

Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas

Facultad de Ciencias Sociales

**MAESTRÍA EN HISTORIA DE LA FORMACIÓN NACIONAL  
Y EL PENSAMIENTO CUBANO**



**LA EVOLUCIÓN DEL FERROCARRIL EN BAYAMO  
Y EL TRÁNSITO HACIA UNA ESTRUCTURA  
SOCIOECONÓMICA ANTINACIONAL  
(1898-1933)**

Tesis presentada en opción al Título Académico de Máster en Historia  
de la Formación Nacional y el Pensamiento Cubano.

Autor: **Lic. José Armando Rosabal Rodríguez**

Tutor: **Dr. Raúl M. Lombana Rodríguez**

Marzo de 2012

## RESUMEN

El tema del tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional en Bayamo ha sido abordado desde la injerencia norteamericana en el proceso de liberación nacional cubano, desde las instituciones y sociedades antinacionales aparecidas en ese contexto, pero muy poco tratado en cuanto al desarrollo industrial que suscitó la implantación de nuevas tecnologías, lo que implicó la aparición del ferrocarril, en cuyo caso la historiografía cubana representa el progreso económico y social que le acompañó y no la inclinación hacia una estructura socioeconómica antinacional a partir de su perfeccionamiento. La presente obra se propone demostrar el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional a través de la evolución del ferrocarril en Bayamo entre 1902 y 1933, partiendo de una explicación de las particularidades con que tuvo lugar dicho fenómeno, entre 1898 y 1902, y del análisis del impacto de la evolución del ferrocarril en la formación de la mencionada estructura entre 1902 y 1933, la cual se consolidó por medio de un conjunto de órdenes militares que limitaron el ejercicio de los cubanos a ejercer su soberanía nacional, haciéndose la voluntad y el dominio político de los norteamericanos, quienes se apropiaron de la industria azucarera y minera, afianzándose así el monocultivo del azúcar que acentuó la dependencia económica del país. De esta manera se presentan los elementos anteriores para ser empleados como material de estudio o consulta para la docencia y la investigación, en función de las nuevas líneas y diseños que puedan perfilarse como resultado de la presente tesis.

## **DEDICATORIA**

A mis padres y abuelos, a mi esposa, a los amigos incondicionales:  
Raúl Lombana Rodríguez, Jorge Aldana Martínez y Octavio López.

A todos mis colaboradores por su comprensión y apoyo.

## **AGRADECIMIENTOS**

A quienes me han inculcado el amor por la Historia y la Revolución.

A mis profesores de Historia.

A mis colaboradores y compañeros de trabajo.

## ÍNDICE

### **INTRODUCCIÓN / 6**

### **CAPÍTULO 1: EL TRÁNSITO HACIA UNA ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA ANTINACIONAL EN BAYAMO Y SUS PARTICULARIDADES ENTRE 1898 Y 1902 / 17**

- 1.1)- La Primera Ocupación Militar Norteamericana y sus particularidades en la región de Bayamo / 17
- 1.2)- La situación económica y social de Bayamo y su evolución hacia una estructura antinacional para la Neocolonia cubana / 23
- 1.3)- Antecedentes históricos sobre la evolución del Ferrocarril y su establecimiento en el Oriente de Cuba / 30

### **CAPÍTULO 2: LA EVOLUCIÓN DEL FERROCARRIL Y SU IMPACTO EN EL TRÁNSITO HACIA UNA ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA ANTINACIONAL EN BAYAMO (1902-1933) / 39**

- 2.1)- Condicionamiento histórico que permitió la aparición del ferrocarril en Bayamo para 1910 / 39
- 2.2)- La construcción de la vía Martí – Bayamo – Manzanillo – San Luís por la Cuba Railroad Company y sus avatares históricos / 44
- 2.3)- El ferrocarril y su impacto en la industria bayamesa: Azúcar y Minería bajo rieles / 50
- 2.4)- La evolución ferrocarrilera, el desarrollo del comercio y su influencia en la sociedad bayamesa / 63
- 2.5)- Hacia una estructura socioeconómica antinacional bayamesa entre 1902 y 1933 / 70

### **CONCLUSIONES / 77**

### **RECOMENDACIONES / 79**

### **BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA**

### **BIBLIOGRAFÍA DE REFERENCIA**

### **ANEXOS**

## INTRODUCCIÓN

Al finalizar el siglo XVIII, las conflagraciones europeas y la Revolución Haitiana fueron factores determinantes que facilitaron el desarrollo de la industria azucarera en Cuba. En consecuencia, los ingenios se multiplicaron y en la medida en que iban aumentando ocupaban tierras cada vez más distantes de los centros de distribución, de consumo y de los puertos de exportación.

De esta forma comenzaron a hacerse las primeras gestiones para la construcción del ferrocarril, un medio de transporte que a diferencia de otros desafía todas las inclemencias del tiempo, el que se hace realidad para los habitantes de esta isla en 1837, siendo Cuba el séptimo país que en el mundo utilizó el transporte ferroviario. Le antecedieron al ferrocarril cubano, entendido como binomio máquina de tracción a fuerza de vapor y carriles de carga, el de Inglaterra, que en 1814 ya tenía inaugurado su primer tramo ferroviario, el de Francia y Austria, quienes lo incorporaron en 1829, Estados Unidos en 1834 y Bélgica y Alemania en 1836.

Uno de los estudios pioneros en materia de ferrocarriles es “Azúcar, Minería: Los primeros ferrocarriles en Cuba (1837-1937)”, donde el historiador Jorge Aldana Martínez confirma la relación entre el azúcar y los ferrocarriles al expresar: *“(...) para nadie es un secreto que el origen del ferrocarril en nuestro país está íntimamente relacionado con la industria azucarera. Sus relaciones están imbricadas de tal forma que podemos afirmar que la industria azucarera, entre otros factores, se desarrolló por los ferrocarriles; y estos a su vez, por el desarrollo de la industria azucarera.”*<sup>1</sup>

La estructura económica, política y social erigida en la Isla de Cuba a finales del siglo XIX y principios del XX, implicó profundos cambios, siendo la economía el blanco de los grandes monopolios extranjeros, cuyos intereses se concentraron en los ferrocarriles, el azúcar y la minería. En estas circunstancias el ferrocarril emergió como catalizador en la forja de una insipiente infraestructura socioeconómica antinacional.

---

<sup>1</sup> Aldana Martínez, Jorge: *Azúcar, Minería: Los primeros ferrocarriles en Cuba (1837-1937)*. Introducción.

El estudio del tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional en Bayamo entre 1898 y 1933, resulta una interesante arista a tratar, sobre todo cuando ese análisis se desarrolla tomando como punto de partida a la evolución del ferrocarril en Bayamo. El tema se inserta en el campo de los estudios asociados al caso del problema nacional cubano en la era de la República Neocolonial, etapa en la que los investigadores encaminados a descifrar los enigmas de la cuestión nacional han puesto énfasis, fundamentalmente, en aspectos políticos, étnicos y socioculturales. No quiere decir esto que no hayan proyectos en los que no se encuentren consideraciones hechas desde el plano económico, el asunto es que estos últimos no predominan y, por tanto, los resultados que demuestren la deformación estructural en lo económico y lo social, para la neocolonia cubana, se reducen. En lo particular, “La evolución del ferrocarril en Bayamo y el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional entre 1898 y 1933”, provoca un giro en la visión con la cual se enfocan, en los estudios nacionales de la temática, la armazón antinacional que se gestó con el arribo de la República, en 1902, y el fenómeno del advenimiento del ferrocarril.

En las fuentes consultadas para ejercer la búsqueda de una solución factible a las interrogantes postuladas en esta tesis, no figuran planteamientos que definan el impacto del ferrocarril en la forja de un clima que frenara el parto de una sólida y definida nación y nacionalidad cubanas, pues, generalmente, se centran en la descripción de la construcción del trazado ferroviario y su significación para el crecimiento económico y devenir industrial de una región determinada, sin declarar que a partir de las mencionadas implicaciones se abonaba el terreno para el establecimiento de las plataformas que permitieron el control foráneo de la economía cubana y la segura estancia de una estructura socioeconómica antinacional. La historiografía local y nacional refiere tan solo algunos apuntes sobre la fecha en que llega la necesaria vía de comunicación y a las peculiaridades del trinomio ferrocarril-azúcar-minería en estos lares. La práctica de esta indagación nos conduce a un novedoso criterio que destaca el tránsito hacia

una estructura socioeconómica antinacional en la región de Bayamo a partir de la evolución del camino de hierro.

La historiografía nacional se ha referido al tema del ferrocarril de manera urbecentrista, en una primera fase, sin tener en cuenta las particularidades y consecuencias del fenómeno, ya sean positivas o negativas, existentes en las regiones del país donde no hubo grandes terminales de trenes como en Santiago de Cuba, Camaguey, Santa Clara y La Habana, cito los casos de “Caminos para el azúcar”, de Oscar Zanetti y Alejandro García y de “Azúcar, Minería. Los primeros ferrocarriles en Cuba (1837-1937)”, de Jorge Aldana Martínez. En una segunda etapa, comenzó a tratarse con una tendencia montada en la modalidad de monografías locales respecto a los ferrocarriles, poniendo al relieve los detalles e implicaciones económicas, políticas y sociales de esos procesos desde las diferentes zonas donde hubo trazado. En ninguno de los casos los autores concretan la fragua de una plataforma en la cual se palpa el tránsito hacia nuevas relaciones de producción lesivas al proceso de institucionalización de la legítima soberanía nacional.

No obstante, la bibliografía imprescindible para el desempeño de la investigación se apoya en: “Caminos para el azúcar”, de los historiadores Oscar Zanetti y Alejandro García; “Azúcar, Minería. Los primeros ferrocarriles en Cuba (1837-1937)”, de Jorge Aldana Martínez; de Oscar Pino Santo: “Asalto a Cuba por la oligarquía financiera yanqui” y de Hortensia Pichardo “Documentos para la Historia de Cuba T-II”. Figuran también: Aldo Daniel Naranjo Tamayo, con “Panorama de la República en Bayamo (1898 - 1925)”, de un Colectivo de autores “Los monopolios extranjeros en Cuba (1898-1958)”; Carlos Del Toro con “La alta burguesía cubana (1920-1958)”; de Julio Le Riverend Brussone la “Historia económica de Cuba” y por último, de Isolda Martínez Carbonell el texto “Bayamo. Economía y dominación (1899-1902)”.

En esta dirección “Caminos para el azúcar”, de los historiadores Oscar Zanetti y Alejandro García, invaluable discurso que aborda el surgimiento del ferrocarril y su posterior progreso en nuestro país, dedica un espacio a los detalles íntimamente vinculados a la construcción del ferrocarril bayamés, mostrando solo

algunos apuntes sobre la fecha de su cimentación y algunas concesiones otorgadas por el presidente Tomás Estrada Palma a conveniencia de las compañías ferroviarias norteamericanas. En este orden, si bien conserva un estilo que enfoca el grueso de la indagación histórica en la parte occidental del país, queda muy alejado del análisis de la estructura socioeconómica antinacional, que en este período se solidifica, para enfocar el grueso de la indagación histórica en la descripción de los hechos. Tratándose de “Caminos para el azúcar”, en Oriente se construyeron los más grandes y modernos centrales de esta ínsula durante la República Neocolonial.

Asimismo, “Azúcar, minería. Los primeros ferrocarriles en Cuba (1837-1937)”, obra del historiador Jorge Aldana Martínez, otorgó un perfil del primitivo camino de hierro, de su carácter influyente en el adelanto económico de la región, fundamentalmente en los ramos del azúcar y la minería, a partir su establecimiento en la misma. Sin embargo, se concentró en las importancias del mencionado medio de transporte sin hacer mención al ferrocarril de Bayamo. Cuando trata el surgimiento de los ramales ferroviarios en el siglo XX, expone elementos que validan el nacimiento de una estructura socioeconómica antinacional en Cuba, lo que no declara abiertamente.

De mucha utilidad fue la consulta de las monografías locales: “El ferrocarril de Gibara a Holguín”, de Elda Fernández Perdomo y “El ferrocarril de Guanabacoa”, de Pedro Antonio Herrera López. Estos no abordan aspectos enlazados a resortes económicos, tampoco se arriman a la interpretación de los hechos apreciando el comienzo de una estructura socioeconómica antinacional; sencillamente se concentran en los asuntos de su construcción y algún que otro beneficio que arrojó a estas comarcas.

Oscar Pino Santo, en “Asalto a Cuba por la oligarquía financiera yanqui”, auxilió enormemente a la generación de una mirada para el tratamiento del problema nacional cubano en los lustros inaugurales del siglo XX, en lo especial, a los nexos con la penetración del capital extranjero en nuestra economía y a la consiguiente deformación de esta última. Aunque estos efectos no son asumidos directamente por Pino Santo como obstáculos en el trayecto hacia la realización

plena de la soberanía cubana, su consulta fue de suma importancia al conceder fundamentos relativos a los inicios del capitalismo dependiente en esta nación.

El intelectual Julio Le Riverend Brussone, en su obra “Historia Económica de Cuba”, tributó a los fundamentos que proporcionaron el manejo del tema de la penetración de capitales a este país, conjuntamente con los antecedentes de este proceso en momentos anteriores a 1902. Igualmente, se refiere a los diferentes estadios y evolución posterior de la economía nacional. Aunque no emite en toda su expresión, que esos elementos entorpecían la plena institucionalización de la legítima soberanía cubana, presenta argumentos que posibilitan inferir la incompatibilidad del modelo republicano instaurado en la isla el 20 de mayo de 1902 con los intereses reales del pueblo-nación.

Por su parte Carlos del Toro, en “La alta burguesía cubana (1920-1958)”, relata aspectos ligados al progreso de la burguesía en Cuba. Proporcionó cuantiosos antecedentes pertinentes a la manera en que se fueron introduciendo los monopolios extranjeros en nuestro suelo y a la consiguiente incidencia de estos en la consolidación de la oligarquía y burguesía nacionales, desprendida de todo intento por lograr la absoluta soberanía de la Isla. Esta actitud entreguista constituía un serio problema a resolver para dar solución a la crisis nacional del estado cubano, cuestión en la que el autor no se detiene.

“Azúcar y población en las Antillas”, del investigador Ramiro Guerra, concedió un vital conocimiento alrededor del tema azucarero y sus implicaciones sociales, básicamente, en cuanto a la periodización de los altos y bajos precios del azúcar durante la depresión económica de la década del 1920. A la vez que aporta elementos describe la realidad de una época signada por flujos migratorios balanceados por las zafra azucareras, en la misma medida en que el gobierno cubano se hallaba encadenado a merced del Tío Sam; sin embargo, no dedica un espacio reflexivo al problema nacional de los cubanos, valorando la concatenación de hechos que representa, cuya acumulación generó una situación revolucionaria en pos del cambio social.

La consulta del “Manual Azucarero” de A.B.Gilmore, ofreció referencias de interés respecto a los ferrocarriles y su significación para la industria azucarera,

presentando detalladamente el parque ferroviario con que contaba cada central para el transporte de los azúcares, la extensión de vías férreas que utilizaba cada uno, la dirección en la cual que se extendían las paralelas hasta sus diferentes destinos, etc. Estos datos fueron de mucho interés para poder valorar la relación ferrocarril-azúcar y su impacto económico en la región de Bayamo. En este libro no figura juicio alguno del autor acerca de la deformación económica del país asediado por el monocultivo de la caña de azúcar, ni de los peligros que encarnaba la venta de toda la producción del dulce al mercado norteamericano mediante la asignación de cuotas y la dependencia extrema que esto causaba a la economía.

Las publicaciones periódicas halladas en la sección de Fondos Raros y Valiosos de la Biblioteca Provincial 1868 de Bayamo, aportaron datos conexos con las diferentes facetas por las que este trabajo se interesa, aprovechando la forma en la que aparece recreada, en cada momento histórico, la situación de este pueblo. Es muy visible en un gran número de ellas el sentimiento exacerbadamente localista de los autores, lo que condujo necesariamente a la ejecución de una comparación entre los argumentos de heterogéneas procedencias para enjuiciar la información recolectada.

Los documentos conservados en los archivos históricos de Santiago de Cuba y Bayamo, pusieron en evidencia la necesidad de plasmar la historia que se encierra entre datos estadísticos, informes y comunicados que se hallan íntimamente relacionados con la gesta de una estructura socioeconómica antinacional matizada por la construcción del ferrocarril. Igualmente fueron de mucho valor las entrevistas efectuadas, cuyos testimonios definieron el curso de la búsqueda de la verdad histórica.

A modo de resumen, los trabajos de investigación que fueron examinados exhiben una carencia en cuanto al ejercicio valorativo del tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional, tomando como punto de partida a la evolución del ferrocarril, objeto que deviene en problemática no exclusiva de esta región, sino, que se ajusta a toda la geografía nacional, agregándose como parte indisoluble del problema nacional cubano contextualizado en esta etapa.

Ante estas limitaciones, obviamente requeridas de ser abordadas por la vía científica, se diseñó el siguiente problema de investigación: ¿Cómo se manifestó el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional a través de la evolución del ferrocarril en Bayamo entre 1902 y 1933?

Tomando en cuenta lo anterior, se planteó la siguiente hipótesis de trabajo: La evolución del ferrocarril constituyó un elemento que incidió notablemente en el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional en Bayamo entre 1902 y 1933.

Para demostrar este planteamiento a través de la investigación, se determinó, a su vez, el siguiente objetivo general: Demostrar el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional a través de la evolución del ferrocarril en Bayamo entre 1902 y 1933.

Como objetivos específicos, para garantizar el cumplimiento de lo anterior y a partir de las especificidades lógicas del problema enunciado, se diseñaron las siguientes tareas concretas:

1- Explicar las particularidades con que tiene lugar en Bayamo el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional durante el período ubicado entre 1898 y 1902.

2- Analizar el impacto que tuvo la evolución del ferrocarril como elemento determinante para el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional en Bayamo durante el período de 1902 a 1933.

Al efecto, el objeto de estudio no es otro que el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional en Bayamo durante el período de 1902 a 1933, ubicándose el campo de investigación, concretamente, en la evolución del ferrocarril en Bayamo como elemento determinante de dicho tránsito en este período.

Tales premisas, evidentemente, implican un sistema de variables esenciales que guían las tareas de investigación: una dependiente, ubicada de modo específico en el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional; y una independiente, la cual se ubica en la evolución del ferrocarril en Bayamo.

Adicionalmente, se presenta una variable ajena o constante, circunscrita al período histórico nacional ubicado entre 1902 y 1933.

La investigación se enmarca dentro del tipo de los llamados estudios descriptivos, pues pretende abordar el modo en que transcurre la evolución de la variable dependiente como clara manifestación de la independiente, la cual opera a escala mucho más amplia en esta etapa, desbordando el objeto de estudio. El diseño responde a un enfoque predominantemente cualitativo, donde resulta de mayor interés la aproximación a las ideas inferidas de los datos que se van procesando, independientemente de que éstos respondan con cierta frecuencia a cifras concretas.

La metodología empleada, por tanto, está basada en el uso del método histórico, fundamentalmente, bajo un enfoque dialéctico-materialista que supera las barreras establecidas por los típicos prejuicios de abordaje que se observan durante los últimos años en las investigaciones de las Ciencias Sociales y las disciplinas de corte humanístico.

En función de estos elementos, se emplean varios métodos de tipo teórico:

- ❖ Analítico-sintético: para lograr, a través del cotejo de las diferentes fuentes, una exposición de resultados que son fruto de un riguroso procesamiento en el que el científico no solo valora el contenido, también extrae de él una síntesis que será de utilidad en la confirmación de un concepción determinada respecto a una hipótesis planteada.
- ❖ Inductivo-deductivo: para el análisis de los procesos que, por su distancia en el tiempo, pueden carecer o no de fuentes suficientes para su conocimiento, arribándose a conclusiones firmes partiendo de supuestas respuestas que da el autor, confirmadas más tarde por hallazgos fidedignos favorables a la solución del problema científico y la hipótesis formulada.
- ❖ Hipotético-deductivo: para adecuar la solución del problema planteado a partir de la coordinación con la hipótesis empleando las potencialidades que brindan las herramientas teórico metodológicas)
- ❖ Histórico-lógico: para analizar los hechos históricos a través de la secuencia histórica de los acontecimientos apreciándolos cronológicamente. Es válido a

partir del razonamiento que hace el investigador no solo de los documentos, también de los sitios históricos testigos en el tiempo de lo acaecido, dando preferencia a la imaginación, a la intuición.

- ❖ Analógico-comparativo: para someter la información que se recopila un proceso de valoración, evitando tomar de las fuentes consultadas interpretaciones tergiversadas sobre el objeto de estudio.
- ❖ Retrospectivo: para efectuar el análisis los fenómenos ocurridos, desde el presente pero apreciándolos en su momento histórico concreto, con todas las particularidades propias del mismo.
- ❖ Método de la consecutividad: para valorar dialécticamente la concatenación de los acontecimientos a estudiar, desfasando la percepción metafísica de la Historia.

También se utilizan en la investigación diferentes métodos empíricos, como los que siguen:

- ❖ Bibliográfico-documental: para adquirir valiosos criterios historiográficos e informaciones variadas, obteniendo elementos para establecer comparaciones que conduzcan al esclarecimiento oportuno del problema científico.
- ❖ Triangulación: para otorgar seriedad a la tesis partiendo de la comparación entre los resultados que se van alcanzando en la solución del problema a resolver, cotejándolos con los de otros autores que hayan tratado aspectos medulares con alguna vinculación a la temática que se trata.

Entre las técnicas utilizadas para obtener datos más precisos, se utilizó igualmente la entrevista no estructurada, en este caso para obtener de los entrevistados la mayor cantidad de información posible.

Como resultado, la propuesta que a raíz del estudio realizado se presenta, pretende ofrecer, como aportes teóricos, primero, una explicación de las particularidades con que tiene lugar en Bayamo el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional durante el período ubicado entre 1902 y 1933, y, segundo, un análisis de la evolución del ferrocarril en Bayamo como elemento determinante de dicho tránsito durante la etapa enunciada.

Como aporte práctico, se presentan los elementos anteriores de modo susceptible a ser empleados como material de estudio y/o consulta para la docencia y la investigación, sobre todo en términos de Historia Comparada y en función de las nuevas líneas y diseños que puedan perfilarse como resultado de la presente tesis.

La novedad científica de los que aquí se trata, estriba en que por primera vez se demuestra el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional a partir de la evolución específica de una rama u objeto económico específico en Bayamo durante el período objeto de estudio; en esta ocasión, de modo particular, a través de la evolución del ferrocarril.

