de Práctica Tecnológica. En la investigación se determinan los factores que influyeron en el establecimiento y regularización de la navegación a vapor en Cuba y Cienfuegos durante el siglo XIX, se analizan elementos organizativos, técnicos y culturales que distinguieron a dicha tecnología en la sociedad regional cienfueguera (1866-1898). Además, se argumentan los efectos de la mencionada tecnología en los ámbitos económico-comercial, el control político-militar, el proceso de urbanización de la villa cienfueguera, la sociabilidad, el ocio y la vida cotidiana. El estudio revela su novedad en el orden factual, a través de los elementos inéditos que se exponen sobre la navegación a vapor en el territorio y el análisis de los efectos más significativos de la introducción de dicha tecnología en la sociedad regional cienfueguera.

Palabras clave: Navegación a Vapor, Desarrollo Regional, Práctica Tecnológica.

ABSTRACT

The historical relationship between technology and society still offers multiple gaps in national historiography that need to be addressed from interdisciplinary approaches. This situation is revealed to be more complex from the field of regional and local historical research. Therefore, the general objective of this work is to assess the integration of steam navigation, as a technological practice, to the Cienfuegos regional society between 1866 and 1898. It was considered necessary to use the theoretical-methodological assumptions provided by the social history of technology. and C.T.S. studies; working specifically with the concept of Technological Practice. The research determines the factors that influenced the establishment and regularization of steam navigation in Cuba and Cienfuegos during the 19th century; organizational, technical and cultural elements that distinguished said technology in the Cienfuegos regional society (1866-1898) are analyzed.). Furthermore, the effects of the aforementioned technology in the economic-commercial spheres, political-military control, the urbanization process of the town of Cienfuegos, sociability, leisure and daily life are argued. The study reveals its novelty in the factual order, through the unpublished elements that are exposed about steam navigation in the territory and the analysis of the most significant effects of the introduction of said technology in the Cienfuegos regional society.

Keywords: Steam Navigation, Regional Development, Technological Practice.

INTRODUCCIÓN

La actividad científica–tecnológica y sus aplicaciones juegan un importante papel en el desenvolvimiento de la sociedad humana. Por ello, conocer el contenido social que implica la aplicación de determinada tecnología, o saber superar la visión clásica de la ciencia y la tecnología, es un reto que el mundo contemporáneo tiene entre sus principales objetivos. La tecnología, más que como un resultado, único e inexorable, debe ser vista como un proceso social, una práctica, que integra factores psicológicos, sociales, económicos, políticos, culturales; siempre influido por valores e intereses. (Núñez, 2007)

Las tecnologías aparecen y se desarrollan en un determinado ámbito cultural y contribuyen, a su vez, a configurar la cultura de la sociedad. Lo específico de la tecnología actual es el tipo de cultura que demanda y la intensidad con que influye en el cambio cultural (Quintanilla, 2017). En ese orden, la tecnología refleja los valores y propósitos de la sociedad, no debe ser entendida solo como maquinaria. Está sujeta al determinismo social, ya que es movida según los intereses de la propia sociedad. La tecnología depende de la necesidad que va a solucionar y a qué intereses responde (Casas & Pérez-Bustos, 2019).

La concepción de tecnología, que incluye también a la técnica (hacer eficaz, es decir, reglas que permiten alcanzar de modo correcto, preciso y satisfactorio ciertos objetivos prácticos) (Suárez-Silverio, 2020), hay que analizarla desde sus visiones intelectualistas y artefactuales en conjunto, superando los enfoques más ambiguos de ciencia y tecnología.

En la misma línea, las tecnologías dedicadas al transporte y las comunicaciones se han constituido en producto y agente, al propio tiempo, del proceso modernizador. Ellas configuran la infraestructura básica para el despegue del modo de producción capitalista desde la Revolución Industrial hasta la actualidad. Una de las primeras tecnologías del transporte y las comunicaciones que más influyen en la sociedad, sobre todo en el siglo XIX, lo constituye la navegación a vapor (Altshuler, 2014). La misma tuvo profundas implicaciones en la economía, la política y la cultura de la sociedad decimonónica (Vilorio, 2014).

A partir de lo planteado, la historia de la ciencia y la tecnología en Cuba es un campo que cuenta numerosas investigaciones desde diferentes puntos de vista. Sin embargo, los temas relacionados a la historia de la navegación a vapor y sus implicaciones en la economía, han sido poco abordados por los investigadores. En el ámbito

regional y local, las producciones historiográficas que abordan la tecnología en particular, son escasas y estos vacíos precisan ser tratados desde enfoques interdisciplinarios. En el panorama historiográfico cienfueguero, la navegación a vapor es un tema casi desconocido para historiadores y otros estudiosos de las ciencias sociales, por lo que demanda mayor profundización, debido a su connotación en el desarrollo de la urbe centro-sureña.

La tecnología de referencia se introduce en la región durante la primera mitad del siglo XIX. No obstante, es en la década de 1860, cuando la navegación a vapor comienza a evidenciar sus beneficios en el apogeo productivo y comercial de Cienfuegos, y se erige en un exponente de modernidad y progreso para el territorio. Por ello, el presente trabajo lleva por objetivo, valorar la integración de la navegación a vapor, como práctica tecnológica, a la sociedad regional cienfueguera entre 1866 y 1898.

Teniendo en cuenta lo antes referido, en esta investigación se aborda específicamente el estudio de la contribución de la navegación a vapor, como práctica tecnológica, al desarrollo regional cienfueguero entre 1866 y 1898. La definición del marco cronológico referido, se sustenta sobre los siguientes argumentos: en 1866 se expande el uso y explotación de la navegación a vapor en Cienfuegos. Este hecho se materializa al comenzar sus funciones la compañía naviera “Menéndez y Compañía”. La mencionada empresa desplaza a las demás compañías navieras de la competencia, y se adueña de la navegación de cabotaje y de transportación nacional partiendo de la urbe cienfueguera.

El estudio concluye en abril de 1898, pues en el marco de la guerra hispano-estadounidense, Estados Unidos decreta el bloqueo naval a la isla y son interrumpidas las comunicaciones marítimas y paralizadas las líneas de vapor (Díaz, 2018). La navegación a vapor en Cienfuegos se vio estancada y cesan sus funciones como motor impulsor de la actividad comercial y financiera de la urbe. Cuando se renueva la navegación por vapor, el escenario sociopolítico de la Isla se había modificado y el gobierno de ocupación estadounidense reorganiza estos servicios, abriendo una nueva etapa que debe ser analizada en estudios posteriores.

MATERIALES Y MÉTODOS

Entre los métodos aplicados en el transcurso de esta investigación fue esencial el histórico-lógico, utilizado para el estudio del origen y evolución de la relación histórica tecnología- sociedad y particularmente de la navegación a vapor. Se empleó además el método analítico-sintético, pues permitió analizar la información obtenida de las

diferentes fuentes a consultar, e integrar sus elementos comunes para obtener una conclusión general del tema a estudiar, sintetizando su desarrollo. Se utilizó también el método deductivo-inductivo que permitió analizar desde lo general a lo particular, partiendo de los primeros barcos movidos a vapor en Cuba, sus propósitos y orígenes, hasta llegar al escenario de la sociedad regional cienfueguera, y la significación de la navegación a vapor para ella.

A los efectos de este estudio, resulta importante entender a la navegación a vapor como la ciencia y arte de navegar, en aquellas embarcaciones que utilizan la máquina de vapor como medio de propulsión. Todo fue posible gracias a los barcos de vapor o vapores: embarcaciones cuyos propulsores se mueven utilizando como agente motor, la fuerza expansiva del vapor de agua (Pastrana, 2020).

Asimismo, en el contexto de este estudio, se utilizó el término sociedad regional entendido como “un sistema organizado espacialmente de unidades urbanas y no urbanas que interactúan entre sí de acuerdo con un determinado patrón de desarrollo” (Mahoney, 1985). Esta definición, ofrecida por el historiador Timothy Mahoney, se ajusta cabalmente al propósito de estudiar los nexos de la navegación a vapor con diversos espacios de la economía regional cienfueguera, teniendo en cuenta tanto asimetrías como intereses comunes.