Ello permite, en primer lugar, sustentar la existencia de dicho tránsito como resultado de las nuevas condiciones neocoloniales en nuestro país, y entregar así un análisis minucioso del proceso evolutivo a través del cual se desarrolla el ferrocarril en Bayamo, con todas sus particularidades dirigidas hacia esa nueva forma de organización de la economía sujeta a las élites locales y los intereses del imperialismo.

En cuanto a la significación práctica de la investigación, ésta pretende constituir un punto de apoyo para otros estudios que, a través del análisis sobre la forma en que transitan diferentes elementos de la vida económica, política y sociocultural de determinadas regiones y localidades, permitan verificar tesis generales enunciadas a escala nacional, determinando sus coincidencias y divergencias específicas en aras de enriquecer la investigación sobre el pasado histórico de la Isla.

Los resultados obtenidos se exponen en dos capítulos. Ante esta situación la presente obra se estructuró en dos capítulos. El primero, enmarcado entre 1898 y 1902, brinda una panorámica del primer período de ocupación militar norteamericano y sus particularidades en la región de Bayamo, las que dieron paso al tránsito hacia una estructura antinacional para la neocolonia cubana, a partir de la apropiación de los principales sectores de la economía regional. Ofrece, además, una visión universal sobre la evolución histórica del ferrocarril y su inserción en el contexto nacional y regional. El segundo capítulo, enfocado

entre 1902 y 1933, aborda el condicionamiento histórico que antecedió a la aparición del ferrocarril en esta región para 1910, y las particularidades con que tuvo lugar su construcción. En este orden, es analizado el impacto que tuvo la evolución del ferrocarril y en el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional en Bayamo, tomando como punto de partida al desarrollo de la industria azucarera y de la minería. En este sentido, es examinada la influencia social que acarrió el importante medio de transporte a los más aislados lares de este término municipal y el auge que adquiere el comercio en este terruño, en detrimento de la soberanía nacional del pueblo-nación.

Por último, se exponen las conclusiones y recomendaciones del trabajo, a lo cual se agregan los respectivos datos referenciales y bibliográficos, ofreciendo también un conjunto de anexos de necesaria consulta para ilustrar y comprobar lo planteado en el desarrollo de la tesis.

## **CAPÍTULO 1**

### **EL TRÁNSITO HACIA UNA ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA ANTINACIONAL EN BAYAMO Y SUS PARTICULARIDADES ENTRE 1898 Y 1902.**

El presente capítulo está estructurado en tres epígrafes determinados a explicar el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional en Bayamo entre 1899 y 1902. Para ello, son expuestas las particularidades con que tiene lugar en Bayamo el período de la Primera Ocupación Militar Norteamericana, precisando la intromisión del gobierno norteamericano en nuestros asuntos internos y la omisión de los ciudadanos cubanos en el ejercicio de sus plenos derechos, acontecer que conduce a la gestación de una situación económica y social en Bayamo, cuya evolución se inclina favorablemente hacia el reforzamiento de la neocolonia cubana, concretándose el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional. En este marco son expuestos los antecedentes históricos sobre la evolución del ferrocarril y su establecimiento en el Oriente de Cuba. De esta manera, no solo se proveerá un perfil del contexto en el que tiene lugar dicho tránsito, se explicarán también las peculiaridades del mencionado proceso.

#### **1.1)- La Primera Ocupación Militar Norteamericana y sus particularidades en la región de Bayamo.**

El pueblo de Bayamo fue fundado el día 5 de noviembre de 1513 con el nombre de San Salvador. En los primeros años del siglo XX la línea divisoria del término municipal de Bayamo y sus barrios se extendía por el norte hasta colindar con el término municipal de Holguín y el de Victoria de Las Tunas, separándolas en toda su extensión el río Cauto, hasta el cruce del camino de Victoria de Las Tunas, y de éste término municipal lo separan las fincas Corojito, Miquiabo, Unique y Jagüey. Por el oeste limitaba con el término municipal de Victoria de Las

Tunas, y tiene por este rumbo a la línea que de Jagüey se extiende a Palmarito, Ciénaga de Birama, Mar del Sur, Esteras del río Buey. Por el sur, tiene al río Jicotea que lo separa del término municipal de Manzanillo, al sureste las estribaciones de la cordillera que forman parte del término municipal de El Cobre y al este de la Sierra Maestra, en parte, al término municipal de Holguín.<sup>1</sup> Contamos ahora como una aproximación a lo que era la región histórica de Bayamo durante la República Neocolonial.

Desde el día 27 de abril de 1898 los españoles iniciaron la evacuación de Bayamo a través del camino de Cauto Embarcadero.<sup>2</sup> El arribo de las fuerzas mambisas fue motivo de celebraciones, estas fueron efectuadas reuniendo a los pocos pobladores que aún habitaban esta ciudad. La villa no era la misma que hacía 30 años atrás exhibía una hermosa arquitectura y mostraba a sus gentes transitando las adoquinadas calles. Las casas sin jardines, en ruinas y con maderos carcomidos, eran la frívola imagen.

Bayamo sufrió más que cualquier otra región los rigores de las contiendas por la soberanía definitiva de la isla. Al finalizar la misma habían perdido la vida alrededor de 7000 habitantes entre muertos, exiliados y desplazados a zonas de mejor entorno económico, político y social. Para el año de 1899 se hallaban en la localidad 3022 habitantes, aproximadamente el 70% del período de preguerra. El resto de las áreas municipales estaban habitadas por más de 18 000 personas en un estado higiénico y sanitario crítico a consecuencia de las incursiones militares desplegadas.<sup>3</sup>

El censo de 1899 mostraba el número de residentes por barrio rural de la siguiente forma: Laguna Blanca 2 000, Veguitas 3000, Barrancas 3200, Bueycito 2000, El Horno 1400, Guisa 4000 y Cauto Embarcadero 5000. Los cubanos de raza blanca eran unos 11 092, que representaba el 52,2% de la población total, los que eran sucedidos por 8956 mestizos el 42,2% y 908 negros que representaba el

---

<sup>1</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Neoolonia. Legajo. 63, expediente 1863; Legajo. 142, expediente 5741.

<sup>2</sup> Escalante Beatón, Aníbal: *Calixto García y su campaña del 95*, p.427.

<sup>3</sup> De la Pezuela, Jacobo: *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la Isla de Cuba*, p.158.

4,2%. Había en Bayamo 219 blancos extranjeros, el 1% de la población y 20 chinos, el 0,09%.<sup>4</sup>

Culminada la Guerra Necesaria el Gobierno de Ocupación Norteamericano, como en todas las regiones del país, entabló una ofensiva para anular los principales órganos cubanos de poder: el Partido Revolucionario Cubano, el Ejército Libertador y la Asamblea de Representantes, quedando irresuelto el problema nacional cubano, pues los objetivos por los cuales valerosos cubanos se alzaron en grito de guerra contra la metrópoli española en octubre de 1868 en La Damajagua y el 24 de febrero de 1895 en Baire, fueron frustrados los interventores yanquis. En primer lugar era de vital importancia, para los intereses expansionistas norteamericanos, la disolución del Partido Revolucionario Cubano, centro de la unidad entre los patriotas revolucionarios dentro y fuera de Cuba, fundamentalmente, en el seno de la emigración.

Antes de dispersar la Asamblea de Representantes del Ejército Libertador, una representación de cubanos se reunió para entrevistarse en Washington con el presidente McKinley, de lo que se concluyó el licenciamiento de cada soldado que componía las fuerzas cubanas. Como cualquier apropiación destinada a sufragar los gastos de las tropas cubanas resultaba para el presidente norteamericano un atentado a la constitución de su país, formó McKinley un Ejército Colonial, es decir, la incorporación, al ejército de ocupación, de soldados pertenecientes al Ejército Libertador hasta el número aproximado de 10 000 hombres. De esta manera quedaba autorizada y justificada la distribución de 3 000 000 de pesos, sólo entre los fieles cubanos que dejaran las filas y se dedicaran al trabajo. La cifra real de mambises se calculaba en 30 000.<sup>5</sup>

Para fomentar la desunión entre los cubanos, el 12 de marzo de 1899 fue aprobada, por mayoría de votos en el seno de la Asamblea de Representantes, la destitución del General en Jefe del Ejército Libertador Máximo Gómez Báez, alegando una conducta de desobediencia y menosprecio de los derechos y la dignidad de la Asamblea como Poder Supremo de la Revolución. Se hacía

---

<sup>4</sup> *Informe sobre el Censo de 1899*, p. 212.

<sup>5</sup> Pichardo Viñals, Hortensia: *Documentos para la Historia de Cuba*. Tomo II, p.21-22.

efectivo el descabezamiento de la plana mayor del Ejército Mambí. Con ello quedó al descubierto el resquebrajamiento de altos oficiales del Ejército Libertador que acataron los mandatos del gobierno estadounidense, aboliendo arbitrariamente los derechos de la mayoría a cambio de cómodas posiciones socioeconómicas y políticas en las nuevas agrupaciones de poder local y nacional.

En Bayamo la cifra de combatientes ascendía a unos 6500; los que abogaban por la retirada de los ocupantes, la atención a sus familiares y el licenciamiento. En Mayo de 1899 comenzó la paga de los mambises, teniendo lugar la de Bayamo el 11 de Junio, los oficiales recibieron 125.00 pesos y los soldados 75.00 pesos. Tiempo después este estipendio se pagó mensualmente.<sup>6</sup>

La distribución de los fondos sólo se entregaría a aquellos combatientes que hubiesen estado de servicio en la fecha del 17 de julio de 1898 o con anterioridad a esta, y que se presentara con sus armas y equipo; solo entonces recibiría la cantidad de 75.00 pesos moneda estadounidense; siempre y cuando no desempeñara un destino público por el que recibiera un salario fijo mensual. Para el pago se escogerían siempre que fuera posible, puertos de mar o pueblos accesibles por vías férreas, formando allí centros de concentración. Como reglas, el número de concentrados no debería exceder el de un regimiento y las armas y equipos que se recibieran de los soldados cubanos serían llevadas bajo custodia al puesto militar más inmediato ocupado por las fuerzas militares de los Estados Unidos; donde yacerían depositados y guardados, hasta su traslación a La Habana o Santiago de Cuba, donde se conservarían en el arsenal como recuerdos.<sup>7</sup>

Decapitada la égida político-militar de los cubanos, se implementaron los primeros decretos de respaldo a los intereses económicos imperialistas, obstaculizándose la institucionalización de la legítima soberanía cubana. El 7 de febrero del año 1902, fue fijada la orden militar No. 34 o Ley de Ferrocarriles para reformar las disposiciones de las leyes vigentes en Cuba, respecto a la organización, administración y disolución de las compañías de ferrocarriles en

---

<sup>6</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Colonia. Legajo. 120, expediente 1104.

<sup>7</sup> Pichardo Viñals, Hortensia: *Documentos para la Historia de Cuba*. Tomo II, p.p. 30-31.

explotación. Se encargaba además de todas las disposiciones vigentes relativas a los ferrocarriles en la propia ley, en el código y el comercio, la ley de policías de los ferrocarriles y sus respectivos reglamentos, la de obras públicas y todos los reales decretos, órdenes, circulares, etc.<sup>8</sup>

Los grandes magnates norteamericanos de los ferrocarriles sacaron ventaja de la ley, indicada por el general Wood, para garantizar las portentosas inversiones previstas. Entre ellos se incluía Sir William Van Horne; quien se había iniciado en la construcción del ferrocarril de Santa Clara hasta Santiago de Cuba y que uniría a La Habana con la antigua ciudad capital de Oriente. Sir William obtuvo la libertad de hacer todo cuanto necesitaba para lograr sus fines:

*“(...) construir muelles, caminos, vías, cruceros, cunetas, desagües, pilares, arcos, cortes y cercas en terreno propio o en terrenos en los cuales hayan adquirido el derecho necesario para ello”; “desviar o cambiar temporal y permanentemente el curso de cualquier río”, “cortar maderas”, “explotar hornos para cal, yeso y ladrillo”; “construir, adquirir, mantener y explotar líneas telegráficas y telefónicas”, y asimismo, ocupar “cualquier parte de los bienes de dominio público” y expropiar los de dominio privado que necesiten.”<sup>9</sup>*

Para agilizar los procesos relacionados con la construcción del ferrocarril, se constituyó al amparo de la propia ley una Comisión de Ferrocarriles, la que se encargaría de tratar temas relacionados con el servicio público, tarifas, concesiones o prohibiciones ante el surgimiento de nuevos ferrocarriles, expropiaciones, etc. Para lograr la extensión del negocio al Valle del Cauto contó con la plena disposición del presidente Tomás Estrada Palma, quien, beneficiándose de las pendientes proyecciones del ferrocarril, se insertó al negocio con la construcción de varios centrales azucareros en esta plaza. Igualmente, la orden militar No. 62 del 5 de marzo de 1902, que abordaba lo referente al deslinde y división de haciendas, hatos y corrales; no solo concedía ventas de tierras al capital extranjero, prácticamente las regalaba mediando las disposiciones vigentes a favor de los extraños. En su artículo 67 proclamaba que:

---

<sup>8</sup> Pichardo Viñals, Hortensia: *Documentos para la Historia de Cuba*. Tomo II, p.156.

<sup>9</sup> *Ibíd.*, p.156-157.

*“Si de la división resultare terreno sobrante se venderá para cubrir los gastos y costas si estuvieren pendientes de pagos. Si no lo estuvieren se comprenderán en el reparto. Los yacimientos de mineral que tengan importancia, a juicio de los calificadores y Síndico, se venderán a beneficio de la comunidad; pero si la mayoría de los comuneros lo acordare serán comprendidos en el reparto.”*<sup>10</sup>

Es para nada difícil sospechar el destino de las grandes extensiones territoriales y los yacimientos que quedaban en manos de los funcionarios a cargo de la ocupación militar y los representantes del servicio público local. Basta observar los diarios bayameses de la época para apreciar con lujo de detalles descalabro y la manipulación de la propiedad rural. El artículo 74 disponía que:

*“La citación a los ausentes solo se hará por edictos, entendiéndose por ausente a los efectos de estos procedimientos aquellos que no residiendo en el país, no tengan constituido administrador o mandatario reconocido para la administración y régimen de su propiedad. Se dejarán también cédulas en las fincas que le pertenezcan, y si las estuvieren abandonadas se entregarán las cédulas al Alcalde Municipal del término en que estuviere sita la finca y si perteneciere a más de un término, al Alcalde de aquél en que estuviere el asiento o casa principal del fundo.”*<sup>11</sup>

En estas condiciones, Bayamo, sumergida en la ruina de postguerra, se había convertido, como otras comarcas del oriente cubano, en un área donde accionaban geófagos y oportunistas. Apoyada en la gestión del gobierno local, The Cuba Company compró extensas fajas de terrenos en Cauto Embarcadero y Guamo por un valor de 68 000 pesos y diversas agrupaciones mineras como: The Habchez Mine, la Guantánamo Exploration y The Green Co. acapararon enormes concesiones mineras de manganeso, hierro y plomo. The Bayamo Company, cuya sede radicaba en New York, aprovechó la coyuntura ofrecida por la ocupación militar, estableciéndose en Bayamo en 1899. Su tarea consistía en la realización de transacciones comerciales, haciendo un espacio para la apropiación de tierras y la consiguiente institucionalización del latifundio.<sup>12</sup> La depredación expandida sobre nuestro patrimonio dejaba en evidencia la orientación de los

---

<sup>10</sup> *Ibíd.*, p.195.

<sup>11</sup> *Ibíd.*, p.196.

<sup>12</sup> Naranjo Tamayo, Aldo Daniel: *Panorama de la República en Bayamo (1898-1925)*, p.33.

acontecimientos hacia la deformación de la estructura socioeconómica en Bayamo, a partir de la absorción de los resortes económicos locales por los monopolios extranjeros.

En estos años la voluntad del pueblo fue silenciada. El 28 de abril el general Calixto García designó al coronel Manuel Plana Rodríguez del Rey alcalde de la municipalidad, acompañado de un consejo en cuya plantilla figuraron españoles decentes que simpatizaron con la Revolución. El levantamiento del nuevo status político fue violentado por las ordenanzas del oficial Andrews Rowan, designado por el presidente norteamericano para informar a el General Calixto García del desembarco de las fuerzas estadounidenses en “apoyo” al mando mambí. El año de 1899 arrancó bajo el manto de la intervención yanqui designándose para los cargos políticos de esta ciudad, el 28 de agosto de 1899, a Mariano Castells, Rafael Lavernia y Pedro Almirall.<sup>13</sup> El propio hecho de que Rowan ordenara a uno de los máximos líderes del Ejército Libertador de la talla de Calixto García, era de hecho antinacional, la actitud asumida por parte del oficial norteamericano denotó extrema debilidad por parte del mando mambí.

Se abría una nueva página en la historia colonial de la nación, realidad en la cual el bayamés tendría que hacerse caminos y sembrar las semillas del nuevo Bayamo, más enérgico, productivo e imponente ante las amenazas y maniobras de nuestro enemigo histórico.

## **1.2)- La situación económica y social de Bayamo y su evolución hacia una estructura antinacional para la Neocolonia cubana.**

Los distintos períodos de guerra hostigaron la riqueza bayamesa, sin embargo, en el recién iniciado siglo XX se incorporaron a la municipalidad los adelantos de la ciencia y la tecnología para mejor reintegración del comercio y la producción de sus principales rubros que, a excepción de la ganadería, se hallaban ya no en manos de los nacionales, sino, de extranjeros. En este ámbito se perfiló en Bayamo la evolución hacia una estructura socioeconómica

---

<sup>13</sup> *Ibíd.*, p. 19.

antinacional, pues la economía y la sociedad asumieron particularidades y tendencias, a partir de un proceso más o menos vertiginoso, para adaptarse a nuevas condiciones y formas de dominación foráneas que continuaron violando la soberanía nacional, pero ahora bajo otro modelo, el cual rompe con los presupuestos auténticamente genuinos del proyecto nacional por el cual se llevó a cabo un intento de transformación económica, política y social. De este modo, hubo una ruptura con toda posibilidad de soberanía para adecuar los espacios económicos, políticos y sociales a la nueva dinámica del estatus que obstaculizó la realización plena de la nación cubana.

La independencia frustrada se materializó en la acentuada devastación del sector agropecuario, en el insuficiente tratamiento dado a las complejas formas de propiedad de la tierra y en el oportunismo con que se trató este problema por parte de las instituciones, bajo influjo militar, no reconocidas legítimamente por el pueblo; además de los cambios legales aplicados por empuje de una estructura política que respondía a un gobierno ajeno. En este sentido, la suma de todo el ganado no superaba las 2 000 cabezas, esto se consideraba el 11% del nivel de preguerra. Las vegas de tabaco, ingenios y trapiches se desvanecieron al igual que las fincas rústicas, debido a que sus respectivos propietarios habían muerto durante la contienda o se encontraban en el exilio. Estas fueron las razones por las cuales el desempleo afectaba a más de 15 000 personas, el 71,4% de la población total.<sup>14</sup>

El campesinado vivía en la más extrema pobreza, sin parcelas que trabajar, a menos que las tomaran en arriendo con altos impuestos a pagar. Prácticamente no había ganado para realizar labores agrícolas. Bajo estas condiciones se estableció el latifundio en poder de altos oficiales y aventureros norteamericanos y de caudillos bayameses del extinto Ejército Libertador. Definitivamente el pueblo continuaba sin decidir la solución a sus necesidades, el poder quedaba aun más concentrado en un grupo reducido de personas, con predominio de españoles, por lo cual el tema de la soberanía nacional permaneció a la deriva.

---

<sup>14</sup> *Informe sobre el Censo de 1899*, p.248.

En virtud de la Guerra de Independencia las haciendas ganaderas fueron destruidas y las reses sirvieron durante todo el largo tiempo de lucha para alimentar a las fuerzas combatientes. Fue necesario importar ganado de Tejas, Venezuela, Puerto Rico y otras regiones de América. La actividad agroganadera fue la más significativa en la primera década del siglo XX, pero en la segunda fueron incorporados los centrales azucareros, cuya activación signó la expansión de una novedad tecnológica que sembró el encadenamiento económico y comercial en el valle del Cauto.

El sector educacional se hallaba en una de sus más decadentes etapas; carentes de las más mínimas condiciones para el trabajo educativo, privando a unos 6580 niños que se encontraban en edad escolar de su asistencia a clases. Recibían la docencia unos 1330 educandos, el 20,2% del total. La región contaba con 72 universitarios, el 0,33% de la población total. Eran fundamentalmente abogados, ingenieros civiles y médicos.<sup>15</sup> El escaso presupuesto público limitó la construcción de escuelas y, apenas bastaba para mantener las que estaban funcionando. De esta manera podía considerarse con plena naturalidad, el cruzarse en las calles con niños y adolescentes en edad escolar, escarbando pilas de basuras, dedicados a los actos de fechorías o explotados de incomparables maneras sin recibir en ocasiones paga alguna.

Claro está que el interés en mantener el bajo nivel cultural de los bayameses respondió a una necesidad estratégica del gobierno de los Estados Unidos para proteger los intereses de los empresarios que esparcían sus empresas en Cuba y requerían de mano de obra barata para mantener e incrementar sus ganancias, principalmente en el sector azucarero. Permitted, además, mantener en alta los grupos de superpoblación relativa aglomerados en los alrededores de las ciudades en espera de ofertas de trabajo. Esa realidad no encajó con la concepción de Carlos Manuel de Céspedes cuando estableció el primer gobierno verdaderamente de los cubanos, el 20 de octubre de 1869, donde se establecieron escuelas al servicio de todos sin excepción de sexo, color o extracción social, lo

---

<sup>15</sup> *Ibíd.*, p. 252.

que se expresó como el primer proyecto pensado y dirigido por un gobierno de cubanos en beneficio de todos.

Una posibilidad muy tenue resultaba encontrar trabajo en fábricas de tabaco o de recaderos de comercios a cambio de un mísero centavo. Planteaba Márquez Sterling en sus *“Impresiones de Viajes”* a través de la República, sobre Bayamo, declaraba en el mencionado documento días antes del 20 de Mayo de 1902: *“...no parecen haber pasado sobre Bayamo años sino siglos, donde todo fue heroísmo ahora es miseria... aislada en medio del monte...”*<sup>16</sup> La clase política en el poder no se preocupó por revertir a favor del pueblo la crisis suscitada por la turbación de la guerra, mucho menos por oponerse a los mandatos de Washington una vez conformes política y económicamente en beneficio de las minorías.