El trabajo con las fuentes primarias de esta investigación constituye un serio desafío para los autores, a partir de la significativa dispersión de las fuentes y la fragmentación de la información. Se trabaja con fuentes de tipo bibliográfico, documental, hemerográfico y cartográfico, localizadas en fondos ubicados en el Archivo Histórico provincial “Rita Suárez del Villar”, la Sala de Fondos Raros y Valiosos de la Biblioteca Provincial y La Oficina del Conservador de la Ciudad de Cienfuegos.

La temática abordada en esta investigación resulta novedosa en primer lugar desde el punto de vista factual pues se develan aspectos inéditos acerca de la navegación a vapor en el territorio cienfueguero, revelando datos sobre dicha tecnología y los primeros barcos de vapor, las diferentes empresas navieras propietarias de vapores, su despliegue técnico y organizativo en el entorno cienfueguero y sus interacciones con la economía regional.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La contribución de la navegación a vapor en el desarrollo regional cienfueguero entre 1866 y 1898.

El primer ámbito donde se manifiesta el uso de la navegación a vapor en la sociedad regional, resulta ser el

plano económico y financiero. Esta tecnología despierta el interés de los negociantes locales, pues se erige en un medio seguro para transportar sus mercancías a puertos de América, Europa y el resto del país. La superioridad técnica con respecto a los veleros, y la rapidez de sus travesías, permiten a banqueros y comerciantes de la región cumplir con el envío de sus mercancías en el tiempo acordado y aumentar sus volúmenes de ventas.

Fue en el negocio del azúcar, predominante en el territorio durante la segunda mitad del siglo XIX, donde la navegación a vapor alcanzó un protagonismo determinante. La investigadora Iglesias (1999) refiere en su investigación *Del Ingenio al Central*, la importancia de los vapores en el transporte de azúcar:

(...) la rápida sustitución del transporte de vela por el de vapor había transformado radicalmente el modo de operar en el comercio de azúcar; por lo que la menor dilación podría acarrear grandes perjuicios ya que: —Los cargamentos se compran en los puertos productores telegráficamente y se venden en el extranjero á entregar allí en fecha fija, que siempre es la más corta posible y si nuestra Isla ha de competir favorablemente con los países rivales en su misma posición, forzoso es que en ella no se demoren las operaciones(...)(Iglesias, 1999. pp79-80).

El azúcar fue convirtiéndose gradualmente en el producto de mayor exportación. Agroindustria azucarera y actividad comercial establecieron una conexión sinérgica. Ello propicia la concentración y aumento de capitales económicos en esta región del sur de la isla (Arias, 2018).

En la década de 1870, Estados Unidos comienza a recibir concesiones arancelarias para algunos de sus productos, principalmente a aquellos de primer orden que invadían el mercado al por menor. Esta situación hizo posible que capitales norteamericanos invaden el mercado nacional y se interesaran por su principal producto, el azúcar de caña.

En 1880, el mercado internacional de la azúcar cubana queda reducido a uno solo comprador: los Estados Unidos. El precio lo imponía la Bolsa de Nueva York, y el monopolio del transporte de dicho producto hacia Norteamérica, lo ejerce la conocida Ward Line (Historia y Arqueología Marítima, 2018).

Para la fecha, el crecimiento acelerado de las exportaciones de azúcares de Cienfuegos al resto del mundo, fue posible gracias a los buenos precios que alcanzaba el dulce en el mercado mundial, la crecida de las zafrales en la jurisdicción y el establecimiento de instituciones crediticias y refaccionistas que permiten a los comerciantes industriales encontrar recursos para sus empresas,

despierta el interés del llamado “Sugar Trust” estadounidense. A ello se le añade el interés de los propios hombres de negocio cienfuegueros por vender sus producciones en el mercado yanqui (Padrón, 2022).

El medio ideal para hacerse con el mercado cienfueguero y su industria, fue la inversión de capitales, y el establecimiento de vapores que constantemente trasladaran el azúcar hacia el Norte. El dominio de las rutas de transporte entre esta plaza y los Estados Unidos, constituye un verdadero mecanismo de control norteamericano sobre el mercado cienfueguero y cubano. En 1875, los buques de la Ward Line hacen su aparición en aguas de Cienfuegos y se mantienen ininterrumpidamente. Indudablemente la navegación a vapor, concretada en el buque en tanto artefacto, resulta fundamental en el esquema de dominio estadounidense sobre la economía cubana y cienfueguera durante la etapa analizada.

Sin embargo, para los negociantes de la región, el uso de la navegación a vapor en travesías internacionales constituye una plataforma de despegue para sus fortunas. La existencia de líneas de vapor entre Cienfuegos y el resto del mundo desde el último tercio del siglo XIX, posibilita a empresarios como Julio Leblanc, Tomás Terry, Esteban Cacicedo, Nicolás Castaño, entre otros, situar sus producciones en la bolsa internacional y exportar materias primas (sobre todo azúcar) hacia los principales mercados. La burguesía comercial regional, cuenta con los buques de vapor como el medio de transporte ideal para realizar sus operaciones de importación y exportación, principalmente de azúcar hacia los Estados Unidos de América. Muchos de estos empresarios fungen además de consignatarios de compañías navieras dedicadas al transporte internacional (Sexton, 2018).

Entre 1883 y 1886 las principales compañías importadoras y exportadoras resultan las de “Castaño e Intriago”, “Avilés y Leblanc”, “Fowler y Compañía”, “García y Compañía”, “Terry y Compañía”. Se reciben productos de importantes puertos del mundo como Santander, Bilbao, Barcelona, Liverpool, Hamburgo, Amberes, Marsella, Nueva York, Boston, Montreal, Nueva Orleans, Puerto Rico, Trujillo y Montevideo. En 1887 entraron al puerto de Cienfuegos 737 buques, con un total de 439 072 toneladas de productos. De dichos buques 343 eran de vapor, pero cargan 391 415 toneladas de mercancías, superior a las transportadas por veleros (Padrón, 2022). Ello demuestra la importancia de los buques de vapor en el comercio internacional de la urbe.

También, la navegación a vapor además posibilita situar a Cienfuegos como punto intermedio en las líneas de cabotaje por la Costa Sur. Al enclave centrosureño arriban

diariamente barcos de vapor procedentes de Batabanó, Santiago de Cuba, Manzanillo entre otras regiones del Sur de Cuba. El flujo constante de pasajeros y mercancías diversifica la economía cienfueguera a través del cabotaje. Los vapores, más que meros medios de transporte, constituyen puentes de intercambio entre la Perla del Sur y poblaciones costeras de la isla, facilita el abastecimiento del mercado cienfueguero y el florecimiento de la industria local. Asimismo, la práctica tecnológica de referencia fortalece las relaciones de la economía perlasureña dentro de comercio marítimo nacional.

El comercio interior se expande gracias a la normalización del cabotaje mediante líneas de vapor regulares. Posterior a 1866, Cienfuegos se convierte en punto de entrada a las importaciones de su respectiva zona. Con la llegada del ferrocarril y la telegrafía submarina, la navegación a vapor encuentra su complemento.

Dentro de las comunicaciones interiores, los vapores también se destacan en el tráfico entre la bahía y los ríos navegables que desembocan en ella. La presencia de líneas de vapores entre el puerto de Cienfuegos y poblaciones del interior como Rodas y Abreus, viabiliza la circulación de productos desde estos territorios hacia su centro nodal. El mercado interno se fortalece, y los productores y hacendados de estos territorios cuentan con una herramienta eficaz para insertarse en el comercio territorial y nacional.

La navegación a vapor facilita el traslado de mercaderías desde zonas alejadas de la geografía cienfueguera hacia el puerto de la Perla del Sur. Ya en la urbe, esas mercancías obtienen participación en el comercio nacional a través de las líneas de vapores que diariamente establecían comunicación entre el puerto de Cienfuegos con los puertos de la Costa Sur. Igualmente, el mercado internacional, contó con la representación gradual de productos centro-sureños (mayoritariamente azúcar), debido a las compañías de vapores que operaban en el territorio y fungían como punto de enlace entre los empresarios locales y el sistema financiero mundial. El hecho de contar con ferrocarriles y comunicación cablegráfica con el extranjero, y, sobre todo, con líneas de navegación a vapor, hizo de la región un baluarte de las relaciones capitalistas en el país.