En 1900 un grupo de maestros Bayameses, crearon condiciones para asistir a un curso de adiestramiento pedagógico en Estados Unidos, patrocinado por la Universidad de Harvard. Entre esos maestros estuvieron: Mario Cárdenas Milanés, Santiago Palacios Milanés y Blanca Amargós Mujica. El organizador de la gira fue el pedagogo norteamericano Alexis E. Frye, quien planteaba que de esta manera los homólogos cubanos aprenderían el idioma inglés, la historia de los Estados Unidos, especialmente lo relativo a la creación de las instituciones republicanas, ya que así aplicarían ese conocimiento para la organización futura de Cuba como un país republicano e independiente. Presentó la imagen de la cultura anglosajona como parámetro para valorar la nuestra y se inculcaba el dominio del idioma inglés y el cabal conocimiento de la historia norteamericana, en detrimento de los auténticos valores nacionales creados al calor de la heroica lucha del pueblo cubano.<sup>17</sup>

Categoricamente no encaja con la concepción martiana referente a la educación de los cubanos, donde primero a de realizarse el culto a la historia patria, a los valores y principios de nuestro pueblo, para incursionar a posteriori en las culturas foráneas. La batalla por hacer efectiva la dominación neocolonial no terminó con la apropiación de la tierra y de la economía cubana, con notificar

---

<sup>16</sup> Periódico *Heraldo de Bayamo*: Bayamo, 20 de mayo de 1920.

<sup>17</sup> Naranjo Tamayo, Aldo Daniel: *Panorama de la República en Bayamo (1898-1925)*, pp. 21-22.

órdenes militares o situar marionetas políticas, se amplió al plano de la superestructura de los individuos, al campo del pensamiento y la espiritualidad con el apoyo de la intelectualidad cubana y los predicadores del paradigma norteamericano de la libertad que pretendieron sustituir hasta las religiones asumidas por los cubanos. El cambio sociopolítico debía ser radical.

En marzo de 1899 el alcalde municipal Manuel Plana informaba acerca del estado de miseria de esta arruinada comarca, sin bienes propios que produjeran entradas financieras fijas. Las opciones fundamentales descansaban en las tiendas mixtas y bodegas, es decir, en la recaudación que estos comercios podrían ofrecer al fisco. Entre 1899 a 1902 arrojó un ingreso de 9454 pesos, mientras que los egresos fueron de 23 348 pesos, con un déficit de 13 894 pesos.<sup>18</sup> Ante las adversidades que asolaban al pueblo bayamés, el gobierno civil de Oriente aportó 150 pesos y realizó otros donativos. A pesar de ello, faltaba de dinero hasta para los salarios del personal que trabajaba en el Ayuntamiento, siendo obligatoria la reducción de algunas plantillas. Entre los puestos afectados figuraban los de oficinistas, porteros y policías.

La guerra que recién había culminado dejaba por doquier cicatrices profundas, las que atentaban contra la salud y la higiene de la localidad; figurando la difteria, el sarampión, la viruela y el tétanos entre los padecimientos más comunes. A pesar de que el caos amenazaba con propagarse, el peligro era latente a causa de la carestía de medicamentos y locales para su venta. Solamente había una farmacia en este pueblo y un hospital; el “Caridad de San Roque”, ubicado en la calle Máximo Gómez.<sup>19</sup> Ante ello las autoridades se mostraron indolentes, apartando la gestión de gobierno de los intereses comunes para afianzarse a los intereses de la oligarquía.

Los hacendados que quedaron en la región, aquellos que regresaron y contaban con recursos para estimular la reanimación económica y comercial de la comarca, se dedicaron a la reactivación de los sectores tradicionales: la ganadería, el tabaco, el café y otras producciones. El incremento en la masa

---

<sup>18</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Colonia. Legajo. 29, expediente 489. Presupuesto General del término municipal Bayamo.

<sup>19</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Colonia. Legajo. 64, expediente 120.

vacuna no se hizo esperar. En julio de 1901 registraba 3504 cabezas, en agosto era ya de 5673 y en octubre de 8510 reses.”<sup>20</sup>

El producto más dinámico en su crecimiento fue el tabaco. Éste poseía un rápido ciclo de siembra y existía en la región una rica tradición en su cultivo, lo que provocó que pronto comenzara su producción en los terrenos históricamente cosechados: El Almirante, Casibacoa, Jobabo, Veguitas, Barrancas, El Dátil, Guisa y Bueycito, entre otros. En 1899 el barrio de Veguitas llegó a producir 450 quintales; Barrancas 383 quintales y Bueycito 508 quintales. Para marzo de 1900 el monto ascendió a 4756 quintales producidos en este término. Veguitas aportó 1050 quintales, 876 quintales de Barrancas, 910 de Bueycito, 420 de El Dátil y 1500 de Guisa.<sup>21</sup> Aunque el tabaco gozaba de gran aceptación tanto en el plano nacional como internacional, la propia deformación de la economía propulsada por el Tratado de Reciprocidad Comercial incidió en que las producciones se proyectaran hacia los mercados norteamericanos, es decir, hacia la exportación, pasando el mercado interno a un segundo lugar.

En cuanto a la minería, los denuncios mineros por barrios crecieron, en los años finales del siglo XIX y principios del XX, producto de las labores de exploración de yacimientos, que ordenó el gobierno de los Estados Unidos, para precisar la localización de los recursos y evaluar la rentabilidad de la primera asonada imperialista. Desde luego, el control recabó en empresarios, generosos contribuyentes, abrazados por la administración militar del General Leonard Wood.

Uno de los primeros actos del general Wood consistió en pedir a Washington el envío de una comisión de expertos capaz de dictaminar la cuantía de los recursos minerales de Cuba. Este grupo recorrió las áreas más significativas y de interés en todo el país, reuniendo y estudiando toda la historia sobre el tema. Al final concluyó en un “Informe sobre un reconocimiento geológico de Cuba”, en inglés, “Report on a geological reconnaissance of Cuba”. El verdadero interés era determinar las posibilidades económicas de explotación de los recursos minerales y forestales de nuestro país, entre ellos los maderables, convirtiéndonos en lo que

---

<sup>20</sup> *Ibíd.*: Legajo. 29, expediente 489. Presupuesto General del término municipal Bayamo.

<sup>21</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Necolonia. Legajo. 65, expediente 1140. Cultivos de tabaco y cría de ganado.

consideraron Reserva Estratégica del gobierno de los Estados Unidos. Mientras tanto la materia prima para la confección de muebles lujosos se fugaba a Norteamérica y Europa. (Ver anexo 1)

Con auxilio de la orden militar 143 del 31 de mayo de 1901, fueron conferidos yacimientos minerales de manganeso, hierro, oro, plata, cobre y plomo, entre ellos los de la mina “Manuel” de manganeso y la mina “Caridad”, de plomo. En 1899 el norteamericano Charles Sheldon McDonald obtuvo, por un valor de 11 000 pesos oro americano, 4 minas de manganeso, en los lugares conocidos por las “Llanadas de Buey” y “Las Piedras”, al sur del Bueycito. Estas fueron del dominio del español Daniel Costa y llevaban por nombre “Oviedo”, “Daniel”, “Vicente”, “Costa” y “Candón.” La mina “Vicente”, ubicada en el barrio de Bueycito, tenía una extensión de 112 hectáreas y un valor de 1000 pesos oro en 28 de diciembre de 1898. Charles Sheldon McDonald había adquirido junto a las minas Oviedo, Costa, Daniel y Vicente, la titulada Candón, dadas en arriendo, por contrato de 15 años, en el año 1900, a la compañía minera “The Green Co.” Tras el apoderamiento de estas minas estaban los señores Walker y Graham, pactados con el general Russell A. Alger por \$25 mil pesos oro español. No les fueron vendidas pues la condición para ello era la construcción del ferrocarril de vía ancha desde Bayamo hasta Manzanillo, requisito que no fue aceptado ante el intento de sacar el mayor provecho de las posesiones sin el menor gasto.<sup>22</sup>

Las ideas anteriormente expuestas indican la gestación de un contexto propicio para el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional para la neocolonia cubana en Bayamo. Evidentemente la fiebre especulativa incitó a los primeros saqueadores extranjeros que arribaron a Cuba a la apropiación de grandes lotes de tierras en las que se detectaron vetas de minerales, por pequeñas que estas fueran. La finalidad nunca fue la de desarrollar las industrias cubanas de metalurgia y siderurgia, sino, los grandes complejos militares industriales estadounidenses, que habrían de crecer en las décadas venideras del siglo XX, ante los escenarios inestables creados por los Estados Unidos y las

---

<sup>22</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Colonia. Legajo 120, expedientes 1900-1901. Explotación de Minas. 20 de febrero de 1902. Registro de la Propiedad Bayamo.T-10, Fs. 125-127 v.

potencias imperialistas europeas. En cuatro años de tutoría yanqui los problemas comunes de los cubanos, por los que se habían lanzado a la guerra en 1868 y 1895 miles de patriotas nacionales y colaboradores internacionalistas, no habían sido remediados. La soberanía nacional permanecía lacerada, la desigualdad se acentuó con la discriminación traída por los extranjeros y las prioridades que la emigración blanca recibió, la propiedad se hallaba conquistada en su mayoría por extranjeros, ni siquiera por los cubanos acaudalados que conservaron una postura moderada y servil hacia el mando español durante los años de guerra por la independencia. Las diferencias sociales entre ricos y pobres se acentuaron con celeridad inimaginables, salvándose del caótico escenario solo los privilegiados que pudieron conservar sus propiedades y fortunas con las que comprar los favores de los militares durante el gobierno de ocupación militar.

### **1.3)- Antecedentes históricos sobre la evolución del Ferrocarril y su establecimiento en el Oriente de Cuba.**

El ferrocarril es una invención tan antigua como las primeras civilizaciones humanas que erigieron imperios y comenzaron a dominar el mundo. Estas sociedades condujeron la utilización de los carriles de piedra al darse cuenta de que eran útiles para disminuir el rozamiento de las rodaduras de los rústicos vehículos de transportación.

Utilizado por los egipcios, indios, persas y más tarde los romanos, continuó su evolucionar en siglos posteriores. Los carriles metálicos, bajo formas muy distintas, son también muy arcaicos, habiéndose encontrado restos de correderas de bronce en las inmediaciones de la Pirámide de Gizeh, así como en el Canal de Suez, deduciéndose que en aquellos colosales monumentos y en la excavación del primer canal, intentado por Ramsés II, se adaptó ese medio para facilitar los transportes de cargas.

En siglos más recientes mineros alemanes, en las Minas de Herz, lo utilizaron sobre paralelas de maderas planas y en el siglo XVII lo traspolaron a Inglaterra para explotar yacimientos de carbón mineral (hulla) y de hierro en las

minas de Newcastle, donde dos tablones de madera eran colocados paralelamente a lo largo del camino para disminuir la fricción de los carros con el suelo, con lo que podía un caballo arrastrar un peso tres veces mayor del que hubiera podido alcanzar por un camino ordinario. En 1779 el precio del mencionado mineral descendió, de tal manera que el propietario de una fundición de minerales metálicos, Reynolds, fabricó lingotes de hierro más largos, que se fijaron sobre los carriles de madera, con el fin de aprovecharlos cuando mejoraran los precios del metal. Así surgieron las rústicas carrileras de hierro que seguirían perfeccionándose.<sup>23</sup> De esa manera se solucionaban los inconvenientes de la madera, la poca duración, la flexibilidad de la misma cedía si los carros eran muy pesados y la resistencia que oponían a la tracción cuando se mojaba. Esto proporcionó la idea de chapar con hierro los listones.

Los avances de la operación ingenieril se revelaron en el tercio final del siglo XVIII, cuando James Watt inventó la máquina de vapor. Es en estos años que el científico inglés, apellidado Threvitic, saca a la palestra pública las primeras máquinas autopropulsadas sobre rieles. En 1789 se agregaron las pestañas exteriores a las ruedas de los vagones para guiarlos y en 1814 George Stephenson construyó la locomotora “Stephenson”, la que fue superada técnicamente por la “Rocket”, modelo modernizado por George Stephenson y su hijo Robert, en 1829.<sup>24</sup>

El proceso de desarrollo de las comunidades humanas en el transcurso de los últimos siglos, está entrañablemente emparentado al progreso de la técnica del transporte, especialmente, a la del ferrocarril. Como herramienta fundamental de la economía de las naciones se halla incorporado a la vida cotidiana de grandes masas de usuarios y poderosos centros industriales en cada país. Así llegó la significativa innovación al continente americano, donde fue acogido en los albores de la centuria decimonónica, en primer lugar, por la recién constituida confederación de Estados Unidos de Norteamérica (1834) y, en segundo término, año de 1837, por quienes en el Caribe amasaban jugosas fortunas salidas de la

---

<sup>23</sup> García-Lomas y Cossta, José María: *Tratado de Explotación de Ferrocarriles*, p.18.

<sup>24</sup> Ídem.

caña de azúcar; esos fueron los hacendados criollos cubanos al convertirse en los más importantes productores del dulce.

Podemos afirmar que los ferrocarriles nacieron prácticamente a la par tanto en Norteamérica como en Cuba, con apenas 3 años de diferencia, pero en condiciones sociopolíticas y económicas totalmente desiguales. En el primer caso, el acelerado proceso de desarrollo del capitalismo y el status soberano adquirido, propició que el ferrocarril prosperara emancipado y orientado hacia el crecimiento de las comunicaciones, fijado por la colonización blanca hacia las tierras del oeste y las incipientes tendencias del liberalismo económico, que entraría en apogeo décadas después en el mundo, con marcadas proyecciones expansionistas en el futuro inmediato hacia las repúblicas desordenadas e inexpertas erigidas al sur del río Bravo y las ínsulas españolas del Caribe. El camino de hierro en nuestra isla, emergió y se desarrolló lentamente, pues:

*“Hasta 1878 el desarrollo de los ferrocarriles fue lento en el mundo, a pesar de sus ventajas, porque era un medio de transporte costoso e imperfecto, pero a partir de 1870, cuando los rieles de hierro empezaron a sustituirse por los de acero, gracias a los enormes adelantos de la industria metalúrgica, y sobre todo, después que el precio de la tonelada de rieles de acero descendió en los Estados Unidos de 106.00 dólares, en 1870, a 44.00 dólares, en 1878, el ferrocarril tomó un desarrollo fenomenal y comenzó a ser utilizado ampliamente.”<sup>25</sup>*

Sin embargo, ya para la década de 1830 se habían iniciado en el Occidente del país los primeros esfuerzos por impulsar la novedosa estructura del camino hierro. Los patricios criollos y las autoridades representativas de la corona española en Cuba, con portentosas propiedades azucareras, sufrían la falta de buenos caminos y carreteras, abogando por la construcción de nuevos viales y la reconstrucción de los que ya estaban. No fue hasta el 15 de enero de 1830, que Don Marcelino Calero informaba en carta fechada en Londres al capitán general y gobernador de la isla, Don Francisco Dionisio Vives, de su proyecto aprobado por el Rey en Real Orden del 28 de marzo del mismo año, de construir un camino de

---

<sup>25</sup> Guerra Sánchez, Ramiro: *Azúcar y Población en las Antillas*, pp. 77-78.

hierro de Jerez de la Frontera al puerto de Santa María.<sup>26</sup> En agosto de 1830 quedó constituida la Junta de Caminos de Hierro.

Tal parece que la construcción del trazado de hierro ha estado en el destino nacional de este país como un negocio propicio para la penetración extranjera en nuestra economía, resultando un lucrativo negocio del cual sacaron ganancias en sendos períodos sus inversionistas y apoderados extranjeros. Integraron la nómina en la erección del primer tramo del ferrocarril de La Habana a Bejucal los ingenieros norteamericanos: Juan L. Sullivan, recomendado por el expresidente John Quince Adams; Mr. David F. Waymuth recomendado por el cónsul de Nueva Orleans, quien había inventado su propia locomotora y carriles, y en diciembre de 1833 el ingeniero norteamericano Benjamín H. Wright, recomendado por el cónsul de Estados Unidos.<sup>27</sup>

No es casualidad que hayan aparecido, tan pronto se decidió construir el ferrocarril cubano, ingenieros de procedencia norteamericana, y para remate, recomendados por cónsules y el expresidente Quincy Adams, todos de los Estados Unidos de Norteamérica. No ha de extrañar que años más tarde se desarrollaran los intentos de compra de la isla por el presidente Polk, los mismos intentos realizados por obtener los territorios de México y que tiempo atrás, se había manifestado en el Caribe con los intentos de John Quincy Adams de incitar la adhesión de Cuba a los Estados Unidos por medio del envío de agentes que lograsen encaminar la imperial maquinación. Queda claro que los negocios en Cuba han sido para los norteamericanos una vía de intromisión en los asuntos internos de esta isla.

También fue una de las maneras en las que el país contrajo su primera deudas con un estado extranjero, Inglaterra, ascendente nada más y nada menos que por 2 millones de pesos fuertes, pues: “*En reunión celebrada el 9 de mayo de 1833, presidida por el Conde de Villanueva, este propuso – y la Junta<sup>28</sup> acordó - solicitar de S. M. un empréstito en Inglaterra o en cualquier otro país, con que*

---

<sup>26</sup> Serrano, Violeta: *Crónicas del primer ferrocarril de Cuba*, p. 10.

<sup>27</sup> *Ibíd.*; pp.15-21.

<sup>28</sup> Se refiere a la Junta del Camino de Hierro.

*llevar a cabo la empresa.*"<sup>29</sup> Finalmente, fue presentado un informe que permitió a la Comisión llegar a la conclusión de que el costo del camino dispuesto para locomotoras de vapor no podría exceder de 1 400 000 pesos, que daría una probable utilidad a la empresa de 200 000 pesos anuales<sup>30</sup>, siendo inaugurado el tramo de 6 leguas concluidas entre La Habana y Bejucal, el 19 de noviembre de 1837 como homenaje a la Reina Doña Isabel II quien celebraba su natalicio ese día.

Apreciando las ventajas del ferrocarril, en el oriente se desarrollaron planes similares años después. Antiguas propuestas de construcción del ferrocarril Bayamo-Manzanillo, en el año 1857 reflejan el interés de acaudalados orientales por contribuir a la construcción de un ferrocarril propiedad del Estado, que se extendería de Manzanillo a Bayamo, y de este lugar hasta Cauto Embarcadero. Don José Leocadio Ramírez Vela, Don Gabriel López Martínez, Don Antonio González Llorente e Igor Bautista de Mendieta, entre otros, pidieron licencias para ejecutar estudios sobre el ferrocarril de Manzanillo a Bayamo, con un ramal de Bayamo a Cauto; mientras que el tramo principal de la línea seguía hasta Jiguaní. En aquel entonces el gobierno accedió a la solicitud, dejándoles al efecto el término de seis meses contados desde la fecha, recayendo en estos la indemnización de daños y perjuicios que pudieran ocasionar las investigaciones y operaciones. A pesar de ello, se les comunicó a los Tenientes Generales de Bayamo y de Manzanillo que no pusieran obstáculos a los referidos estudios. Esto se menciona en carta fechada de La Habana, 20 de junio de 1857.<sup>31</sup>

Otras iniciativas se perfilaron en 1859 por Francisco Vicente Aguilera y Don Vicente Collazo, de la ciudad de Santiago de Cuba, para construir el ferrocarril que debía partir del término de Maroto hasta la ciudad de Bayamo. Ya se habían hecho los trabajos de explanación y nivelación de la extensa zona, tenía una cantidad considerable de pesos, de accionistas de Cuba y Bayamo que espontáneamente se habían hecho escribir, apelando: "(...) *al patriotismo en*

---

<sup>29</sup> Serrano, Violeta: *Crónicas del primer ferrocarril de Cuba*, p. 20.

<sup>30</sup> Ídem.

<sup>31</sup> Archivo Histórico Estatal Provincial de Santiago de Cuba: Fondo: Gobierno Provincial Neocolonia. Legajo 624, expediente 25. Carta del Gobierno Provincial de Santiago de Cuba (4 de julio de 1906).

*beneficio de la patria a los dueños de terrenos por donde atraviesa la línea a fin de que cediesen sin indemnización el terreno y la madera para la construcción del ferrocarril, puentes, edificios, etc., y todos han respondido con noble desprendimiento.”*<sup>32</sup> En estos planes figuran dos órdenes de presupuestos, siendo la primera de 1 900 000 pesos y la segunda de 1 400 000 pesos.<sup>33</sup> (Ver anexo 2)

El Gobierno Colonial no prestó a este asunto la atención necesaria, a lo que responde el comentario hecho por Robert P. Porter con respecto a la importancia estratégica del ferrocarril. Porter fue el Agente Comisionado seleccionado por el presidente McKinley para efectuar un balance de la situación general de Cuba al concluir las hostilidades contra España. Robert planteaba:” *No habría existido revolución en Cuba si este ferrocarril hubiera sido construido por el anterior gobierno y, nada pudiera revivir tan rápido el comercio y los negocios como la facilidad para un rápido traslado de un extremo a otro de la nación cubana* “.<sup>34</sup>

No obstante, el camino de hierro vino a la luz encadenado de pies y manos al capital inglés y encauzado, no hacia la expansión de las comunicaciones y el crecimiento de la economía nacional, sino, en el beneficio individual que aportaría en ganancias a los azucareros cubanos tras cada zafra. Al cabo de 20 años de establecido el transporte ferroviario comenzaron a germinar las primeras intenciones de extenderlo a la región oriental, mas no pudo concretarse, entre otras causas, por el inicio del proceso nacional liberador cubano que estalló en 10 de octubre del 1868, quedando pospuesto para las primeras décadas del siglo que sobrevendría. Casualmente, el hombre que propulsó el despegue del enramado ferroviario en los Estados Unidos de Norteamérica, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, fue el mismo que ejecutó esas obras en las primeras dos décadas del siglo XX en Cuba, alcanzando el dominio de la mayor parte de los ferrocarriles en ambos territorios. Se trata de Sir William Van Horne. Incidir

La figura de Sir William van Horne es reconocida por la historiografía a raíz de las hazañas emprendidas exitosamente en el campo de la ingeniería. Sir William no era un empresario común, en su personalidad convergían el genio

---

<sup>32</sup> Periódico *El Redactor*: Santiago de Cuba, 13 de agosto de 1859.

<sup>33</sup> Ídem.

<sup>34</sup> Zanetti, Oscar y Alejandro García: *Caminos para el azúcar*; pp.216-217.

innovador, enérgico y pertinaz que supo comprender en el momento histórico concreto que le correspondió vivir, las necesidades del país en el que actuaba.