Otro de los aspectos donde repercute el uso de barcos movidos por vapor, fue el ámbito político-militar. La mencionada tecnología brinda importantes servicios al gobierno español en la isla y posibilita un mejor funcionamiento político del poder colonial español en el territorio.

Los barcos de vapor constituyeron un medio eficaz para funcionarios y jefes militares a la región. A través de ellos,

las autoridades se trasladaban desde Batabanó hacia Santiago de Cuba haciendo escalas en Cienfuegos. En el territorio, Capitanes Generales, oficiales y empleados realizan visitas de supervisión y estancia gracias a las líneas de vapor que partían desde esta plaza.

Los vapores le posibilitaban el rápido traslado de los mandos hacia los lugares de destino, así como el arribo a la urbe de renombrados personajes de la sociedad colonial. Los viajes que realizaban estos funcionarios o personalidades distinguidas, se encuentran marcados de despedidas y recepciones multitudinarias por parte de los Voluntarios, empleados de sus negocios, amigos o correligionarios políticos; un ejemplo de ello es el caso de la llegada del marqués de Cienfuegos primero, a La Habana, y luego a Cienfuegos, tras concedérsele el título nobiliario y volver a Cuba en 1894 (García, 2016)

Además de trasladar personal oficial y directivos, los vapores también transportan prisioneros y sospechosos de infidencia desde esta plaza hacia la capital de la nación. El vapor Villa Clara, de la naviera de Antinógenes Menéndez, trasladaba prisioneros desde las zonas de guerra, haciendo escala en Cienfuegos, hacia Batabanó. La navegación por vapor en Cienfuegos impacta además en el marco de la política. La existencia de líneas de vapores entre Cienfuegos y toda la Costa Sur de Cuba, así como con puertos extranjeros, se utiliza como argumento favorable a la urbe centro sureña, en una disputa con la ciudad de Santa Clara, reclamando la tenencia de la capital administrativa provincial (Rodríguez & Padrón, 2019).

También, en materia militar, la navegación a vapor juega un papel importante en las contiendas bélicas de la segunda mitad del siglo XIX cubano. Durante la guerra de los Diez Años, los buques de vapor cienfuegueros apoyaron el patrullaje de la Costa Sur de la Isla. Además, abastecen de pertrechos y soldados a las zonas en conflicto. En la contienda de 1895 a 1898, el gobierno español establece a Cienfuegos como centro de operaciones marítimas en la Costa Sur y requiere del servicio de las compañías de vapor. Los vapores salen desde este puerto cubriendo sus rutas regulares, pero haciendo escalas en los diferentes puntos del ferrocarril militar y de la trocha. Mediante los barcos de vapor, se trasladaron efectivos directamente hacia el frente.

Si en la economía y en la esfera política-militar impacta el uso de la navegación a vapor en Cienfuegos durante 1866 y 1898, también se evidencian sus efectos en otros ámbitos de índole social, vida cotidiana, ocio, urbanismo entre otros. Esa tecnología brinda una serie de beneficios que impactan en la sociedad regional.

Los vapores cienfuegueros fueron exponentes de la composición socio-clasista de la época. Las compañías dedicadas al negocio de la transportación por vapores constituyeron negocios factibles, y su dominio estaba en manos de la burguesía comercial del territorio. La tecnología en cuestión estuvo al servicio de los ricos comerciantes y empresarios. Por ende, los avances registrados en materia de navegación a vapor, constituyen motivo de regocijo para las clases privilegiadas cienfuegueras, pues ello significaba sinónimo de progreso y modernidad.

Las élites de la sociedad perlasureña celebran en diferentes ocasiones la llegada al puerto de modernos buques de vapor, la constitución de compañías navieras, así como la instauración de nuevas líneas de vapor. Ejemplo de ello constituye la llegada a la Bahía de Jagua en 1866, del vapor "Villa Clara", el primero de la compañía local "Menéndez y Cía.". El hecho en sí constituye un acontecimiento festivo donde familias prominentes de Cienfuegos, Santa Clara y Trinidad asisten. La ceremonia del bautizo del buque la oficia el obispo, y en el tinglado del Muelle Real se dio un gran baile.

El tema referente a precios y espacios de transportación dentro de los navíos de vapor que surcan aguas cienfuegueras, también refleja la cuestión socio-clasista. En un principio solo las clases pudientes pueden acceder a los fletes y cargas que ofertaban los dueños de los buques de vapor. Al expandirse el uso de los vapores en la navegación, el traslado de pasajeros se generaliza y las capas más humildes de la sociedad acceden a sus servicios. Sin embargo, sigue manteniéndose la diferenciación social dentro de los barcos de vapores. Esto fue algo cotidiano en los barcos de vapor durante el siglo XIX (Villar, 2020).

Compañías como la "Ward Line" y "La Bandera Española" dedicadas al tráfico internacional, así como las dedicadas al cabotaje por la Costa Sur y la navegación interior del territorio, emplean un sistema de pasajes basado en clases de travesía. Los precios de los pasajes oscilaban de acuerdo al servicio que se solicitara, y la comodidad del viaje depende de la clase que el interesado puede pagar. También en los camarotes y espacios dentro de los buques estaban divididos según los estatus sociales. En la proa y las bodegas de los buques se aglomeran pasajeros humildes junto a las cargas, mientras que, en los camarotes, cómodos y espaciosos, viajaban los adinerados.

La implementación y desarrollo de dicha tecnología en Cienfuegos, influye en cuestiones como el ocio, el turismo y la vida cotidiana. Los vapores permiten transformaciones en las formas de intercambio, desarrollándose una especialización en los tipos de transporte marítimo

y fluvial, dependiendo de la carga en los viajes, que se tornarían más placenteros y cómodos, y en todo el personal necesario tanto para la construcción de los buques y su despacho entre el puerto cienfueguero y los lugares de destino. Mediante los vaporcitos que transitaban por la bahía, los cienfuegueros se trasladan a las zonas de veraneo en las ensenadas y a los lugares escogidos para picnics y excursiones.

También, los vapores posibilitaron la concurrencia de los cienfuegueros a fiestas populares del interior del territorio y comunidades de la bahía. Era costumbre por parte de las autoridades locales, fletar vapores para el traslado de personal hacia los lugares de celebración. Anuncios de prensa de la época reflejan lo antes expuesto. El periódico local "El Siglo", publica un anuncio referente a las festividades en el Castillo de Jagua y la gestión para trasladar personal a través de un vapor.

El turismo local y los paseos por la Bahía de Jagua ganan fuerza mediante el uso y explotación de los barcos de vapor. La navegación a vapor trajo consigo una mayor afluencia de viajeros al puerto de Cienfuegos. Ello impulsa la habilitación de casas de huéspedes y lugares de estancia para los viajeros venidos en vapores. En la década de 1890, el empresario Nicasio Trujillo adquiere el vapor de dos pisos "Carila", para explotarlo en el negocio de viajes turísticos hacia el Castillo de Jagua y el interior de la Bahía. El mencionado vapor lo adquiere en Nueva York y ya realizaba servicios turísticos alrededor de la Isla de Manhattan (Padrón, 2022).

En el mismo ámbito, la navegación a vapor representa el desarrollo del sector servicios tanto a bordo de los buques como fuera de los mismos. Las diferentes compañías navieras que operaban en la zona, perfeccionan sus embarcaciones para mejorar los servicios de transporte de pasajeros. En el interior de los vapores ocurre una variación en el personal de abordaje, en la tripulación. Se crean nuevos puestos de trabajo para los vapores, como son los camareros, asistentes de limpieza, cocineros especializados y profesionales, etc. La mayoría de los buques de vapor que atracan en Cienfuegos cuentan con servicios de mensajería, ofertas gastronómicas entre otros, y están equipados de equipos modernos.