Nacido en Illinois, EE.UU., en el seno de una familia de inmigrantes holandeses, tipifica la figura del “*railroad builder*”, es decir, del constructor de ferrocarriles. Inició su carrera a los 14 años como telegrafista del Illinois Central Railway. En 1881 abandonó el cargo de administrador del Chicago Milwaukee and Saint Paul Railway para participar en la construcción del Canadian Pacific, el proyectado ferrocarril transcontinental de Canadá. Bajo su dirección los trabajos progresaron con acelerado ritmo y la Canadian Pacific Railway alcanzó con éxito la meta de conectar las dos costas oceánicas del país. Había consumado lo que muchos consideraban como la obra ferroviaria más importante del siglo XIX. Tres años más tarde ocupa la presidencia de la mencionada compañía, y no transcurre mucho tiempo para que la corona británica lo recompense con el título del caballero.

Sir William era ya una institución en el mundo de los negocios, se había convertido en un importante accionista de la Canadian Pacific Railway y otras empresas de ferrocarriles. Adquirió tierras y molinos de trigo, fundó una empresa extractora de sal, invirtió en la minería, en compañías tranviarias y otros sectores de la producción y los servicios.

De todo esto se derivan importantes relaciones personales de vasta influencia política y financiera. Entre sus más cercanas se destacan la de Russell A. Alger, Secretario de Guerra en el gabinete de McKenzie, con quien Van Horne instituyó dos importantes empresas de pulpa para papel en Canadá; William McKenzie, su socio en el control del transporte urbano tranviario de Toronto, Saint John y otras ciudades canadienses; A. M. Whitney con quien colaboró en el desarrollo de compañías mineras y metalúrgicas en Cape Breton. Después de largos años de servicios, Van Horne abandonó el cargo de ejecutivo en la Canadian Pacific Railway para ocupar una posición honorífica como presidente de la Junta Directiva.

Habilidosamente se introdujo en los negocios cubanos al calor de la ocupación militar norteamericana. El asunto comenzó cuando Van Horne, en unión

de McKenzie y otros socios en los negocios tranviarios canadienses, se interesaron por el control del Ferrocarril Urbano de La Habana. Este negocio fue finalmente contratado por el grupo de New York, pero luego sus miembros hicieron un lugar para Van Horne y McKenzie en la Directiva de la Havana Electric. Así los primeros días del siglo XX encuentran a Van Horne en viaje hacia La Habana, coincidiendo con Alger<sup>35</sup> y su sustituto en la Secretaría de Guerra de Estados Unidos de Norteamérica, Elihu Root, a quienes oyó hablar de la conveniencia estratégica de construir un ferrocarril a través de las provincias orientales de Cuba. Se habló, además, del obstáculo insalvable que la Enmienda Foraker había colocado, aparentemente, en el camino de su proyecto.

En La Habana fue recibido por el señor Percival Farquhar; de la Havana Electric, quien de inmediato lo invitó a formar parte de una comitiva que salía de inmediato en un tren especial hacia Las Villas. El viaje sirvió de incentivo al afamado constructor en lo concerniente a la forja del Ferrocarril Central de Cuba. A partir de ese instante se convirtió en lo que se conoce como “The Right Man in The Right Place”, es decir, el hombre indicado en el lugar correcto.

En unión de Greenville Dodge, visitó Washington y expuso sus planes personalmente al presidente McKinley. El presidente otorgó su aprobación al proyecto y permitió hacer todo lo posible para dejarlo legalmente protegido antes de que la ocupación terminara. Logrado esto, William se dio a la tarea de montar la empresa que habría de acometer las obras de los ferrocarriles en Oriente.

La constelación de capitalistas se completaría con la presencia de E. J. Berwind, magnate del carbón vinculado a la casa a Morgan; Henry M. Flagler, ferrocarrilero de la Florida; Samuel Thomas, ferrocarrilero y figura determinante dentro del Chase National Bank, et. al. Con esta nómina de asociados, cuyo capital total ascendía a varios cientos de millones de dólares, Van Horne dejaba fundada la Cuba Company en el mes de abril del año 1900. Esta sociedad se incorporó bajo las leyes del estado de New Jersey con un capital autorizado de

---

<sup>35</sup> Se refiere a Russel A. Alger, el mismo general que con los señores Walker y Graham estaba tras el dominio de las minas: Oviedo, Costa, Daniel, Vicente y la titulada Candón por 25 mil pesos oro español.

8 millones de dólares. Transcurrirían nueve años y doce meses para que llegara a Bayamo el anhelado ferrocarril.

## **CAPÍTULO 2**

### **LA EVOLUCIÓN DEL FERROCARRIL Y SU IMPACTO EN EL TRÁNSITO HACIA UNA ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA ANTINACIONAL EN BAYAMO (1902-1933)**

El capítulo está distribuido en cinco epígrafes resueltos a analizar el impacto que tuvo la evolución del ferrocarril como elemento determinante para el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional en Bayamo durante el período de 1902 a 1933. Se concentra en el condicionamiento histórico que permitió la aparición del ferrocarril en Bayamo para 1910 y en las particularidades con que tuvo lugar la construcción de la vía Martí – Bayamo – Manzanillo – San Luís por la Cuba Railroad Company y sus avatares históricos; además, aborda el impacto del ferrocarril en la industria bayamesa, fundamentalmente en el azúcar y la minería; tocando lo referente a la evolución ferrocarrilera y el desarrollo del comercio, así como su influencia en la sociedad bayamesa y el cambio hacia una estructura socioeconómica antinacional bayamesa entre 1902 y 1933.

#### **2.1)- Condicionamiento histórico que permitió la aparición del ferrocarril en Bayamo para 1910.**

Aunque el ferrocarril llegó tardíamente a la región del Cauto, hubo elementos económicos, políticos y sociales que dieron paso a la articulación de su engranaje y movilizaron todo el esmero en el advenimiento del significativo medio de locomoción, entre ellas, la tradición ganadera de Bayamo, una de las primeras actividades económicas practicadas desde tiempos de la conquista y colonización. Al terminar la Guerra de 1895 fue uno de los renglones que mejor progreso mostró en cuanto a ritmo de crecimiento. (Ver anexo 3) El capital norteamericano no obstaculizó esas prácticas porque la carne y la leche norteamericanas eran débiles rubros de su comercio exportador. Durante el gobierno de José Miguel Gómez la propiedad pecuaria correspondía en un 92% a los cubanos y se adoptaron medidas a favor de la proliferación ganadera.<sup>1</sup> El inicio de la actividad artesanal comenzó a utilizar los cueros como materia prima para esa manufactura. Eran elaboradas monturas, sogas, muebles y calzado.

Primero, la ganadería sobrevivió por conveniencia de los intereses económicos y comerciales norteamericanos. Cabe preguntarnos, qué habría sucedido si la ganadería hubiese sido un sector fuerte en los Estados Unidos. Desde luego que no se hubieran otorgado concesiones a los ganaderos cubanos en la medida percibida, garantizando un mercado para productos cárnicos, en el que saldrían airoso los norteamericanos al amparo de la “reciprocidad comercial entre Cuba y los Estados Unidos. Segundo, la matanza de reses alcanzó cifras elevadas, solo en correspondencia con la baja densidad de población para el momento, sin embargo, el bajo poder adquisitivo de la población no permitía a la mayoría de los pobladores acceder a este tipo de producto. Con frecuencia la carne se salaba y quedaba almacenada en los comercios para su expendio por lenta circulación; no obstante, se exportaba en pie al extranjero para su procesamiento y posterior retorno a los mercados cubanos como carne enlatada.

Otra actividad que adquirió bastante auge fue el comercio minorista. Se abrieron después de la guerra algunos establecimientos en los que se

---

<sup>1</sup> Del Toro, Carlos: *La burguesía cubana (1920-1958)*, p.159.

comercializaban productos de procedencia norteamericana como: leche condensada, aceite comestible, calzado, mantequilla, queso, café, pescados, papel, tejidos, jabón y perfumes. Un gran número de estas mercaderías fueron hechas en Bayamo años después producto de la reanimación económica y la explotación de nuestras propias potencialidades, aunque sin cambiar la orientación de la producción nacional a los mercados norteamericanos.

En 1903 ya había 16 tiendas mixtas y 22 bodegas, mientras que en 1910, año en que llegó el ferrocarril, esta cantidad se elevó a 45 y 74 respectivamente, reducidas a prestar servicios de ferretería, de peletería y como establecimientos para almacenar. Aunque los establecimientos comerciales se extendían con rapidez, no toda la propiedad constaba en poder de los nacionales. Por citar un ejemplo, de 69 tiendas mixtas 36 estaban bajo señorío de extranjeros y 33 en poder de mercaderes locales. Las 4 peleterías eran de españoles, las 2 únicas sederías eran de asiáticos; pero, pudo preciarse que las 13 vendutas de entonces pertenecían a los cubanos.<sup>2</sup> La tenencia de la propiedad se presentó con matiz discriminatorio y síntoma de usurpación hacia los bayameses, a cuya mayoría se les reservó oficios con baja remuneración. El humillante círculo, que continuaría redoblándose a largo plazo, fue derivado del diseño programado por los comandantes norteamericanos con la promoción de las resoluciones sentenciadas para el acomodo de la emigración calificada y blanca extranjera.

El único central que par más de una década produjo azúcar en este municipio, luego de terminada la guerra del 1895, llevaba por nombre Santa Sofía. Disponía de cinco caballerías de tierra destruidas por la guerra. La desfavorable situación del transporte y la ausencia de vías de comunicación, dificultaban el tiro de caña cuyo volumen aumentaba cada vez más. La caña era sembrada por unos 50 colonos que en 1906 cultivaron 97 caballerías, propiciando una molienda de 2 046 599 arrobas de caña, obteniendo 8621 arrobas de azúcar, 12 660 galones de alcohol y 22 121 quintales de miel.<sup>3</sup> Las labores de preparación de la tierra para la zafra se realizaban con el arado tradicional, a bueyes, así

---

<sup>2</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo 71, expediente 2128; Legajo 72, expediente 2138(Junio de 1910).

<sup>3</sup> *Ibíd.*: Legajo 62, expediente 1822. Relación de ingenios de Oriente durante la zafra de 1905-1906

como, la transportación de la caña hacia el central o la del azúcar al puerto de Manzanillo. El paulatino incremento en la obtención de azúcar estuvo imbricado a la competencia por aumentar los envíos del dulce a los Estados Unidos, condenados por la trágica mutación hacia una economía cuyo sostén radicaba en el cultivo extensivo de la caña de azúcar.

Los enjambres de colmena se creaban a montones y podían hallárseles en las cuevas de las montañas, sin más cultivo que el de buscarlos y castrarlos. Años después devino en uno de los productos más mercadeados en el término. En 1906 fueron acopiados 3886 galones de miel de abejas y se produjeron 574 arrobas de cera. La especialización propició la superioridad de las recolecta de 1907, equivalente a 4100 galones de miel y 500 arrobas de cera en todo el término municipal. Para 1909 la manufactura mielera estalló al acopiarse, en un solo barrio de Bayamo, Guamo, 600 galones de miel y para 1910 se recolectaron 800 galones. En el barrio de Cauto Embarcadero se arribó a los 7200 galones de miel en 1909 y en 1910 a 12 800. La producción estaba destinada a suministrar los mercados extranjeros, siendo vendido cada galón en 27,50 dólares moneda norteamericana.<sup>4</sup> La expoliación de la mano de obra barata era evidente en todos los sectores económicos.

El saqueo de las fuentes minerales se amplió de acuerdo a los índices palpados en la etapa precedente a 1902. La Guantánamo Exploration empezó en 1907 a adquirir otras minas, destacándose: la “Néstor”, de 80 hectáreas; la “Effic”, de 70 hectáreas; la “Sevilla” y la “Lola”, ambas de 70 hectáreas. El 4 de agosto de 1906, el Grupo Bayamo, formado por algunas minas de cobre, inició las labores extractivas del importante recurso. Controlaban más de 1600 hectáreas de yacimientos de este mineral y un capital de 4500 dólares para gastos de exploración y otras actividades. Por otro lado el Grupo del Dátil formado en abril de 1909 controlaba 2300 hectáreas de manganeso y sus trabajos de explotación estaban a cargo de The Ponupo Manganese Company.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Ibíd. Legajo 64, expediente 1872; Legajo 73, expediente 2191; Legajo 73, expediente 2193.

<sup>5</sup> Registro de la Propiedad Bayamo. T-22, F-5; T-66, F- 149. Legajo 64, Expediente 1896 (Boletín Oficial de la Provincia de Oriente, 31 de julio de 1907)

La penetración económica había alcanzado proporciones alarmantes en la primera década del siglo XX, evidente si tenemos en consideración los elementos hasta ahora expuestos, los que sentaron las bases para el tránsito de Bayamo hacia una estructura socioeconómica antinacional. La publicación periódica “El Fénix”, correspondiente al día 15 de Abril de 1909 resumía el crecimiento económico y social de Bayamo, cunado comunicaba:

*“Si, Bayamo resurge; a pesar de cuanto hay que lamentarse, hoy se ven grandes manifestaciones de progreso: magnífico alumbrado eléctrico, acueducto, distintas fábricas de vapor, insuperable higiene, varias construcciones de edificios públicos y construcción de obras ingenieras: el puente del caudaloso río que majestuoso corre serpenteando el pie de la ciudad. Todo eso, y la próxima construcción de importantes vías férreas que la pongan en contacto con otras poblaciones de la República, ofrece una hermosa perspectiva para la histórica Bayamo.”*<sup>6</sup>

La incuestionable ceguera del periodista le imposibilita enjuiciar una realidad que dista mucho del bienestar social general. Si cierto es que la reconstrucción de la ciudad atrajo significativos avances técnicos, verdad es que no estaban al alcance de todos los ciudadanos, y que se fijaron con anuencia de los norteamericanos, no fuera a ser que quebraran a causa de la competencia extranjera o dañaran los valores de empresarios yanquis. Que consintieron que se construyera: un acueducto administrado por la alcaldía, casi siempre en ruinas por falta de presupuesto, una fábrica particular de refrescos y otra de hielo y una planta eléctrica para quienes pudieran pagar el servicio.

Algo que parece haber olvidado este periodista es que The Bayamo Company, empresa norteamericana: “...en julio de 1907, con el propósito de comercializar toda clase de productos manufacturados, madera y ganado vacuno, así como operar una planta eléctrica, una fabrica de hielo y una de gaseosa, entre otras empresas”,<sup>7</sup> realizaba las primeras gestiones para su establecimiento en Bayamo. No creó sorpresa alguna el hecho de que: “Su administrador Raisly G. Haines, en poco tiempo, obtuvo las concesiones del alumbrado eléctrico durante

---

<sup>6</sup> Naranjo Tamayo, Aldo Daniel: *Panorama de la República en Bayamo (1902-1925)*, p.43.

<sup>7</sup> *Ibíd.*; p41.

*las seis horas del horario nocturno, a partir de las siete de la noche, y la producción de hielo, barriendo con los competidores nacionales. Pagaba a la administración municipales 6 % de la ganancia líquida.”*<sup>8</sup>

No cabe duda de que las autoridades aplaudieron las acciones “renovadoras” del oportunista Haines, beneficiario de la destrucción causada por los enfrentamientos bélicos y del ilegítimo escenario creado por el gobierno de ocupación militar norteamericano, el cual sirvió de acicate para sus incursiones en suelo cubano, irrespetando las aspiraciones de los hijos de Céspedes y Agramonte, de Martí y de Maceo.

## **2.2)- La construcción de la vía Martí – Bayamo – Manzanillo – San Luís por la Cuba Railroad Company y sus avatares históricos.**

Casi dos décadas después de haber sido inaugurado el primer ferrocarril de Cuba, en Oriente se desconocía virtualmente los beneficios que se derivaban del transporte por ferrocarriles. El trasiego de las mercaderías se efectuaba especialmente a lomo de mulas y con carretas, el mismo panorama de siglos anteriores. Una realidad que obstaculizó el arribo de tan necesaria vía de comunicación lo constituyó la complejidad topográfica de la región y el desigual desarrollo de las riquezas entre las diferentes municipalidades. Ambos factores se habían combinado para retrasar el progreso de sus comunicaciones. Al decir de los historiadores Oscar Zanetti y Alejandro García, en su obra “Caminos para el azúcar”: “*Oriente constituía un mosaico de economías locales diversas en su producción y niveles de desarrollo.*”<sup>9</sup>

En cierta medida, la evolución del control foráneo no español de los ferrocarriles domésticos, tiene similitud con la pugna de capitales ingleses y norteamericanos. Entre 1899 y 1903 las compañías inglesas controlaban una gran extensión de vías férreas, mientras que, las norteamericanas comenzaban a incursionar en el sector. Se reflejaba una escasa longitud total de líneas bajo el

---

<sup>8</sup> Ídem.

<sup>9</sup> Zanetti, Oscar y Alejandro García: *Caminos para el azúcar*; pp. 74-75.

dominio de compañías hispanas o cubanas, más tarde absorbidas por el capital inglés y el norteamericano.<sup>10</sup>

Los antecedentes del capital británico en el transporte por ferrocarriles, se remontan a la época de construcción de la primera vía férrea, que se extendía desde La Habana hasta Bejucal, inaugurada en el año 1837. La competencia norteamericana no se hizo esperar. Las ventajas resultantes del período de ocupación militar aseguraban la futura construcción de un Ferrocarril Central que se extendería por las vastas zonas comprendidas entre Santa Clara y todo el Oriente de la Isla. Ese proyecto fue inaugurado a fines de 1902. Este sistema de ramificaciones férreas fue construido donde funcionarían los más modernos centrales azucareros de la nación, máximos productores en las zafras a lo largo de toda la República Neocolonial.

El 1 de Mayo de 1900 se constituyó en New York una nueva compañía, la Cuba Company, con el objetivo de construir un ferrocarril de Alto Cedro a Bahía de Nipe, provincia de Oriente, y con ello el mencionado Ferrocarril Central. En septiembre de 1902, todas las propiedades de la Cuba Co. fueron traspasadas a la Cuba Railroad Co., empresa fundada el 1 de mayo de 1902. La creación de la joven corporación obedecía a dos razones: primero, reproducir capitales, pues las obras de Ferrocarril Central habían costado más de lo presupuestado, y mediante la emisión de nuevos valores de una nueva compañía se obtendrían las cantidades de dinero necesarias, capital adicional imprescindible para continuar extendiendo las paralelas. En segundo lugar, la Cuba Railroad Co. sería inscrita en Cuba como ferrocarril de servicio público, por lo cual podría hacerse cargo del Ferrocarril Central y sus operaciones.<sup>11</sup>

La creación de estas compañías se convirtió en la mampara a través de la cual se generaron hábiles ideas, beneficiosas al capital extranjero, al convertirse en una empresa mixta donde el poder real descansó en el grupo norteamericano, quien definió la manera en que se administraría la compañía ferroviaria y arrastró al gobierno cubano a sufragar gastos en una empresa de la que no sacaría

---

<sup>10</sup> Le Riverend Brussone, Julio: *Historia económica de Cuba*, p. 556.

<sup>11</sup> Zanetti, Oscar y Alejandro García: *Caminos para el azúcar*; p. 221.

provecho alguno, viéndose obligado a cargar con el peso de los egresos por concepto de mantenimiento, renovación del parque ferroviario, etc., considerándose esta acción uno de los turbios negocios, de los tantos que tuvieron lugar en la era de la República Neocolonial, que deformaron la estructura socioeconómica del país.

Van Horne dejó ordenada la compañía que se encargaría de la construcción del Ferrocarril Central, sin embargo, la “Enmienda Foraker” se había convertido en la principal barrera para lograr acometer exitosamente este proyecto y los que en un futuro pudieran pensarse. Para esquivar la mencionada ley se entrevistó con el general Wood, quien concedió “Permisos Revocables” para atravesar las tierras del Estado, ríos y caminos con las paralelas del ferrocarril, ya que para adquirir terrenos privados destinados a la empresa no hacía falta concesión alguna. La Ley de Ferrocarriles, orden militar número 34 de 7 de febrero 1902, respaldaba el avance injerencista de los capitales extranjeros. Sir William participó activamente en el ordenamiento de la Legislación Ferroviaria Cubana, inspirada en las regulaciones del transporte ferroviario vigentes en Canadá. Era tal la exactitud de algunos de sus artículos que parecía formulada para uso exclusivo de la Cuba Company, como en efecto fue el caso del artículo No. 3 del capítulo XI, que facilitó la conversión de ferrocarriles privados en públicos. Sobresalían las disposiciones formuladas en el capítulo X, para apropiarse de todo tipo de propiedades e introducir cualquier modificación en caminos, vías públicas, etc.<sup>12</sup>

Constituyó una necesidad, para los accionistas norteamericanos, la adaptación del modelo de Legislación Ferroviaria Cubana a la canadiense, con la que podrían manejar cómodamente las acciones para acometer las instalaciones ferroviarias cubanas a imagen y semejanza de las anglosajonas, pues conocían con lujos de detalles sus interioridades. Por otra parte, este acto se reveló como prueba del poderío político y del carácter influyente de los magnates extranjeros, cuyas acciones representaron la política exterior de su país, sobre las rechazadas instituciones sociopolíticas cubanas su entero favor.

---

<sup>12</sup> Documento: *Un formidable instrumento para el desarrollo del Capitalismo en Cuba*. .En: Pichardo Viñals, Hortensia: *Documentos para la Historia de Cuba, Tomo II*, pp.156-179.

A pesar de que la vía Santiago - Santa Clara constituía la arteria principal, se previó toda una serie de ramales que comunicarían a las regiones apartadas con las diferentes ciudades del país. Este plan se vio seriamente afectado por la crisis de 1900, que debilitó con rudeza el mercado de valores norteamericano. Por ello, algunos socios de la Cuba Company se negaron a incrementar su aporte de capital. Apreciando el interés del gobierno cubano en el trazado de las paralelas, Van Horne gestionó la asignación de ayuda financiera para este propósito, al menos con una cantidad que permitiera enfrentar los pagos de las primeras obligaciones hipotecarias de sus negocios.<sup>13</sup>

Los ingenieros de la empresa habían estudiado las líneas más ventajosas para el sistema vial y su crecimiento futuro. Se destacaba en primer término la imperativa de alargar las vías por el Valle del Cauto. Estas se encontraban alejadas del camino central. La Cuba Railroad Company ingenió un ramal de 226 kilómetros que partiría desde Martí, pequeño poblado sobre la vía central en el límite oriental de Camagüey; en dirección sureste, cuya trayectoria cruzaría la ciudad de Bayamo, así como los restantes asentamientos y núcleos poblacionales al pie de la Sierra Maestra, continuando este curso hasta entroncar nuevamente en San Luís con el Ferrocarril Central de Cuba. Esta línea dispondría a la vez de una bifurcación de 52 Km. que uniría a las ciudades de Bayamo y Manzanillo, las que convivían sin más comunicación que la terrestre, a través del antiguo y deteriorado Camino Real.<sup>14</sup>

El 7 de diciembre de 1904, el presidente Tomás Estrada Palma solicitó la autorización de un subsidio ascendente a 798 452 dólares, solicitud que fue aprobada en agosto de 1905. Posteriormente el Secretario de Hacienda Juan Ríus Rivera entregó el primer plazo equivalente a 266 150 dólares en concepto de anticipo reintegrable, con plazo de diez años, sin intereses y con posibilidad de ser

---

<sup>13</sup> Se revela aquí el por qué fue imprescindible crear las opciones, expresas en los artículos X y XI de la Legislación Ferroviaria Cubana, para la conversión de ferrocarriles privados en públicos. Sencillamente respondió a una coyuntura económica internacional desfavorable para los magnates yanquis de la que debía salvarlos el gobierno títere de Cuba a costa de los sacrificios miles del pueblo cubano.