Fuera de los buques, el uso de la navegación a vapor en Cienfuegos genera cambios en el paisaje urbano de la época. Los vapores atracaban en muelles propios de las compañías para recepciones y embarques de mercancías y traslado de pasajeros. Estos buques tienen coordinación con líneas férreas que facilitaban el transporte de mercaderías hacia almacenes. Los muelles se renuevan por completo, convirtiéndose en espacios industriales

compuestos por almacenes, talleres y oficinas, modificando las regulaciones urbanísticas de antaño, y tipificando a Cienfuegos como una ciudad moderna.

Estos nuevos espacios alrededor de los muelles, hacen posible el desarrollo de un sector obrero dedicado a labores portuarias. Así mismo, el creciente tráfico de vapores permite la proliferación de consignatarios de buques, personas clave en el cuidado y la administración de suministros pertinentes, tanto para el buque como para la tripulación y los pasajeros.

En otro orden, la existencia de líneas de vapores entre la urbe centrosureña y otras plazas de Europa y América del Norte, viabiliza la llegada de emigrantes al territorio. Muchos españoles arriban a Cienfuegos gracias a las compañías navieras españolas que operaban en el territorio, dígase la "Línea Serra" o la sociedad "La Bandera Española".

Otra de las áreas donde repercute el uso de la navegación a vapor, fue el campo de la salud (González, 2016). El territorio cienfueguero, en varias ocasiones afronta epidemias y enfermedades contagiosas. En el año 1887, la ciudad padece de una epidemia de viruelas. Para combatirla, las autoridades locales habilitan un hospital varioloso en el interior de un barco de vapor, pues al estar alejado de tierra, disminuía el riesgo de contacto entre los enfermos y la población.

Resulta evidente que la navegación a vapor como práctica tecnológica, contribuye a insertar a Cienfuegos en un ambiente de modernidad. Manifestándose desde diferentes aristas, los efectos de su despliegue en la sociedad regional cienfueguera tributan al desarrollo capitalista, además de proyectarse en varias esferas de la sociedad. Los barcos de vapor tipificaron al Cienfuegos del último tercio del siglo XIX.

CONCLUSIONES

La expansión mundial de la navegación a vapor fue el resultado de las necesidades del capitalismo industrial en ascenso. Su introducción en Cuba, ofrece cuantiosos beneficios para el desarrollo económico, comercial y cultural de la Isla, aunque también funge como herramienta para limitar la soberanía en construcción durante la etapa.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, la región Cienfuegos se consolida como uno de los principales enclaves comerciales del país y experimenta un vertiginoso crecimiento económico que tuvo su correlato en el orden socio-cultural. Ello la convierte en candidata idónea para la recepción de tecnologías foráneas como la navegación a vapor, quien contribuye eficazmente a consolidar su prosperidad.

El desarrollo de la navegación a vapor y su integración a la economía regional cienfueguera precisa la creación gradual de una infraestructura destinada a regular el tráfico de los vapores. Un elemento medular lo constituye el establecimiento de compañías de navegación a vapor tanto para la navegación interior, el cabotaje nacional por la Costa Sur de Cuba y líneas internacionales de vapores, así como consignatarios de buques que facilitaban sus gestiones. Entre las principales compañías de navegación por vapor en la región se identifica a las sociedades “Menéndez y Compañía”, “Ward Line” y la empresa “Bouyón y Compañía”.