<sup>14</sup> El trazado ferroviario enlazaba las regiones más ricas del sur de Oriente, lo que implica que no sea una coincidencia la relativa al trayecto que realiza atravesando los centrales azucareros construidos a su paso. Todo fue parte de un plan bien estructurado por los imperialistas norteamericanos para convertir a Cuba en un emporio monoprodutor y monoexportador de azúcar.

abonado mediante servicios prestados por la compañía al Estado Cubano.<sup>15</sup> Las arcas del Estado Cubano fueron puestas al servicio imperialista, las obras del ferrocarril se ejecutaron en la práctica por el gobierno cubano, pero los ingresos de la compañía, con accionistas y patente norteamericanas, no tributaron jamás a las bóvedas de los bancos del pueblo cubano. Las futuras ampliaciones del ferrocarril serían más ambiciosas e importantes.

Acto seguido, Sir William ordenó a sus abogados conciliar con el Gobierno la formulación de una ley que permitiese al Estado subsidiar en la medida en que se necesitara la construcción de vías férreas en las regiones que estimara conveniente. Este proyecto de ley fue aprobado por el Presidente de la República el 5 de julio de 1906. En la lista de prioridades ocupaba uno de los primeros escaños la construcción del ramal ferroviario Martí-Bayamo-Manzanillo-San Luis. En este caso:

*“La ley facultaba al Presidente de la República para subvencionar con cantidades de hasta \$6000 pesos por kilómetro, disponiendo de hasta \$500,000 pesos anuales del presupuesto nacional. Esta ley dotaba al Estado de un oportuno instrumento para promover vías de comunicaciones en las más apartadas regiones del país.”<sup>16</sup>*

Tan sólo dos meses después de firmada esta legislación, el Estado Cubano firmó su primer contrato justamente con la Cuba Railroad Company para construir el ramal que llegaría Bayamo el 28 de febrero de 1910 y, cinco meses después, el 17 de julio de ese mismo año saldría el primer tren en viaje hacia la Ciudad del Golfo del Guacanayabo. En el grupo de presión que pujó por la aprobación de las leyes que concretaron la introducción de las paralelas se destacaron en primer lugar la oligarquía azucarera y ganadera representados en el Congreso por locales como José Fernández de Castro, antiguo alto oficial del Ejército Mambí.

El National City Bank of New York, fundado en esa ciudad de los Estados Unidos en 1812, es considerado uno de los grupos más influyentes de la burguesía financiera norteamericana y estaba controlado por una de las ramas de los Rockefeller. No se limitó a invertir en la industria azucarera y en las

---

<sup>15</sup> Zanetti, Oscar y Alejandro García: *Caminos para el azúcar*; pp. 221-222.

<sup>16</sup> *Ibíd.*; pp. 224-225.

comunicaciones telefónicas, ITT. Ejercía el dominio y era sostén de diversas firmas, entre ellas la Cuba Railroad Co.<sup>17</sup> El poder financiero de esta compañía era tal, que el Gobierno Cubano concedía cuanta tierra exigía. A esto se agregan las disposiciones plasmadas en las órdenes militares número 34 y 62, relacionadas con los ferrocarriles y la propiedad de la tierra, respectivamente, mecanismo que aceleró con creces el avance imperialista sobre los recursos naturales de la nación. En Bayamo, la presión extranjera encarnó en un proceso de embargo de terrenos mediante edictos. Se dictaron las expropiaciones forzosas por parte de las autoridades judiciales a favor de la Compañía de Ferrocarriles. (Ver anexo 4)

Los lotes de tierra pertenecían, en su gran mayoría, a extintas haciendas comuneras. La mayoría de ellas, al acabar la guerra, se encontraban en el mismo estatus jurídico en que habían sido entregadas siglos atrás, por lo cual, los derechos de propiedad carecían de fuerza legal. Los hermanos Laughlin<sup>18</sup> concentraban las mayores extensiones. Estos especuladores de bienes raíces parcelaban y vendían amplias extensiones de tierra.

A pesar del empeño puesto por los norteamericanos a la realización de tan colosal obra, existieron otros interesados en llevar el trazado ferroviario a la Llanura del Cauto. En este particular se desatacó el señor Enrique Messa y Martínez, quien solicitó terrenos del Ayuntamiento para construir un ferrocarril de vía ancha que uniera a Manzanillo con Yara, a ésta con Bayamo, a Bayamo con Jiguaní y a este último, con Baire Abajo. Este ferrocarril, que sería para servicio público, cruzaría comarcas pobres que habían quedado apartadas sin posibilidad de florecimiento. En este empeño Messa habría de abonarle cierta suma de dinero al Ayuntamiento de Jiguaní por el aprovechamiento forestal, que sería sin retribución siempre y cuando justificaran el trazado de las paralelas en ese término municipal. Los que empleara en otros tramos se cobrarían a 3.00 dólares oro por cada 1000 pies de madera labrada. Messa debía iniciar los trabajos en un plazo

---

<sup>17</sup> Colectivo de autores: *Los Monopolios Extranjeros en Cuba (1898-1958)*, p.60.

<sup>18</sup> Los hermanos Laughlin se instalaron en Bayamo con negocios variados, destacándose en los primeros años de la república neocolonial por los extensos dominios bajo su poder en esta ciudad. Eran los dueños de la mayoría de las tierras que la compañía norteamericana de ferrocarriles compró para construir el ferrocarril, además de los terrenos donde más tarde se erigió el Central de la Cuban Canadian Sugar Company.

no mayor de un año y la fecha de terminaciones no excedería los 18 meses (en los cuatro tramos). En garantía del cumplimiento de esta contrata, debía prestar fianza de 1000 dólares en metálico. En 12 de septiembre de 1902 Estrada Palma firmó este contrato.<sup>19</sup>

Al parecer, las secuelas de la crisis económica a inicios de siglo, aplacaron tal aspiración, pues fue la Cuba Railroad Company quien lo terminó, quedando definitivamente abierto al público en enero de 1911. Era imposible que Enrique Messa pudiera competir con una compañía transnacional como la Cuba Railroad Company, menos cuando sus miembros claves transformaron la legislación ferroviaria cubana consintiendo intereses privados, todo esto con el visto bueno del gobierno cubano.

El corte de maderas en los tupidos montes, fue empleado con la intención de emplearlos en el delineado ferrocarril. Muestra de ellos son: las 30 caballerías de fincas de “El Jardín” y “Cauto Abajo”, 19 caballerías en la finca “El Culebrón”, localizada en Jobabo, 15 caballerías de una finca de Guamo; 12 caballerías en la finca “Repelón”, de Veguitas, y el terreno de “La Venta”, de cuatro minas, ofrecido en tal empeño.<sup>20</sup> The Cuba Railroad Co. compró terrenos en moneda norteamericana a precios ridículos, lo que evidenció la ingenuidad de muchos hacendados desconocedores del valor real de sus propiedades, dejados llevar por los cantos de sirenas del águila implacable. En otros escenarios, vendidos por los gobernantes locales, sacando ventajas del citado artículo 74 de la antinacional orden militar 62. Tal es el caso de aquellos adquiridos en la Llanura del Cauto. (Ver anexo 5)

No obstante todo el y júbilo y la satisfacción por la llegada del ferrocarril a Bayamo se expresaba en sus moradores, quedando harto reflejo en el siguiente escrito, publicado en un diario bayamés de la época: “(...) *aunque tarde ha llegado a Bayamo todo cuanto necesita para engrandecimiento, el ferrocarril que*

---

<sup>19</sup> Archivo Histórico Estatal Provincial Santiago de Cuba: Fondo Gobierno Provincial Neocolonia. Legajo 623, Expediente 29. Carta firmada por Esteban del Valle, Jefe del Despacho del Gobernador Civil de la Provincia de Oriente, al alcalde de Jiguaní en septiembre de 1902.

<sup>20</sup> Martínez Carbonell, Isolda: *Economía y dominación en Bayamo (1899-1902)*, p.38.

*nos pone en comunicación directa con toda la isla. Bayamo que revive esta condición, se producirá y se enriquecerá.”*<sup>21</sup>

### **2.3)- El ferrocarril y su impacto en la industria bayamesa: Azúcar y Minería bajo rieles.**

La presencia del ferrocarril devino en punto de partida para el renacimiento de la industria azucarera en la región de Bayamo, lo que se corresponde adquisición, por la Cuba Railroad Co., de grandes comarcas para construir flamantes centrales azucareros, quedando articulada la factoría para producir el dulce y el medio de transporte para su fugaz trasiego hasta los puertos de exportación, forjando el sendero hacia la consolidación de la isla como maquinaria azucarera. Así se edificaron dos importantes colosos azucareros: el Cuban Canadian Sugar Company y el Mabay.

El primero data del lustro de 1910, cuando previo a una inspección a la zona, cuyo fin era determinar las mejores posibilidades para fundar un ingenio, los hermanos canadienses McLaughlin tomaron la decisión de arraigarse. Ambos vivificaron el proyecto a través de la Cuban Canadian Sugar Company. En el año 1928 pasó a manos de The Royal Bank of Canadá, que fue la que más éxito alcanzó en su explotación; con la molienda de 1929 a 1930, cuya producción fue de 228 736 sacos.<sup>22</sup> Esto repercutió en abusivos desalojos de campesinos. Los que no fueron despojados de sus parcelas se vieron obligados a convertirse en braceros azucareros y a depender de la vida en el batey del central.

El central Mabay fue fundado en 1918. Al año siguiente, en 1919, pasó por medio de hipoteca a Marcelino García Beltrán; también cubano. En 1920, fue instalada la planta eléctrica para el abastecimiento de fuerza motriz a las diferentes secciones del central: refinería de azúcar, destilería y alumbrado de todas las dependencias, entre otras. Con el paso de los años el complejo llegó a poseer 600 caballerías de tierra entre propias, arrendadas y controladas,

---

<sup>21</sup> Periódico *La Regeneración*: Bayamo, 5 de septiembre de 1910.

<sup>22</sup> Comisión Provincial de activistas de Historia (Oriente): *Breves Monografías de los Centrales de Oriente*, pp. 81-82.

incentivando el latifundio azucarero.<sup>23</sup> El ramal Martí – Bayamo – San Luís, de 226 kilómetros, atravesaba al central de la Cuban Canadian Sugar Company y el de 52 km de Bayamo a Manzanillo pasaba por el Mabay, contando con un ramal privado hacia el central Santa Sofía, quedando circundados por la línea férrea cada uno de estos colosos azucareros.

Antes de la llegada del ferrocarril, para el período de zafra se inscribían anualmente decenas de transportistas que llevaban la caña en carretas por medio del tiro de bueyes, mulas o caballos hasta el central. Éstas carretas propiciaron severos daños a los caminos, por lo que fue votada en el Congreso y sancionada por el Presidente Constitucional José Miguel Gómez, una ley en cuyo artículo 1, puesto en vigor por el decreto 142 del 27 de enero de 1909, se expresaba la suspensión de la circulación de carretas para conducir caña de azúcar por las carreteras. Ésta ley era efectiva hasta el 31 de mayo de 1912, tiempo en el cual podría el ejecutivo conceder permisos para dicha circulación.<sup>24</sup>

Evidentemente, hubo comprometimiento entre el presidente José Miguel Gómez, quien viajó a bordo del tren durante la inauguración del ramal Bayamo- Manzanillo, en 28 de febrero de 1910, y los dueños de los ferrocarriles de Cuba, pues la ley se diseñó para estar vigente los cuatro años de gobierno que correspondían. Aunque por un lado se preservaba el buen estado de los caminos, se trató de forzar a los colonos, subcolonos y aparceros, que participaban en el proceso de elaboración del azúcar, a utilizar el ferrocarril para asegurar las ganancias de la compañía ferroviaria. Esto fue una ferviente muestra de las relaciones de dependencia de la oligarquía azucarera y los miembros de las altas esferas políticas cubanas hacia los intereses de capital de los grandes trusts norteamericanos, pues antes de la llegada del ferrocarril se transportaba caña al central aprovechando la tracción animal, los caminos se deterioraban pero era necesario para mantener la producción e incrementar los ingresos de los azucareros, pues no había otra forma de transporte.

---

<sup>23</sup> *Ibíd.*, p. 82-83.

<sup>24</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo 76, expediente 2320.

Los colonos que tenían carretas para el tiro de cañas tendrían que solicitar ahora servicio de transportación por ferrocarril, disminuyendo la posibilidad de empleo y los ingresos de cabezas de familia por la radical eliminación de conductores de carretas. La red de dependencia se movilizó como una cadena que incluyó a todos los factores que intervenían en el proceso de producción azucarera.

La rapidez y eficiencia en este servicio, fue el ingrediente por excelencia para la iniciación en el cultivo extensivo de la caña de azúcar en estas áreas. Se requería de un incremento en el número de tierras y obreros dedicados a esta labor. Entró en acción la función de los colonos y subcolonos, cuyo número se incrementó considerablemente. Solamente en el barrio de “La Sal” durante la zafra de 1924 a 1925, se recibieron 6 177 266 arrobas de caña de ajena procedencia y 589 088 arrobas propias. En total molió 6 766 354 arrobas de caña.<sup>25</sup>

Aproximadamente el 89,6% de la caña era aportada por colonos y subcolonos con un elevado índice de dependencia hacia esa actividad económica, que en tiempo muerto, un aproximado de 275 días al año, se preparaban para la nueva zafra, labor que demandaba menos mano de obra para su desarrollo. Entre los colonos que más aportaron en el territorio se ubicaban aquellos de los barrios de “La Sal” y “Sofía”. (Ver anexo 6) En cartas remitidas por el Alcalde Municipal a los Señores Sucesores de J. Alcina, se exponían varios recibos por \$365.10 y \$67.50 de importes por concepto de Transporte Terrestres y Derechos por Comprobación de Pesos y Medidas.<sup>26</sup>

En estas condiciones se aprecia la premeditación de los monopolios yanquis en la construcción de los viales ferroviarios para el fomento posterior de la industria azucarera. Esto se debe a que:

*“El uso que la Cuba Company dio a sus tierras resultaba harto elocuente. Tras pequeñas inversiones iniciales en cortes de maderas, aserraderos, ganado, etc., su centro de interés quedó definitivamente fijado en el azúcar. En 1904 la Cuba Co., dueña de de The Cuba Railroad Company y otras empresas, efectuó una emisión de bonos por valor de 4 millones de dólares destinados a*

---

<sup>25</sup> *Ibíd.*: Legajo 103, expediente 4436. Zafra de 1924-1925.

<sup>26</sup> *Ídem.*

*financiar el fomento de 2 centrales azucareros. Casi de inmediato se iniciaba la construcción de uno de ellos, en Jatibonico, donde la empresa había recibido una buena cantidad de tierras durante el tendido del ferrocarril.”<sup>27</sup>*

Aunque no eran los centrales Río Cauto o Mabay los construidos, la estrategia imperialista comprendía tener bajo sus dominios la mayor cantidad de ingenios posible. El objetivo no significó una difícil meta, puesto que: “(...) *la Cuba Company contemplaría gozosa como su sistema ferroviario quedaba circundado por los cañaverales de 31 centrales azucareros (...)*”<sup>28</sup>, en décadas posteriores. (Ver anexo 7)

En su primera zafra, año de 1914, el Cuban Canadian Sugar Co. obtuvo 100 000 sacos de azúcar. La compañía del Mabay, construido en vista del incesante ascenso del precio del azúcar en el mercado internacional, el cual se incrementó de 2.15 centavos la libra en 1913 a 5.21 centavos en 1917<sup>29</sup>, obtuvo en su primera molienda una ganancia de 8 000 pesos.<sup>30</sup> En los años siguientes, Estados Unidos fijó los precios del azúcar a 4.74 centavos por libra en 1918 y, en 1919 a 5.50 centavos la libra. Para mantener el alza en la producción, se adecuó a los bateyes todo un complejo a su alrededor: ferrocarriles, talleres, almacenes e instalaciones de embarque, de manera que los braceros antillanos que llegaban para ser contratados en el corte hallaran donde reposar tras las prolongadas jornadas de trabajo. No obstante, faltaban los hospitales, las escuelas públicas, viviendas dignas para el trabajador, garantías sociales necesarias para la plena ejecución del proceso de producción y reproducción social de los individuos. A pesar de las crecientes utilidades obtenidas, los magnates azucareros no destinaron un centavo siquiera a aumentos salariales o al mejoramiento de las condiciones de vida de los trabajadores, años después se iniciarían las luchas por el pago del diferencial azucarero y la adquisición de otras conquistas populares.

---

<sup>27</sup> Zanetti, Oscar y Alejandro García: *Caminos para el azúcar*, p. 226.

<sup>28</sup> Ídem.

<sup>29</sup> Pino Santo, Oscar: *Cuba. Historia y Economía*, p. 371.

<sup>30</sup> AHEP. Fondo: Miscelánea. Legajo. 2, Expediente. 28. Breve historia del Central Mabay.

Los ingresos globales, por concepto de explotación de ferrocarriles, crecieron desde algo más de \$21 millones de pesos, entre julio de 1913 y junio de 1914, hasta casi \$55 millones de pesos durante el año fiscal de 1919 a 1920. Por este medio, el total recibido como pago por servicios de carga, pasajes y expresos en ese año, la Cuba Railroad Co. percibió un 26% del 100% representado por todas las compañías de ferrocarriles del país.<sup>31</sup> De la colosal fortuna nada se atesoraba en bancos cubanos, pues el City Bank se encargaba de embalar la riqueza, utilizándola para encadenar aun más nuestra economía, distando mucho el empleo de la misma para invertir en obras públicas y otros destinos sociales.

La Comisión de Ferrocarriles, reunida en mayo de 1908, recogía la declaración en la que se expresa el estado erróneo de la Cámara de Comercio de Santiago de Cuba, quien reclamó a The Railroad Company por el excesivo precio de flete que cobraban sobre productos agrícolas, de preferencia el café y el cacao; pues The Railroad Co. podía imponer hasta el 40% de más que se le concedió en cuanto a precios por flete.<sup>32</sup> Como puede apreciarse, los aumentos de tarifas para el trasiego de productos por todo el país, afectaban a los productores que no contaban con medios de transporte propios, fundamentalmente, en ciclos en los que los productos se comerciaban a altos precios.

El ferrocarril construido con el dinero de los cubanos, inscrito como ferrocarril de uso público para los cubanos, fue desde su surgimiento un instrumento que, lejos de potenciar algún tipo de soberanía, ahondó en la obediencia a la Enmienda Platt a raíz de los intentos premeditados que se volcaron hacia la conversión del ferrocarril y la industria azucarera en un complejo que no podría subsistir por separado. El diseño indujo la vida parásita de las empresas ferroviarias a partir del extracto financiero de los ingenios azucareros.

En el anexo 8 se exponen algunas fincas rústicas dedicadas al cultivo de la caña de azúcar que en 1927 abastecieron los principales centrales de Bayamo. Las fincas abarcaban un total de 5396 caballerías de tierra con un valor en renta de 277 106 pesos.<sup>33</sup> Todo este latifundio dedicado a la siembra de caña de azúcar,

---

<sup>31</sup> Zanetti Oscar y Alejandro García: *Caminos para el azúcar*, p. 263

<sup>32</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo: 67, expediente: 1985.

<sup>33</sup> *Ibíd.*: Legajo 110, expediente.4654.

significaba para los campesinos sin parcelas hambre y miseria, sin poder generar agricultura de subsistencia para satisfacer las más urgentes necesidades alimentarias de la familia, latifundio cuyos dueños debían abonar altas sumas a los ferrocarriles para el traslado de las cañas al central.

La consolidación de una estructura socioeconómica antinacional en Bayamo, se reforzó al mismo ritmo que se vigorizaba la plantación cañera, y tuvo su primera gran expresión en el encadenamiento de nuestra economía a los monopolios yanquis. Las consecuencias se ilustran tras el período de alta en el azúcar, que propugnó una efímera prosperidad a la isla, pero el caos se avecinaba afectando a todas las empresas menos a los fuertes consorcios norteamericanos, los que comprarían las hipotecadas propiedades de los cubanos o de aquellos que aunque libre de adeudos no pudieron sostenerse ante la debacle. Para este momento la plantación cañera se había extendido con fuerzas por todo el país.

He aquí la desventaja de la triste evolución de la isla en protectorado yanqui, bajo la estampa del monocultivo del azúcar, que como había estado sometido a un sistema de control de precios durante la guerra, al ser firmado el armisticio y liberado dicho control, propugnó una competencia en su producción y un cambio en la política crediticia de la banca; siendo objeto de sus transacciones tanto el producto terminado como la materia prima y hasta las propias instalaciones. Se ha señalado que el 25% de los ingenios cubanos cambiaron de propiedad en estos años a precios incontrolados.<sup>34</sup> Los precios fueron fijados a 4.74 centavos y 5.50 centavos por libra en 1918 y 1919 respectivamente. Al elevarse a 20 centavos la libra las colonias de caña pasaban de una mano a otra. Entre los meses de junio y octubre el precio de la libra cayó hasta 6 centavos. Aunque no era un mal precio, muchos especuladores se arruinaron por haber hecho los cálculos en los negocios sobre la base de los 20 centavos la libra, incluso a precios más altos.<sup>35</sup>

En cambio, la producción de los centrales del municipio se normalizaba a la par de la economía nacional. En la zafra de 1923 a 1924, la Cuban Canadian Sugar Company, que contaba para entonces con una superficie de 880

---

<sup>34</sup> Jenks Leland, H.: *Nuestra Colonia de Cuba*, capítulo XI; Oscar Pino Santos: *El asalto a Cuba por la oligarquía financiera norteamericana*, pp.85-91.

<sup>35</sup> Zanetti, Oscar y Alejandro García: *Caminos para el azúcar*, p.267.

caballerías, produjo unos 180 703 sacos de azúcar, reportando una ganancia 2362 pesos.<sup>36</sup> El central Santa Sofía que tenía una superficie de 140 caballerías produciendo 37 286 sacos de azúcar, ganando 4847.18 pesos. Por su parte el coloso Mabay, que dominaba 91 caballerías de caña, rondó los 93 411 sacos y una ganancia de 12 143.43 pesos.<sup>37</sup>

A pesar de la creciente competencia entre los industriales azucareros por alcanzar niveles de productividad más elevados, prosperaba el estado neocolonial de Cuba y la vulnerabilidad económica de esta ante las cíclicas fluctuaciones de los precios del dulce en los comercios exteriores. Desde 1911, problemáticamente desde antes, las manifestaciones resultantes de la retorcida economía cubana que, desde 1902, venía trabando la soberanía de la Isla eran distinguidas por los oligarcas azucareros, los que reprochaban los “(...) *nuevos métodos de hacer azúcar que arruinarían al país.*”<sup>38</sup>

Entre los principales desvelos estaba el novel procedimiento introducido por compañías estadounidenses para la fabricación de azúcares, fundamentado en:

*“... secar y desfibrar la caña, sin que esta pierda absolutamente nada del jugo sacarino, ni sufra tampoco por efecto de desdoblamiento (glucosa y levulosa) y, así desfibrada, será empacada y transportada al mercado norteamericano, para allí después, y por procedimientos especiales de difusión, extraerle el azúcar, fabricarla con menos costo que el que en la actualidad tiene, y con los residuos o bagazo, proceder a la fabricación de papel (...).”*<sup>39</sup>

Elementalmente en estas circunstancias los azucareros cubanos desearon a gritos “(...) *que sea aprobada una ley que grave fuertemente la materia prima, y cuyo derecho arancelario, imposibilite la exportación de la caña bajo esas condiciones.*”<sup>40</sup> Desde luego, resultaba imposible que fuera aprobada una ley favorable a los intereses de los azucareros cubanos y por los propios cubanos, sin el consentimiento del gobierno de los Estados Unidos. A tal extremo conducía el

---

<sup>36</sup> AHEP. Bayamo. Fondo Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo 102, expediente 4361. Datos estadísticos de la zafra azucarera de 1923-1924.

<sup>37</sup> Ídem.

<sup>38</sup> *Ibíd.*, Legajo 74, expediente 2256. Misiva enviada al alcalde municipal por el Secretario de la Junta Provincial de Agricultura de Oriente, Manuel Góngora (Diciembre de 1911).

<sup>39</sup> Ídem.

<sup>40</sup> Ídem.

éxito de la plantación azucarera cubana, expandida sin límites en la isla que se hallaba ya sin independencia económica, dependiente de un solo rublo exportador que no posibilitaría salida fácil de una eventual crisis en el mercado azucarero mundial. Se mantuvieron las ataduras al mercado norteamericano, la dependencia hacia las cuotas asignadas a nuestra producción azucarera, la subordinación a los bancos extranjeros.

Cuando a finales de la década del 1920 volvió a agravarse la situación económica internacional, el manipulado gobierno de Gerardo Machado, por resolución de los monopolios azucareros, aplicó la política de Restricción Azucarera para intentar elevar los precios del azúcar con una ligera reducción de la producción nacional. Esto influyó en la duración del tiempo de zafra y repercutió en la delicada situación que ya atravesaba el pueblo. Nuevamente aparecerían las cesantías, ahora prolongadas por temporadas más largas; las reducciones salariales y el peregrinar de familias completas en busca de sustento. Definitivamente el orden económico, político y social instaurado el 20 de mayo de 1902, no representó una solución viable al problema nacional cubano.

El Convenio de Bruselas no disipó las dificultades del mercado azucarero, azuzando el estallido de la crisis de 1929 a 1933. Entonces penetró la injerencista política económica norteamericana a manos del Plan Chadbourne y la Tarifa Hawley -Smooth, los que limitaban la producción cubana de azúcar y elevaban sus derechos de entrada a los Estados Unidos. La solución dada por las corporaciones estadounidenses, y adoptadas por los corruptos políticos cubanos, radicó en la decisión de obligar a los azucareros a reducir sus producciones. El servilismo de los gobernantes nacionales, específicamente de los bayameses, que es el caso que nos ocupa, se manifestó en el respaldo dado a las deformantes medidas con la toma de acuerdos por parte de la Asociación de Hacendados de la Provincia de Oriente, donde se dispuso que, para salir de la crisis, los ingenios de 50 000 a 100 000 sacos de azúcar restringieran el 5 % de su producción, los de 100 000 a 200 000 sacos el 10% y los que producían de 200 000 a 300 000 el 15%.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> AHEP. Bayamo. Fondo Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo 121, expediente 5032.

El período de la Primera Guerra Mundial precipitó la ampliación de las fábricas azucareras, agilizándose la actividad minera en la municipalidad. Podemos afirmar que el esplendor alcanzado por el azúcar favoreció la formulación de proyectos que vinculaban al ferrocarril y a la minería, profundizando el carácter antinacional de la estructura socioeconómica bayamesa.<sup>42</sup>

El superávit obtenido por las ventas de azúcar entre 1914 y 1920, concedió el paso a nuevas ampliaciones ferroviarias. En 1920 el “Heraldo de Bayamo”, divulgaba las declaraciones hechas por Rodrigo Rodríguez, presidente de una compañía denominada “Bayamo Railway Co.” Aludía a una realidad pasada.

*“Bayamo sumida casi durante largas centurias en un completo letargo no ha tenido otros horizontes de movimiento y actividad que la ganadería, lo cual presupone grandes y fabulosas riquezas concentradas en pocas manos y en un corto número de individuos...Preciso ha sido que la sierpe de hierro con sus rieles tendidos por montes y campiñas, por cerros y valles, nos hubiesen traído ráfagas de otros pueblos, ideas de otros hombres, para que Bayamo despertase...nuestras Sierras se yerguen en extensa cadena, guardan sus entrañas riquísimos filones de cobre, plata, oro, manganeso, y todo cuanto puede acreditar una zona como rica en yacimientos minerales...bosques seculares en los que las maderas más preciadas sólo aguardan facilidad de transporte(..).”<sup>43</sup>*

En ningún momento se expresa la crítica a la concentración de la propiedad. Como capitalista Rodrigo está decidido a explotar los recursos minerales y naturales con orientación a los mercados norteamericanos, sin intención alguna de convertir a Bayamo en una región industrializada, al contrario, incentiva la deformación estructural de la economía con la proyección de plantaciones cañeras en las montañas, más centrales, más azúcar, más ataduras. Los minerales de hierro, cobre, manganeso, todos serían enviados en bruto hacia las industrias

---

<sup>42</sup> Está demostrado documentalmente que la explotación de yacimientos minerales en esta región, durante la etapa colonial, gozó de esplendor en la década del 1840. No obstante, en las primeras tres décadas del siglo XX, la minería se desarrolló cuando el contexto internacional estaba matizado por conflagraciones mundiales, siendo explotadas las reservas estratégicas cubanas al servicio del complejo militar industrial yanqui. También se explotaban en períodos de alza en la industria azucarera, la que posibilitaba el financiamiento suficiente para la inversión en tecnología minera.

<sup>43</sup> Periódico: *El Heraldo de Bayamo*. Bayamo, 20 de mayo de 1920, p. 21.

metalúrgicas imperialistas, las maderas preciosas, para la confección de lujosos muebles destinados a los ostentosos salones estadounidenses. ¿Qué quedaba para los cubanos? La explotación de su fuerza de trabajo por escasos centavos y el empobrecimiento de su terruño por el saqueo desmedido del capitalismo, nuevas modalidades de esclavitud y el sometimiento por una potencia extranjera.

La riqueza mineral y natural entre estos parajes, hizo que Rodrigo Rodríguez concibiera la idea de establecer una línea férrea que, faldeando la Sierra Maestra, permitiera extraer de ella las grandes reservas minerales, forestales y agrícolas, extendiéndose hasta el lugar conocido como “El Corojo” y la prolongación de esta hasta un puerto de la costa norte. De esta manera:

*“(...) ese ferrocarril vendría a rendirnos del tutelaje que sufrimos para todas nuestras exportaciones e importaciones... extensión y calidad de las tierras que cruzaría uno de esos gigantes de 300 000 sacos de codiciada azúcar para progreso de una comarca...constituyendo el Bayamo Railways and Sugar Company que actualmente viene financiando en los Estados Unidos.”<sup>44</sup>*

Todos estos argumentos brindan una panorámica de la magnitud de la empresa a la que dedicó todas sus energías y actividad el señor Rodrigo Rodríguez, solo que, como burgués, piensa en el progreso de la comarca desde el enriquecimiento personal y la resignación al poder yanqui. Las bellas y ricas zonas que atravesaría el trazado eran mostradas en folletos diversos impresos en Nueva York, ilustrando la construcción de ramales hacia Bueycito, Guisa y Boca de Oro, barrios riquísimos de este Término Municipal; que una vez atravesados por la vía férrea asegurarían fuentes poderosas de ingresos a esa compañía. Fue por ello que Rodrigo Rodríguez hizo que The National City Bank of New York, que había abierto una sucursal en Bayamo el 18 de septiembre de 1919, enviara una comisión para evaluar el terreno y la conveniencia de tirar los rieles en dirección a la cordillera, con los que la explotación de los minerales tendría fáciles medios de exportación. Toda gran aspiración de los capitalistas cubanos debía contar con la tutela de alguna compañía norteamericana. Era esa la manera de pensar de los pudientes criollos, además de que estaban obligados a hacerlo, pues en los

---

<sup>44</sup> Ídem.

sectores claves de la economía mandaban las empresas transnacionales norteamericanas.

En este orden, la Primera Guerra Mundial demandó una gran cantidad de minerales destinados a la producción de materiales bélicos. La importancia de las mismas fue bien aprovechada por los Estados Unidos mediante la utilización de sus reservas estratégicas en Cuba. Este fenómeno impulsó la explotación de yacimientos de manganeso (empleado en aleaciones), de cobre y de hierro; localizados en las montañas de los barrios de Bayamo. En estos años el Grupo de Bayamo arrendó un nuevo yacimiento de hierro a la Compañía Minera del Dátil, domiciliada en Camagüey y regentada por Domingo Gallo, la cual la explotaría por 50 años.<sup>45</sup>

Entre 1916 y 1918 se extrajeron unas 30 000 toneladas de hierro, que fueron trasladadas sobre lomos de bestias hasta el ferrocarril de Bayamo. Actuaban las compañías norteamericanas Guantánamo Exploration y Shurman & Cía. De la explotación del cobre se encargó la Compañía Minera de la Sierra Maestra, la que en 1920 cedió sus derechos a la empresa minera norteamericana Guantánamo Compañía Minera del Sur.<sup>46</sup> En 1924 se inició la explotación de las minas de hierro en Felton, provincia de Holguín, paralizadas en 1919. Las minas de manganeso situadas en el barrio bayamés de Bueycito aportaron 18 258 toneladas en ese año. De este total fueron dedicadas a la exportación hacia los Estados Unidos 15 450 toneladas.<sup>47</sup>

En la década de 1930 ya habían sido delineados los rieles sobre las montañas de Santa Rita. La misma constituía un ramal que se desprendía del Martí-Bayamo-San Luís hacia la conocida región minera. Con frecuencia los minerales extraídos eran transportados por ferrocarril hacia los grandes centros industriales de Santiago de Cuba y Felton. En el caso de Felton; cuando la carga se transportaba hacia allá, solamente llegaba hasta el " Chucho Herrera", punto

---

<sup>45</sup> Registro de la Propiedad de Bayamo. T-66; F-153.

<sup>46</sup> Naranjo Tamayo, Aldo Daniel: Panorama de la república en Bayamo (1898-1925), p. 67.

<sup>47</sup> Jerez Villarreal, Juan: *Oriente. Biografía de una Provincia*; pp. 315-317.

desde el cual los minerales se transbordaban hasta su destino por otras locomotoras propiedad del central Herrera.<sup>48</sup>

En la década de 1930 fue intensa la denuncia de yacimientos mineros en este término, principalmente en los barrios de Guisa y Bueycito; aunque se detectaron en otros lugares como: La Sal y Veguitas. En junio de 1933 los señores Leonardo Nieves Fumero y Arturo Escobar, escribieron al Gobierno Provincial comunicando la promoción de un expediente solicitando el denuncia minero denominado “Huguet”, situado en la finca Sofía del barrio de Veguitas. El mismo se componía de 12 hectáreas para destinar a la explotación de Arcilla Refractaria.<sup>49</sup>

Para 1929, en una puja de las compañías ferroviarias para ampliar sus ingresos y afirmar sus dominios, entre ellas The Cuba Railroad Co.; la Hermandad Ferroviaria de Cuba escribió el Presidente de la República que no se permitiera el quebranto de puertos públicos, es decir, el cierre de estaciones públicas de ferrocarriles; que ya venían intentando algunas compañías azucareras. La Unión de Empleados de los Ferrocarriles Consolidados, radicada en Camagüey, redactó al Presidente de la República para tratar el gran problema planteado por la Cuban Sugar Corporation, de utilizar embarcaderos particulares para prescindir de los ferrocarriles de uso público y de los puertos públicos nacionales. Por tal medio se rogaba que no se concedieran nuevos permisos para realizar operaciones de importación y exportación por subpuertos y embarcaderos particulares. Los miembros de la citada Hermandad planteaban que, de triunfar la Cuban Cane, compañías similares seguirían el mismo camino, perdiendo los puertos y ferrocarriles públicos nacionales el tráfico que hoy lo sostiene, significando la ruina del comercio y la depauperación del pueblo obrero. *“Los sistemas de comunicaciones dependen de las grandes industrias para subsistir y, como las costas y los puertos pertenecen al Estado; no debe concedérseles a los ingenios*

---

<sup>48</sup> Entrevista realizada a Ángel Sánchez Méndez, trabajador retirado de la Empresa de Ferrocarriles de Cuba, Santiago de Cuba.

<sup>49</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo. 128, expediente. 5304.

*permisos para hacerlo por aquellos privados, si vienen haciéndolo por los puertos públicos.”*<sup>50</sup>

No cabe dudas de que la protesta se realiza ante la latente amenaza que representaban los propietarios de puertos privados en ingenios azucareros para la supervivencia de la Compañía del Ferrocarril de Cuba. Ese es el mensaje apreciado con un análisis superficial. En realidad tal preocupación constituye un falso intento nacionalista de protección de los ferrocarriles público, pero qué ferrocarriles públicos se defendían si estos estaban bajo el señorío de clanes financieros estadounidenses como el Morgan y el Rockefeller. La posesión de los ferrocarriles permitió al National City Bank of New York, disfrutar de una enorme influencia económica y política, ya que era la única vía de comunicación con que contaban las extensas y ricas regiones de Camagüey y Oriente. Consolidados mantenía relaciones con las compañías azucareras, cuyos volúmenes de cargas eran exportados por los puertos del Norte de Cuba, Nuevitas y Antilla y, también, por otros que poseía en Guantánamo. Por Guantánamo se exportaba el azúcar de 8 a 12 centrales y por Antilla eran embarcados los de unos 7, mientras que Nuevitas lo hacía con aproximadamente 20 centrales. De forma global, Consolidados comprendía una extensión de 62 948 km<sup>2</sup> sólo en Camagüey y Oriente, equivalente al 54% del territorio nacional. Era controlado por el Grupo Rockefeller y el National City Bank.<sup>51</sup> (Ver anexo 9) Si dejaba perder el dominio sobre la transportación de azúcares de los centrales lógicamente caería en crisis.

#### **2.4)- La evolución ferrocarrilera, el desarrollo del comercio y su influencia en la sociedad bayamesa.**

El ferrocarril y su arribo a Bayamo imprimieron un notable impulso a la economía regional. Los adelantos en materia de transporte no se circunscribieron únicamente a la actividad azucarera y minera. El hecho de que por este municipio transitaran los trenes de Santiago de Cuba hacia La Habana, motivó la ampliación

---

<sup>50</sup> *Ibíd.*, Legajo.42, expediente.1208.

<sup>51</sup> Colectivo de autores: *Los monopolios extranjeros en Cuba (1898-1958)*, p. 60.

de industrias alimenticias, así como de instituciones para el comercio de productos, lo que influyó en la acumulación de grandes masas de personas alrededor de la estación de ferrocarriles en la ciudad y del batey en los entornos rurales.

El auge del ferrocarril, además de promover el desarrollo de la industria azucarera, de la extractiva, en el caso de la minería, y del comercio; señaló el sendero hacia la urbanización de las más atrasadas comarcas, entrelazadas ahora por el camino de hierro, gracias a la población flotante que comenzó a transitar requiriendo sitios para hospedarse y alimentarse. El 25 de agosto de 1913 se aprobó la construcción de una estación de comidas, para el año de 1914, cuyo itinerario se establecería para los trenes que se trasladaran por la vía de Bayamo. Fue aprobada también la urbanización del barrio de Guamo por esta compañía, petición que venía haciéndose hacía ya algún tiempo. Era éste un barrio de importancia económica por su localización geográfica.<sup>52</sup> Lo acordado respecto a Guamo despuntó cuando el Alcalde Municipal de Bayamo escribió al señor Agustín Agüero, Comisionado de Montes de “The Cuba Co”, el día 20 de enero de 1914, afirmando que una vez urbanizado Guamo, se necesitaría de agua potable para esa población.<sup>53</sup> He aquí el impacto social del ferrocarril. La transportación de agua se realizaría empleando los carros cisternas de los centrales.

A pesar de los esfuerzos por llevar el progreso al límite de los bateyes, en 1911, dada la frágil situación de desempleo, se renovaban con frecuencia registros de trabajadores cesantes que solicitaban marchar en contingentes a las provincias de Santa Clara y Pinar del Río. La cifra total de desocupados aspirantes era de 990 cabezas de familia con posibilidades de empleo, 621 para Santa Clara y 369 para Pinar del Río.<sup>54</sup>

Por su parte, la riqueza pecuaria respaldó el surgimiento de industrias que se convirtieron en símbolo y sostén tradicional de la economía regional, ilustrado hoy

---

<sup>52</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo. 81, expedientes.2564 y 2567.

<sup>53</sup> *Ibíd.*, Legajo. 81, expedientes. 2573.

<sup>54</sup> *Ibíd.*; Legajo 73, expediente 2200. Registro de aspirantes al sorteo de casas para trabajadores en las provincias de Pinar del río y Santa Clara.(Marzo/Julio de 1911)

en el complejo productos lácteos de Bayamo. Se fomentó apreciando las amplias posibilidades aportativas de materia prima. En octubre de 1913 se fundó la fábrica de mantequilla pura “Pons y Hermanos”, por el señor Nicolás Pons, instalada con un capital invertido que rondaba los 36 500 pesos.<sup>55</sup> Más tarde, en 1923, Juan y Nicolás Pons fundaron la compañía “Pons y Bayamesa”, especializada en quesos y mantequillas, cuyas producciones eran compradas por la compañía “Swift & Co.” para su distribución y venta. Entre el 1 de junio de 1930 y el 30 de abril de 1931 produjo 500 000 libras, gran parte para exportaciones, gestionando hacerlo en grandes cantidades. Contaba con una plantilla de 40 obreros. En 1937, convertida ya en “La Bayamesa”, llegó producir 630 000 libras de superior calidad de mantequilla.<sup>56</sup>

A pesar de formidable evolución económica y comercial de Bayamo, la riqueza continuaba concentrada en un reducido grupo de individuos, esbozándose una gradación social que se apreció de diferentes formas tanto en los bateyes azucareros como en la ciudad. La diferenciación de clases sociales en los bateyes se visualizó desde la posición que ocuparon los hombres ante los medios de producción, lo que determinó las condiciones de vida en cada caso, así, por ejemplo, en una especie de feudo que era el central azucarero y todo el complejo del cual estaba dotado, podía distinguirse, en primer lugar, la casa de la vivienda del dueño del central; en segundo plano, la del administrador, en tercer término la de los empleados o técnicos de mayor categoría y, finalmente, las barracas y los bohíos de los jornaleros, es decir, en primer lugar estaba el dueño del central, seguido de los miembros de la administración, los empleados o técnicos de mayor categoría y finalmente los jornaleros.

La orden militar 155 del 16 de mayo de 1902, prohibió, apenas 5 días antes de instaurarse el primer gobierno republicano, la entrada de emigrantes de distintas procedencias para animar el blanqueamiento de la república. Sin embargo, el 12 de junio de 1910, se redactó la Ley de Inmigración y Colonización, que modificó la prohibición antes mencionada, permitiendo a las empresas

---

<sup>55</sup> *Ibíd.*, Legajo 126, expediente 5217. Fomento y Expansión Comercial de Bayamo (Abril/Julio de 1931).

<sup>56</sup> Compilado y editado por Empresa Editorial Cubana: *Oriente*, pp.85-86

extranjeras y a productores de azúcar nacionales la libre introducción de emigrantes al país. De este modo les fueron otorgadas a numerosas compañías de centrales azucareros permisos para introducir braceros antillanos, supliendo la carencia de mano de obra en las zafras de 1914-1918, cuando la población cubana laboralmente activa resultó insuficiente a la demanda del ramo azucarero. Irrefutablemente, la influencia de las corrientes migratorias tuvo sus repercusiones en los bateyes bayameses que se fomentaban y en el estallido demográfico originado en los barrios de este término municipal, estimulando la competencia entre los trabajadores en disponibilidad laboral a manera de selección natural.

La cancelación de la orden militar 155 de 1902, en 1910, no fue casual. La sentencia, en la que mucho tuvo que ver la influencia de los acaudalados azucareros, constituyó un acto reflejo de la consolidación de la infraestructura azucarera en el oriente cubano, durante las tres primeras décadas del siglo XX, y de la dependencia de la oligarquía azucarera del tráfico humano para mantener sus riquezas. A partir de ese momento, las cifras de obreros a necesitar estarían en dependencia de las necesidades de la industria, determinada por los requerimientos de los compradores norteamericanos. Por esta razón: *“Los vapores correos desembarcaban cada semana en los muelles de La Habana suficientes proletarios, y cuando estos se mostraban reacios a las nuevas plantaciones de Camagüey y Oriente, eran rápidamente sustituidos por contingentes de haitianos o jamaicanos.”*<sup>57</sup>

Tal fue la incidencia de las migraciones, que en la misma década en que llegaron el ferrocarril y los nuevos centrales a Bayamo, la población se elevó hasta 45 961 habitantes. Esta cifra representaba un aumento de 19 450 personas con respecto a 1907. En los distintos barrios el aumento se evidenció de la siguiente manera: San Juan 4175, aumento del (50,2%); El Cristo 3248(61,6%); Barrancas 2573(5,2%); Bueycito 3462(4,4%); Laguna Blanca 4247(52,2%); El Horno 3127(45,7%); El Dátil 2793(51,3%); Guisa 3108(42,3%).<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> Pérez de la Riva, Juan: *Los demógrafos de la dependencia*, p. 10.