El barco de vapor integra el arsenal tecnológico que hizo posible la construcción de la hegemonía estadounidense sobre la Isla, aun cuando también estuvo al servicio del colonialismo español. En su interior no solo se trasladaban las mercancías que consolidan al mercado norteño como el principal emisor y receptor mercantil de Cuba. También viajaban las ideas, opiniones, experiencias y valores que contribuyen a legitimar una dominación que se fortalecería también en el terreno cultural. De esta forma la navegación por vapor se erige en producto y agente del proceso modernizador a nivel regional, al tiempo que contribuye al fortalecimiento de las relaciones capitalistas de producción en la otrora comarca de Jagua y por extensión, en toda la Isla.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- Altshuler, J. (2014). *Las comunicaciones internacionales de Cuba. Del correo marítimo al satélite*. La Habana, Editorial Científico-Técnica.
- Arias, Y. (2018). El Transporte marítimo de cabotaje en Cienfuegos (1819-1848) [Trabajo de Diploma en opción al título de Licenciado en Historia.] Universidad de Cienfuegos “Carlos Rafael Rodríguez”.
- Casas, R. & Pérez-Bustos, T. (2019) *Ciencia, tecnología y sociedad en América Latina: la mirada de las nuevas generaciones*. Asociación Latinoamericana de Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnologías-ESOCITE
- Díaz, J.C. (2018) *La construcción naval en España en el siglo XX (1900-1975). Vicisitudes y desafíos tecnológicos. El caso de Compañía Trasatlántica Española*. [Tesis en opción al título de Doctor en Ciencias]. Universidad da Coruña.
- García, A. (2016). Asturianos en Cienfuegos: rasgos de una colectividad regional. 1860-1930. [Tesis en opción al grado científico de Doctor en Ciencias Históricas]. Universidad de la Habana.
- González, O. (2016). El vapor de ruedas “Cid”: De pionero de la navegación comercial a vapor a primer vapor hospital. *Sanidad Militar*, 72 (3): 235-245. https://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S1887-85712016000300011&script=sci_abstract&lng=es
- Historia y Arqueología Marítima. (2018) *Líneas de Buques de Pasajeros y carga de Centro y Norte América*. New York & Cuba Mail Steamship Company WARD LINE - 1841/1959 - CUBA MAIL LINE. WARD-GARCIA LINE. <https://www.wardline.com/>
- Iglesias, F. (1999) *Del Ingenio al Central*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.
- Mahoney, T. R. (1985) *Urban History in a Regional Context: River Towns on the Upper Mississippi, 1840-1860*. *Journal of American History* (72).
- Núñez, J. (2007) *La ciencia y la tecnología como procesos sociales. Lo que la educación científica no debería olvidar*. La Habana, Editorial Félix Varela.
- Padrón, J.L. (2017) *El cable telegráfico submarino en la sociedad regional cienfueguera (1870-1898)*. [Trabajo de Diploma en opción al título de Licenciado en Historia]. Universidad de Cienfuegos Carlos Rafael Rodríguez.
- Padrón, J.L. (2022). *La navegación a vapor en la sociedad regional cienfueguera (1866-1898)*. [Tesis en opción al título de Máster en Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología]. Universidad de Cienfuegos Carlos Rafael Rodríguez.
- Pastrana, L. (2020) *El valor histórico y arqueológico de la embarcación a vapor*. En J. Gullón y L. Padrón (Comp.) *El valor histórico-arqueológico del mar*. Santa Marta, Universidad del Magdalena.
- Quintanilla, M.A. (2017) *Tecnología: un enfoque filosófico y otros ensayos de filosofía de la tecnología*. Fondo de Cultura Económica.
- Rodríguez Orrego, V. E., & Padrón Acosta, J. L. (2019). El cable telegráfico submarino y sus nexos con la sociedad regional cienfueguera (1870-1898). *Revista Santiago*, No. 148. En: <https://santiago.uo.edu.cu/index.php/stgo/issue/view/N%C3%BAm.%20148%20%282019%29>
- Sexton, J. (2018) William H. Seward, el vapor y el imperialismo estadounidense 1850-1875. *H. Mex*, LXVIII (1). University of Missouri.
- Suárez-Silverio, E. J. (2020). ¿Qué es y hacia dónde debe dirigirse la filosofía de la tecnología? *Revista de Educación de Puerto Rico*, 3(1), 1-21. En: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9648947>
- Villar, D. (2020) *Bolivia a vapor. Antropología histórica del barco cauchero (1880-1920)*. Santa Cruz de la Sierra, Editorial El País.

Viloria, J. (2014) Vapores del Progreso: aproximación a las empresas de navegación a vapor por el río Magdalena, 1823-1914. *Revista Credencial*. En: <https://www.revistacredencial.com/historia/temas/vapores-del-progreso-aproximacion-las-empresas-de-navegacion-vapor-por-el-rio>