<sup>58</sup> *Censo de la República de Cuba 1919*, p. 397.

En tal sentido, el despertar económico de Bayamo hizo evolucionar los bateyes creados alrededor de los ingenios e incidió en la aparición de otras nuevas poblaciones a partir de 1914. Se destacaron: Arroyo Blanco con 1362 habitantes, Cayamas con 2273 habitantes, Julia con 1979 y La Sal con 2571. Figuran también: Mabay, con 40 casas y 270 habitantes, situado alrededor del central de ese nombre y Cayamas con 34 casas y 1125 habitantes. Según el censo de 1919 los nuevos centrales azucareros estimularon el crecimiento poblacional en un 25%.<sup>59</sup> Este suceso se fundamentó en que:

*“ ... la enorme demanda de fuerza de trabajo (...) va a crear una demanda entorno a la industria de proporciones enormes, más o menos de medio millón de personas en determinados momentos, casi la mitad de la fuerza de trabajo del país, contingente constituido además con un peso muy importante del factor migratorio, por la rapidez con que debe crearse. “*<sup>60</sup>

A su alrededor se fueron nucleando los emigrados, los subcolonos y colonos, además de los miembros de la administración, pues: *“... el central estaba enclavado en el mundo rural como una isla de modernidad, una isla cerrada, aislada, ajena. Ese es el panorama que recrea Agustín Acosta en “La Zafra” y que recuerda muy brevemente en “Contrapunteo” (...) Ortiz cuando dice (...) todo allí es privado: el dominio, la industria, el batey, las casas, los comercios, la policía, el ferrocarril, el puerto.”*<sup>61</sup> En esto tenía toda la razón, la propiedad no se concentraba en manos de los obreros y campesinos, sino de los oligarcas, de los que dependía casi la mitad de la fuerza de trabajo del país, la cual quedaba a la deriva en tiempo muerto si no se ocupaba en otros quehaceres.

De este conjunto de emigrados la más beneficiados serían los españoles y los chinos, estos últimos en menor proporción que los españoles, cuya presencia se haría evidente en la parte industrial del proceso fabril. Recordemos que se priorizó el incentivo a la emigración blanca hacia Cuba, no en vano los puestos

---

<sup>59</sup> *Ibíd.*, p. 248.

<sup>60</sup> Zannetti, Oscar: *Historia y Azúcar*. En: *Revista Catauro*, p.18.

<sup>61</sup> *Ibíd.*, p.17.

mejores y más estables se reservaban a los ocupados de esas nacionalidades. A los antillanos y criollos cubanos se les guardaba el corte de caña.

Esta gran masa de desempleados fue incrementando, cada vez más, las poblaciones de los barrios azucareros. Las condiciones de vida que se presentaban en los barrios no eran las ideales, acentuándose cada vez más las diferencias entre sus moradores atendiendo al nivel cultural, jerarquía ostentada ante el proceso de fabricación del dulce, salario percibido, et.al., pues:

*“Las barracas de la Cuban Canadian Sugar Co. estaban próximas a las casas comunes, aunque no a las de los miembros de la administración del central. En las barracas se acomodaban familias completas en hacinamiento que llegaban de otras regiones del país y del extranjero en busca de trabajo, compuestas en muchos casos por el matrimonio y 12 hijos. Vivían en cubículos separados por cortinas de sacos de azúcar, donde se cocinaban y efectuaban el resto de las diligencias del hogar.”<sup>62</sup>*

En las zonas urbanas existían contrastes entre los diferentes grupos humanos, disparidad que se acentuaba a partir de la existencia de un sistema político donde se apreciaba una clase dirigente congregada en la administración del ayuntamiento y la alcaldía, en afinidad con los grandes hacendados ganaderos, los propietarios de industrias, seguida del estamento compuesto por dueños de establecimientos comerciales y empleados públicos y finalmente el cuerpo de obreros asalariados.

En 1928 se fundó la fábrica de quesos y mantequilla “Cremería La Hacienda”, empleando a 100 jornaleros.<sup>63</sup> Esto favorecía a los campesinos que dedicaban un espacio a la pequeña actividad ganadera, quienes aportaban leche y cuajada de diversa índole a partir de la convocatoria hecha por las industrias.

---

<sup>62</sup> Entrevista realizada a Vilma Ojeda Góngora vecina del batey del central Cuban Canadian Sugar Company.

<sup>63</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo 132, expediente 5482. Capacidad Productiva de la fábrica de quesos y mantequillas *Cremería La Hacienda* propiedad de R.G. Haines. (23 de abril de 1931). Legajo 116, expediente 4847. Relación de nuevas industrias surgidas en el municipio al amparo de los nuevos aranceles.(26 de noviembre de 1928)

El suministro de leche se realizaba empleando un coche del tren que portaba unas 100 lecheras aproximadamente, también con el empleo de carretas y vehículos automotores. Cuando se acopiaba la leche en Guamo, el tren transportaba galletas y otros bienes de consumos, regresando a la ciudad con la leche, que se recogía en el punto apeadero “La Torre”, para las manufacturas de sus derivados. Se estableció también la compañía quesera “Kraft-Phoenix”, que producía quesos y mantequilla. La inversión para su construcción se elevó hasta los 183 000 pesos, con un rendimiento diario de 70 000 libras de productos dedicadas a la exportación. Contratava unos 52 obreros.<sup>64</sup> Al calor de la política proteccionista de Gerardo Machado, surgieron algunas de estas empresas, iniciándose la construcción de la “Nestle” en 1928, que fue la más fastuosa industria del complejo lácteo en la región, requirió una inversión equivalente a los 650 000 pesos y arrancó en 1932 con una fuerza técnica de 80 operarios y obreros.<sup>65</sup>

No obstante, la fuerza laboral empleada entre “La Bayamesa”, “La Hacienda”, la “Kraft-Phoenix” y la “Nestle”, equivalente a 272 cabezas de familia, era insuficiente al no lograra elevar el nuecero de empleados suficientes en la búsqueda de un equilibrio del bienestar social, se requería de mayor número de empleos, teniendo en cuenta que a inicios de la década del 1920 la población de Bayamo alcanzó los 45 961 habitantes, de los cuales 18 254 eran niños menores de 10 años.<sup>66</sup> Solo entre agricultores, pescadores y mineros se empleaban 6253 trabajadores, en los servicios profesionales 108 individuos, en servicios domésticos y personales 485, en comercio y transporte 447 y en manufacturas e industrias mecánicas 428. Tenían empleo 7721 habitantes, los que debían amparar las necesidades de sus familiares, hallándose desempleados unos 19 986 pobladores en disponibilidad laboral.<sup>67</sup>

---

<sup>64</sup> *Ibíd.*, Legajo 126, expediente 5217. Fomento y Expansión Comercial de Bayamo (Abril/Julio de 1931).

<sup>65</sup> *Ibíd.*, Legajo 126, expediente 5219. Relación de fábricas en este término municipal. Legajo 116, expediente 4847. Relación de nuevas industrias surgidas en el municipio al amparo de los nuevos aranceles. (26 de noviembre de 1928).

<sup>66</sup> *Censo de la República de Cuba 1919*, p. 285.

<sup>67</sup> *Ídem.*

En cuanto al tabaco, en 1917 fue instaurada la Asociación de Fabricantes de Tabaco de Bayamo, que se manifestaba por la defensa de los intereses particulares de los dueños de fábricas, la protección del comercio interno y el enfrentamiento al movimiento obrero en protestas por mejores salarios. Sencillamente defendían al imperialismo norteamericano en Cuba, y a sus criterios inferiorizantes sobre el pueblo cubano, que lo imposibilitaba para ejercer el auto-gobierno, desvirtuando para ello el proceso revolucionario anterior. Grandes cantidad de éste producto en rama era enviado a los Estados Unidos. Entre los mayores productores en la cosecha de 1928 estaban, en primer lugar: Andrés Moya, con 1 776 000 de tabacos, seguido de Daniel Rodríguez con 180 000; R. A. Ramos con 50 000; Lorenzo Cabrera con 50 000 y Oscar Leyva, también con 50 000 tabacos producidos.<sup>68</sup> La sumisión de los productores bayameses de tabaco hacia compradores norteamericanos solo contribuyó a fraguar una estructura socioeconómica que afirmaba el establecimiento de un estado-nación con soberanía limitada.

En 1929 los tabaqueros tuvieron uno de los mayores rendimientos en su historia al elaborar 3 720 000 tabacos mientras que los elaboradores privados lo hicieron con 1 220 000. En esta ciudad había 7 almacenistas y tratantes de tabaco que en rama almacenaban unos 5700 tercios. En el anexo 10 se relacionan los más importantes productores de tabaco en la municipalidad.

Márquez Sterling planteaba en el periódico "El Heraldó de Bayamo del 20 de mayo 1920: *"Días antes del 20 de mayo de 1902, no parecen haber pasado sobre Bayamo los años sino siglos; donde todo fue heroísmo ahora es miseria... aislado en medio del monte... sus calles hasta ayer silenciosas invadidas por la hierba, que el tráfico no era bastante, aparecen limpias, invadidas por una población que circula, que se mueve y labora constantemente, recorridas en su larga trayectoria por multitud de autos, coches y camiones"*. Estas palabras son prueba de los avances y la gama de industrias y fábricas diversas surgidas con la llegada del ferrocarril, de la capacidad recuperativa que tradicionalmente ha caracterizado a

---

<sup>68</sup> AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo 109, expediente 4635. Fábricas de tabaco existentes en este término municipal.

este pueblo, que tuvo que enfrentarse, desde el propio año de 1898, a las nuevas condiciones económicas, políticas y sociales impuestas como modelo sociopolítico, un diseño en el que los bayameses no encontrarían jamás el anhelado progreso, la soñada soberanía, sino, desigualdad, sumisión, irrespeto, discriminación en todas sus manifestaciones frente a los interés del gobierno de los Estados Unidos.

### **2.5)- Hacia una estructura socioeconómica antinacional bayamesa entre 1902 y 1933.**

La observancia mostrada por el primer gobierno republicano cubano, instaurado el 20 de mayo de 1902, en relación a lo dispuesto en las órdenes militares dictadas por el gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica y a la Enmienda Platt, instigó a la arquitectura del estado-nación con soberanía limitada. La irrigación del terreno para la penetración de los más poderosos monopolios extranjeros favoreció la incursión del capital extranjero en las ramas estratégicas de nuestra economía. En este marco, el sector del transporte se vio favorecido con la construcción de nuevas vías férreas que se extendían por las regiones del centro y oriente del país, las que habían quedado aisladas de todo vestigio de civilización durante décadas. El departamento oriental era el menos desarrollado en el plano económico y social.

En estas circunstancias, en Bayamo subsistía el estorbo del tutelaje político y económico, pues, las clases dominantes de la sociedad cubana, que eran las que podían enfrentarse a las ordenanzas imperialistas, pasaron gradualmente a las posiciones reformistas o al más reaccionario entreguismo. Sus exponentes trataron de desvirtuar la conciencia y la cultura nacional, pugnando por liquidar el sentimiento patriótico del pueblo cubano. Por lo general, españoles contrarios a las doctrinas revolucionarias por las que se luchó en la Guerra del 1895, también cubanos proimperialistas, quedaron reconocidos en el poder desde el propio curso de la Primera Ocupación Militar Norteamericana y continuaron ejerciendo tras su culminación, ajustándose a los criterios inferiorizantes emitidos por los ideólogos

estadounidenses sobre el pueblo cubano, a lo que ya había respondido nuestro José Martí desde 1887 en su artículo “Vindicación de Cuba”. Como era de esperar, el gobierno desafecto a la soberanía nacional, a la igualdad de derechos y de oportunidades, a las aspiraciones comunes del pueblo, sirvió en bandeja de plata no solo la tierra, la exuberancia del paisaje en maderas preciosas, la transparencias de nuestros arroyos y mares, la virginidad de nuestras serranías; concedieron también a los usurpadores, los más sagrado para los bayameses, para todos los cubanos, la independencia por décadas anhelada.

Al amparo del Tratado de Reciprocidad Comercial se iniciaron las primeras incursiones en el sector industrial azucarero, en el minero y en el de productos de índole tropical. La meditada proyección neocolonialista respecto a la conversión de Cuba en una corpulenta maquinaria azucarera, dependiente de un sistema de cuotas azucareras y de las demandas de los comerciantes estadounidenses, se reveló con la materialización del entramado ferroviario y la red de fábricas azucareras a lo largo y ancho de la Llanura del Cauto.

Así, cuando se emprendió la recuperación del territorio, la misma lo hizo fijada a una averiada estructura socioeconómica motivada por la penetración neocolonialista. Nada cambió respecto a la base económica instaurada, siguió prevaleciendo la propiedad privada sobre los medios de producción, donde los vitales resortes de la economía yacían bajo patrocinio de compañías norteamericanas, y el trabajo asalariado en condiciones de semiesclavitud. Prevaleció la defensa del criterio de razas inferiores, con el incentivo a la colonización blanca vista a través de la declaración de la orden militar 155 de 1902 que prohibió la entrada a Cuba de emigrantes de distintas procedencias para animar el blanqueamiento de la república. La xenofobia, el odio al negro y la discriminación al obrero nativo se instituyeron con celeridad, acentuando el calamitoso estado de la moderna organización social donde la brecha entre ricos y pobres se amplificaba cada vez más.

El desarrollo del ferrocarril determinó en el transcurso de estos años la evolución de una estructura económica y social antinacional en Bayamo, pues progresaron tendencias que se asumieron desde el punto de vista económico y

social para aplicarse a nuevas condiciones y formas de dominación foráneas, que no respondían en nada a la voluntad del pueblo bayamés, violando la soberanía de la nación, desde la región, bajo un modelo totalmente contraproducente a los legítimos principios del proyecto nacional por el cual se llevó a cabo un intento de transformación económica, política y social. Bajo estas circunstancias fue incuestionable la ruptura con toda posibilidad de soberanía, adecuando los espacios económicos, políticos y sociales a la nueva dinámica del estatus que entorpeció la realización plena de la nación y nacionalidad cubanas.

La propia construcción del camino de hierro fue un asunto de marcado carácter antinacional atendiendo a las violaciones cometidas, tanto por los millonarios empresarios de la compañía ferroviaria que se encargaría del trazado, como por los políticos que intercedieron a favor de él, comenzando por el presidente en aquel entonces, Don Tomás Estrada Palma, el delegado al Congreso Don José Fernández de Castro, cuyo hermano , el ingeniero Don Manuel Fernández de Castro, presentó el mejor diseño del ferrocarril central en 1862. Las negociaciones de los abogados de Sir William Van Horne con altos gobernantes cubanos para desviar o cambiar temporal y permanentemente el curso de cualquier río, cortar maderas, explotar hornos para cal, yeso y ladrillo, construir, adquirir, mantener y explotar líneas telegráficas y telefónicas, y asimismo, ocupar cualquier parte de los bienes de dominio público y expropiar los de dominio privado que necesiten, lo convertían prácticamente en un dios y al gobierno cubano en un devoto feligrés.

Como dije anteriormente, los intereses de clase brotaban de las mangas de los políticos corruptos. Para ejemplificar, destaco que, solamente la familia Estrada Palma construyó varios centrales aprovechando la línea del ferrocarril, pero, para lograr esto, primero debió el primer presidente de la república mediatizada presionar por la sanción en el congreso de escandalosas cifras del presupuesto estatal para subsidiar las referidas obras privadas de las que muy poco se benefició el pueblo, 6000 pesos por kilómetro y un total de 500 000 para subsidiar anualmente la megaconstrucción.

Una vez situado el importante medio de transporte, le sucedió la edificación de fábricas de azúcar y el mejoramiento tecnológico de las que ya existían para incrementar la capacidad productiva. Esta es una de las particularidades con que se dio en la región de Bayamo la histórica correlación entre el azúcar y los ferrocarriles. Cuando lo que motivó la introducción del ferrocarril a Cuba fue el desarrollo alcanzado por la industria azucarera en el occidente del país y la necesidad de trasladar el dulce hasta los puertos de exportación, en Bayamo se completó primero el entramado ferroviario para luego levantar las factorías azucareras serpenteadas por el camino de hierro. Lógicamente la llegada de los colosos procesadores de caña de azúcar solo vendrían a ahondar la deformación de la estructura socioeconómica antinacional en forja constante, con la ampliación de flagelos como el latifundio azucarero, suscitando uno de los muchos problemas que debió resolver la Revolución Cubana con la implementación de la reforma agraria, el de la tierra, la que no era de quienes la trabajaban, sino, de los internacionales trusts azucareros, bananeros, cafetaleros o tabacaleros.

A pesar del crecimiento económico que trajo aparejado el monocultivo azucarero, los obreros no recibían el producto íntegro de su trabajo. En condiciones de analfabetismo, los jornaleros eran expoliados hasta las últimas consecuencias sin recibir un salario justo que permitiera su producción y reproducción material y la de sus familiares por lo que debieron realizar largas jornadas de lucha por el pago del diferencial azucarero ya avanzada la primera mitad del siglo XX. Por otro lado se presentaba un nuevo inconveniente. El dinero reportado por las tareas desarrolladas en el corte durante los aproximadamente 3 meses que duraba la zafra no era suficiente para sobrevivir los 9 meses restantes del año, contribuyendo esto a calar la calamitosa estampa social. Por mucho que se ampliaran las redes del ferrocarril por la Sierra Maestra, hasta los más recónditos e insospechados parajes, por más que crecieran las producciones de los centrales en la sucesivas zafras, por muchas guerras que demandaran más azúcares y reportaran astronómicos dividendos, la riqueza que atesoraban los dueños de centrales, de minas, de ferrocarriles, de puertos, etc., jamás serían empleadas en hacer el bien común. La solución no estuvo jamás en aumentar los

impuestos a los ricos para repartir la riqueza de una forma más equitativa, porque sencillamente el que unos tengan más que otros, el que unos sean dueños de fabricas, aeropuertos, transnacionales, monopolios completos, el que unos sean explotadores y otros explotados, eso no es justo y mucho menos equitativo.

Aquí estuvo el gran inconveniente, obstructor de la solución al problema nacional cubano, la dependencia de fabricantes de azúcar de caña en Cuba y las grandes empresas refinadoras en EUA. Nos ataban las contradicciones; la contradicción entre los colonos y los dueños de centrales en la lucha por la participación en cada saco de azúcar; las contradicciones entre la exportadora oligarquía azucarera cubana y los azucareros norteamericanos, dueños del monopolio de este producto, causantes del alza de las tarifas; la contradicción entre los vendedores norteamericanos de productos diversos y la burguesía cubana sometida al imperialismo a través de los emporios financieros. Sin independencia económica jamás pudiéramos haber logrado la independencia política, nos encadenaban a los Estados Unidos de Norteamérica los intereses económicos de la oligarquía azucarera cubana.

En Cuba se llegó a depender de las fábricas de los Estados Unidos de Norteamérica hasta para la importación de todos los avituallamientos requeridos para montar los centrales azucareros, para garantizar el funcionamiento de esos colosos. Se fabricaban en ese país: las centrifugas, calderas, líneas de tuberías y ladrillos para confeccionar hornos de quemar bagazo; fertilizantes, los sacos para depositar el azúcar, tractores y carretas para el tiro de caña, locomotoras y carros para el traslado del dulce a los puertos de exportación, anticorrosivos para la conservación de toda la infraestructura, las piezas de repuesto, etc. Idearon hasta un nuevo proceso para refinar azúcares, recetas vendidas a los oligarcas cubanos. (Ver anexo 12)

Haciendo un aparte, el crecimiento del comercio en Bayamo marchó de la mano con el desarrollo de la industria azucarera y el de la extractiva, unida a la industria alimenticia y la ligera, las que se fomentaron en esta región a finales de la década del 1920 y principios de la del 1930, al calor de las falsas políticas proteccionistas del reformismo burgués machadista. El comercio se avivó con el

trasiego de azúcares, minerales, leche condensada, quesos y mantequillas, zapatos, productos artesanales de primerísima calidad, lo que trajo a Bayamo una población flotante que en tiempos de zafra se empleaba en las labores del central. A pesar de ello, el desempleo continuaba ascendiendo a cifras alarmantes, por lo que el sistema socioeconómico reinante demostró su ineficacia al no conducir a la ejecución de cambios radicales en la estructura socioclasista cubana.

Los movimientos migratorios azuzados por los ciclos de altos precios del azúcar en el mercado extranjero, y el crecimiento de las economías privadas en disposición y con posibilidad real de comprar fuerza de trabajo para progreso de sus negocios, arrastraron nuevas gentes a esta comarca. Los bateyes crecieron a ritmos incontenibles difundiendo una abismal diferencia socioclasista evidente incluso entre cubanos, como si no hubiésemos nacido todos en la misma tierra de Céspedes, Aguilera y Figueredo. En las ciudades, igualmente se crecían las diferencias sociales, la discriminación podía distinguirse entre los niños teniendo en cuenta la calidad de la educación recibida, eso si la situación financiera de la familia le permitía asistir a la escuela.

Ese fue el engendro del capitalismo subdesarrollado, y por ende dependiente, que nació en 20 de mayo de 1902; el escollo principal a nuestra soberanía, barrera que habría de ser derrocada en 1 de enero de 1959 por la acción patriota de verdaderos cubanos, guiados por el ejemplo imperecedero de Céspedes y Martí, de Martínez Villena y Julio Antonio Mella, por el siempre heroico Antonio Guiteras, por el siempre invicto Comandante en Jefe Fidel Castro Ruz, porque hubo en aquellos años pasados un Partido para lograr la unidad de los cubanos que evolucionó en comunista, porque respondió a las necesidades de todos sin importar sexo, color o extracción social, porque hubo una Joven Cuba que denunció las condiciones de neocolonialismo y planteó respuestas radicales para eliminar tal condición y volvernos realmente soberanos, porque toda una generación de jóvenes criollos, espontáneamente se estrechó en cuadro apretado para reclamar, en el año del centenario de su Apóstol, la libertad de la Patria, demorada por la absurda e inoportuna actitud hegemónica, imperialista, de un gobierno a 90 millas distante.

## **CONCLUSIONES**

Las consideraciones finales a que se arribó fueron las siguientes:

1. El tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional tuvo lugar en Bayamo entre 1898 y 1902 a través de la implementación de un conjunto de órdenes militares que, entre otros elementos, propiciaron la construcción

dirigida del ferrocarril, orientada hacia los intereses imperialistas, limitando de modo considerable el ejercicio de los cubanos a la soberanía nacional, lo que se explicó a partir de la voluntad política y económica impuesta por los norteamericanos durante la Primera Ocupación Militar.

2. La evolución económica de la región de Bayamo entre 1898 y 1902 condujo a la formación de una estructura socioeconómica antinacional, pues la propiedad de los principales resortes de la economía descansaba en poderes extranjeros y no nacionales, e incluso su orientación estaba encausada hacia el mercado norteamericano.
3. La evolución del ferrocarril ejerció un impacto notable en la industria bayamesa, fundamentalmente en la azucarera y minera, también al servicio de los intereses de los monopolios yanquis, determinando un mercado carácter antinacional, igualmente, a partir de la naturaleza esencial de dichas esferas, afianzándose de esta forma el monocultivo del azúcar, que igualmente contribuyó a acentuar la dependencia económica del país.
4. En el tránsito hacia una estructura socioeconómica antinacional en Bayamo entre 1902 y 1933, está presente la particularidad que distingue el proceso del advenimiento del ferrocarril en Oriente con respecto al de sus orígenes en el Occidente del país, pues, mientras en el Occidente el auge de los ingenios y sus crecientes zafras requirieron de un medio eficaz de transporte como el ferrocarril para su optimización, en interés de los hacendados criollos, a inicios del siglo XX en Oriente fue necesario crear la infraestructura ferroviaria para propagar en todo su recorrido esplendorosos colosos azucareros, ya no en interés de los hacendados cubanos, sino de empresas norteamericanas, que requerían hacerse del control del azúcar y afianzar su dominio económico y político en la región como finalidad estratégica en términos geopolíticos.
5. A partir del desarrollo ulterior del ferrocarril y el establecimiento de grandes factorías azucarera e industrias diversas, se concentró en este término municipal una población flotante que se empleaba en la labores de la zafra, se trasladaba con el paso de los trenes o se establecía en los barrios

urbanizados localizados en la periferia del batey azucarero, los que en tiempo muerto quedaban a la deriva, de manera directamente proporcional a la vertiginosidad con que la soberanía nacional era mellada igualmente en su arista interna: la de la carencia de derechos ciudadanos del proletariado rural y urbano.

## **RECOMENDACIONES**

Se recomienda la consulta de este material para futuras incursiones en las temáticas vinculadas al problema nacional cubano en la era de la República Neocolonial, partiendo de análisis socioeconómicos y de la significación de un fenómeno de relevancia nacional como lo fue el advenimiento del ferrocarril.

Igualmente, resulta de inmediato interés potenciar otros estudios en torno a la relación existente entre el desarrollo del ferrocarril y sus esferas económicas asociadas y la consolidación de una estructura antinacional en otras regiones de Cuba durante este período, ofreciendo nuevas aristas de estudio desde la Historia Comparada.

## **ANEXOS**

### **Anexo 1:**

Algunos de los principales proveedores de madera del término municipal Bayamo entre el 5 de julio de 1899 y el 19 de septiembre de 1900.

<b>Barrio</b>	<b>Finca</b>	<b>Propietario</b>	<b>Producción</b>	<b>Fecha de Producción</b>
Cauto Embarcadero	Santa Rita	Elpidio León Bello	500 troncos (cedro, caoba y madera dura)	Julio/1899
Laguna Blanca	San Ramón	José Fernández de Castro	1100 troncos de cedro y 100 de caoba	Agosto/Sept. de 1899
Guisa	El Purial	Juan Canvas Pina	800 troncos de caoba y 500 id de cedro	Septiembre de 1900
Laguna Blanca	San Ramón	José Fernández de Castro	700 piezas de cedro	Marzo/1900

Tabla elaborada por el autor. Fuente: AHEP. Santiago de Cuba. Fondo Gobierno Provincial Colonia. Legajo 962, expediente 47. Relación de guías expedidas por la Jefatura de Montes de la Región Oriental del 16 de marzo de 1899 al 31 de marzo de 1903.

**Anexo 2:**

Mapa que muestra la ruta contemplada en el proyecto de construcción del ferrocarril de Cuba en el período colonial. Esta proponía atravesar la ciudad de Bayamo.

**Anexo 3:**

Datos que demuestran cómo en solo un período de nueve años ocurre un progreso ganadero que se incrementa en poco más de siete veces.

**Tabla de crecimiento ganadero hasta 1909**

<b>Año</b>	<b>Cantidad de Ganado Vacuno.</b>
1902	9 316
1903	15 570
1904	26 275
1905	33 033
1906	48 423
1908	62 478
1909	66 478

Tabla elaborada por el autor. Fuente: AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo. 56, expediente 1600 (1902); Legajo 57, expediente 1648(1903); Legajo 59, expediente 1714(1904); Legajo 60, expediente 1746(1905); Legajo 62, expediente 1832(1906); Legajo 69, expediente 2029(1908); Legajo 70, expediente2071 (1909).

**Anexo 4:**

Relación de terrenos incautados obligatoriamente en diferentes fincas incluidas en la ruta ferroviaria.

<b>Barrio</b>	<b>Faja de Terreno</b>	<b>Lote</b>	<b>Propietario/Finca</b>	<b>A favor de</b>

Cauto Embarcadero	5.400 m	33	La Tata	The Cuba Railroad Company
Cauto Embarcadero	90.750 m	27	Alto de la Cruz	The Cuba Railroad Company
Cauto Embarcadero	98.000,18.000 y 13.050 m	5,25 y 37	McLaughlin Brothers (Cauto Abajo)	The Cuba Railroad Company
-----	44.100 m	22	Pedro Figueredo Cisneros (Hato Abajo)	The Cuba Railroad Company
Cauto Embarcadero	16.380 m	-----	Las Cayamas	The Cuba Railroad Company
Cauto Embarcadero	168.180 m	23	McLaughlin Brothers (San Martin)	The Cuba Railroad Company
Cauto Embarcadero	1 Faja de Terreno	44	Fincas: San Joaquín y Santa Rita	The Cuba Railroad Company
Barrancas	17 .442 m y 30 dm	6-A	Extinta Hacienda Barrancas	The Cuba Railroad Company
Cauto Embarcadero	16.050 m	45	Finca: Los Arroyos(Cauto Abajo)	The Cuba Railroad Company
Barrancas	80.610 m	3	Amalia Martínez y otros	The Cuba Railroad Company

Bayamo	4.350 m	-----	Santa Ana	The Cuba Railroad Company
Santa Rita	60.120 m	-----	San Ramón de Jagüey	The Cuba Railroad Company

Tabla elaborada por el autor. Fuente: Sección Fondos Raros y Valiosos de la Biblioteca Provincial 1868. La Regeneración: 5 de octubre de 1910, No. 5; La Regeneración: 1 de octubre de 1912, No. 143; La Regeneración: 25 de octubre de 1912, No. 170; La Regeneración: 23 de diciembre de 1912, No. 206.

### **Anexo 5:**

Compilación de lotes de terrenos comprados para la construcción del ferrocarril a precios insignificantes teniendo en cuanto las riquezas contempladas en ellos.

Haciendas/Fincas	Lote	Pre cio	A favor de:
Cauto Abajo	23	\$12 .07	The Cuba Railroad Company
-----	27	\$20 2.86	The Cuba Railroad Company
Cauto Abajo y Guajacabo	25,7,37 y 5	\$28 3.67	The Cuba Railroad Company
Hato Abajo	22	\$12 0.93	The Cuba Railroad Company
San Martín	23	\$37 5.95	The Cuba Railroad Company

Tabla elaborada por el autor. Fuente: AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo 77, expediente 2342. Terrenos expropiados entre Octubre y Diciembre de 1912 para The Cuba Railroad Company.

**Anexo 6:**

Aporte de algunos colonos de los barrios de La Sal y Sofía a la zafra de 1925.

<b>Barrio</b>	<b>Colono</b>	<b>Aporte en arobas</b>
La Sal	Marta Lavié	304
La Sal	Manuel Losada	4568
La Sal	Luis León	7114
La Sal	Manuel Reselló	37 152
La Sal	Ramón Martínez	19 130
La Sal	Ramón Martínez	13 998
La Sal	Manuel Martínez	16 032
La Sal	Juan Rafals	21 368
La Sal	Aquilino Ramiro	31 832
La Sal	José Riverón	17 088

<b>Barrio</b>	<b>Colono</b>	<b>Aporte en arobas</b>
Sofía	Inocencio Pérez	8922
Sofía	Isidro Pérez	14 720
Sofía	Juan P. Varona	23 916
Sofía	Patrocinio Pérez	69 916

Tabla elaborada por el autor. Fuente: AHEP. Bayamo. Fondo: Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo 103, expediente 4436. Zafra de 1925.

**Anexo 7:**

Infraestructura creada para los centrales azucareros dotados de ferrocarriles con modernos trenes de carga.

**Anexo 8:**

Fincas rústicas dedicadas al cultivo de la caña de azúcar que en 1927 abastecieron los centrales de Bayamo.

<b>Barrio</b>	<b>Fincas</b>	<b>Caballerías</b>	<b>Volumen en venta</b>	<b>Volumen en renta</b>
Cauto	4	812	\$1.728.622.7 2	\$187.181.8 9
Veguitas	2	15	\$13.650.00	\$11.664.00
Barrancas	4	97	\$152.950.00	\$10.453.41
Guamo	2 0	4472	\$1.833.542.7 6	\$67.807.62
Total	3 0	5396	\$3.728.765.4 8	\$277.106.9 0

Tabla elaborada por el autor. Fuente: AHEP. Bayamo. Fondo Gobierno Municipal Neocolonia. Legajo 110, expediente.4654.

**Anexo 9:**

Puerto de Antilla, diseñado para la exportación de azúcar hacia los Estados Unidos.

## **Anexo 10:**

Relación de los más importantes productores de tabaco en la municipalidad.

<b>Propietario</b>	<b>Fábrica/Marca</b>	<b>Producción</b>
Andrés Moya	La Hoja de Oro	3.000.000
Oscar Leyva	La Resolución	120.000
Andrés Ramos	Brazo Fuerte	120.000
Daniel Ramírez	El Águila Oriental	120.000
Muñoz y Cía.	El Lazo de Oro	120.000
Elpidio Díaz	Bayamo	240.000

• Relación de elaboradores privados de tabaco en 1929.

<b>Elaborador</b>	<b>Marca</b>	<b>Producción</b>
Carlos Martínez	-----	240.000
Evelio Chávez	Sublime	240.000
Evangelista Tamayo	-----	100.000
Ángel Martínez	El Porvenir	200.000
Manuel Jiménez	El Tigre	100.000
Manuel González	El Arcoíris	100.000
Ramiro Maceo	-----	120.000
Carlos Miniet	-----	120.000

Tabla elaborada por el autor. Fuente: AHEP. Bayamo. Legajo 119, expediente 4953. Relación de propietarios de fábricas de tabaco y de elaboradores privados.

**Anexo 11:**

Piezas fabricadas en factorías norteamericanas vendidas a Cuba para mantener la deformante infraestructura azucarera.

## **Anexo 12:**

### **Guía de preguntas para la entrevista a las fuentes orales.**

1. Nombre y apellidos.
2. Dirección particular.
3. Teléfono particular.
4. Centro de Trabajo.
5. Teléfono.
6. ¿Cómo se insertó a las labores relacionadas con el ferrocarril?
7. ¿En qué barrio, de la antigua provincia de Oriente vivía usted en aquellos años?
8. ¿Por qué era importante que la Llanura del Cauto fuera dotada de un ferrocarril?
9. ¿Qué relación guardó el ferrocarril con el renacimiento y desarrollo de la industria azucarera y de la minería en la región?
10. ¿Resultó favorecido el comercio en la región con la construcción del ferrocarril? ¿Por qué?
11. ¿De qué forma operaba la infraestructura ferroviaria creada por la Cuba Company?
12. ¿Cuál era la extensión de los predios bayameses en aquellos años?
13. ¿Había en la región un estado de bienestar económico y social? ¿Cómo se representaba?
14. ¿Cómo afectaron los períodos de altas y bajas en la economía internacional la vida económica y social en la región?
15. ¿Constituyeron los bateyes azucarero núcleos poblacionales en los que los pobladores rurales se desarrollaban en condiciones de igualdad? ¿Por qué?
16. ¿La dirección de la Cuba Railroad Company tenía su sede en Cuba o en los Estados Unidos de Norteamérica?

17. La extracción de minerales en las montañas de Bayamo tomó auge en tiempos de la Primera y Segunda Guerras Mundiales. ¿Cómo se realizaba el trasiego de minerales de las fuentes de yacimientos hasta los puertos de exportación?
18. ¿En qué condiciones vivían los braceros antillanos en los bateyes?
19. ¿Apreció en algún momento síntomas de discriminación política, económica o social hacia o entre los cubanos? ¿De qué índole?
20. ¿Había para 1930 bosques exuberantes?
21. ¿Disfrutaban los habitantes de Bayamo de comodidades en condiciones de igualdad? ¿Por qué?
22. ¿Hubo en la región movimientos migratorios provocados por carencia de empleo? ¿Que otros factores los motivaban?
23. ¿Cree usted que la República surgida el 20 de mayo de 1902, con los norteamericanos, pudo satisfacer las necesidades y aspiraciones de todos los cubanos bajo parámetros igualdad? ¿Por qué?
24. ¿Fue en alguna ocasión testigo de acciones represivas contra la población civil? ¿Cómo se manifestaban las autoridades en estos casos?

## BIBLIOGRAFÍA

- Aldana Martínez, Jorge: *Azúcar, Minería. Los primeros ferrocarriles de Cuba*. Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 1979.
- Álvarez Estévez, Rolando: *Azúcar e inmigración 1900-1940*. Ciencias Sociales, La Habana, 1988.
- Averhoff Purón, Mario: *Los primeros partidos políticos*. Instituto Cubano del Libro, La Habana, 1971.
- Carbonell Alard, José: *Estampas de Bayamo*. Combinado Poligráfico Juan Marinello, Guantánamo, 1982.
- Castro Ruz, Fidel: *La Historia me Absolverá*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1975.
- Censo de la República de Cuba 1919*: Impresores O'Reilly 22 y 24, La Habana, 1919.
- Cepeda, R.: *Manuel Sanguily frente a la dominación yanqui*. Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1986.
- Coatsworth, J. A.: *El impacto económico del ferrocarril en el Porfiriato*. La Habana, 1937.
- Colectivo de autores: *Los monopolios extranjeros en Cuba (1898-1958)*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2003.
- Colectivo de autores: *Granma : panorama económico*. Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 1982.
- Catasús, Sonia, Pedro cano y Rosa Tarroza: *La inmigración a Cuba entre 1900 y 1950*. (s.c.e), (s.l.e), (s.a).
- Cepero Bonilla, Raúl: *Azúcar y abolición*. Instituto Cubano del Libro, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1971.
- Comité Cubano de Asentamientos Humanos: *Los asentamientos humanos en Cuba*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1976.
- Colectivo de autores: *Compactación de terrenos, terraplenes y pedraplenes*. Editorial Organismo Instituto Cubano del Libro, 1974.
- Comité Estatal de Estadística: *Los censos de población y vivienda de Cuba*. Instituto de Investigaciones Estadísticas, (s.a.) T-I, Volumen II.
- Compilado y editado por Empresa Editorial Cubana: *Oriente*. Imprenta Arroyo-Pío Rosado, Santiago de Cuba, 1938-1939.

- De Armas, Ramón; Francisco López Segrera y Germán Sánchez: *Los partidos políticos burgueses en Cuba neocolonial 1899-1952*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1985.
- De La Pezuela, Jacobo: Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la Isla de Cuba (T-I). Imprenta el Establecimiento de Mellado, Madrid, 1863.
- Del Toro, Carlos: *La alta burguesía cubana (1920-1958)*. Editorial Ciencias sociales, La Habana, 2003.
- Departamento de Guerra de los Estados Unidos de América: *Censo de Cuba. Boletín no. 1*. Imprenta del gobierno, Washington, 1900.
- Dumovlin John: *Azúcar y lucha de clases 1917*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1980.
- Escalante Beatón, Aníbal: *Calixto García su campaña del 95*. Editorial Ciencias Sociales, Ciudad de la Habana, 1978.
- Estévez Romero, L.: *Desde el Zanjón hasta Baire*. (Tomo I) Editorial Ciencias Sociales, La Habana 1974.
- Fernández Font, Marcelo: *Cuba y la economía azucarera mundial*. Editorial Pueblo y Educación. La Habana, 1989.
- Fernández Perdomo, Elda: *El ferrocarril de Gibara a Holguín*. Comisión Provincial de Monumentos, Holguín, 1987.
- García-Lomas y Cossta, José María: *Tratado de explotación de ferrocarriles*. Instituto Cubano del Libro, La Habana, 1971.
- Gilmore. A. B.: *Manual Azucarero de Cuba*. Editado por Feltus B. Leaks, Socio Editor Swan Bookstores, Calle Obispo 255, La Habana y 805 Q. y C. Bldg, New Orleans 12, U.S.A., 1944.
- Guerra Sánchez, Ramiro: *Azúcar y población en las Antillas*. Instituto del Libro, Editorial Ciencias Sociales, 1970.
- Guerra Sánchez, Ramiro: *La industria azucarera en Cuba*. Editora Cultural, La Habana, 1940.
- Hernández Castellón, Raúl: *La revolución demográfica en Cuba*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1998.
- Herrera López, Pedro A.: *El tren de Guanabacoa a Regla*. Ediciones Extramuros, La Habana, 2003.
- Ibarra Cuesta, Jorge: *Cuba: 1898-1921. Partidos políticos y clases sociales*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1992.

- \_\_\_\_\_ : *Un análisis psicosocial del cubano: 1898-1925*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1985.
- Iglesia, Teresita: *Cuba. Primera República, segunda ocupación*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1976.
- Instituto de Historia de Cuba: *Historia de Cuba. La Neocolonia. Organización y crisis desde 1899 hasta 1940*. Editora Política, La Habana, 1998
- Jiménez, Guillermo: *Las empresas de Cuba*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2004.
- Jerez Villarreal, Juan: *Oriente (Biografía de una provincia)*. Imprenta "El Siglo XX", La Habana, 1960.
- Jenks, Leland Hamilton: *Nuestra Colonia de Cuba*. Editorial Revolucionaria, La Habana, 1966.
- Lacalle Zanquest, Enrique Orlando: *Cuatro siglos de historia de Bayamo*. Bayamo, M.N., 1947.
- Le Riverend Brusone, Julio: *Historia económica de Cuba*. Editorial Educación Revolucionaria, La Habana, 1974.
- López Civeira, Francisca: *La crisis de los partidos políticos burgueses en Cuba: 1925-1958*. Ministerio de Educación Superior, La Habana, 1990
- Martínez Carbonell, Isolda: *Bayamo. Economía y dominación (1899-1902)*. Ediciones Bayamo, Bayamo, 2005.
- Morales Rodríguez, Mario: *La frustración nacional-reformista en la Cuba republicana*. Editora Política, La Habana, 1997
- Moreno Fragonal, Manuel: *El Ingenio*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1978.
- Naranjo Tamayo, Aldo Daniel: *Panorama de la República en Bayamo*. Ediciones Bayamo, Bayamo, 2007.
- Ortiz, Fernando: *Contrapunteo del tabaco y el azúcar*. Consejo Nacional de Cultura, La Habana, 1963.
- Pérez de la Riva, Juan: *Los demógrafos de la dependencia*. Ciencias Sociales, La Habana, 1979.
- Pichardo Viñals, Hortensia: *Documentos para la Historia de Cuba (T-II)*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1969.
- Pino Santo, Oscar: *Asalto a Cuba por la oligarquía financiera norteamericana*. Casa de las Ameritas, La Habana, 1973.

- Riera, Mario: *Bayamo Político (1898-1956)*. Impresora Modelo, S.A., La Habana, 1957.
- Serrano, Violeta: *Crónicas del primer ferrocarril de Cuba*. Editado por el Departamento de Orientación Revolucionaria del Comité Central del Partido, La Habana, 1973.
- Valdés Suárez, Pedro: *Crecimiento de población y economía*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1980.
- Vázquez García, Humberto: *El Gobierno de la Kubanidad*. Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 2005.
- Vignier, Enrique y Guillermo Alonso: *La corrupción política y administrativa en Cuba: 1944-1952*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1973.
- White, Byron: *Azúcar amargo, un estudio de la economía cubana*. Publicaciones Cultural, La Habana, 1954.
- Zanetti, Oscar y Alejandro García: *Caminos para el azúcar*. Ciencias Sociales, La Habana, 1974.

## FUENTES DOCUMENTALES DE PRENSA

- La Regeneración*. (Periódico). Bayamo. 5 de septiembre de 1910. (s.a.), N° 5.
- La Regeneración*. (Periódico). Bayamo. 23 de septiembre de 1912. Año I, N° 124.
- La Regeneración*. (Periódico). Bayamo. 1 de octubre de 1912. N° 143.
- La Regeneración*. (Periódico). Bayamo. 5 de noviembre de 1912. Año I, N° 170.
- La Regeneración*. (Periódico). Bayamo. 23 de diciembre de 1912. Año I, N° 206.
- Heraldo de Bayamo*. (Periódico). Bayamo. 5 de junio de 1919. Año I, N° 25.
- Heraldo de Bayamo*. (Periódico). Bayamo. 20 de mayo de 1920. (s.a.), N° 27.
- La Damajagua*. (Periódico). Bayamo. 30 de marzo de 1978. Año II, N° 70.
- La Damajagua*. (Periódico). Bayamo. 30 de abril de 1983, Año VII, N° 78.
- El Redactor*. (Periódico). Santiago de Cuba. 18 de septiembre de 1845.
- El Redactor*. (Periódico). Santiago de Cuba. 16 de enero de 1846. (s.a.), N° 67.
- El Redactor*. (Periódico). Santiago de Cuba. 11 de abril de 1846. (s.a.), N° 93
- El Redactor*. (Periódico). Santiago de Cuba. 13 de agosto de 1859. (s.a.), N° 164
- Revista Catauro*.
- Revista La Plata*: Granma, N° 2, julio-septiembre de 1988.

## **FUENTES DOCUMENTALES PRIMARIAS**

Archivo Histórico Provincial Granma. Fondo: Gobierno Municipal Neocolonia.  
Legajos: 33, 42, 54, 57, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76,  
77, 79, 81, 87, 92, 103, 104, 105, 107, 109, 110, 114, 115, 116, 118, 119,  
120, 123, 125, 126, 128, 132, 135, 140, 141, 142.

Archivo Histórico Provincial Santiago de Cuba. Fondo: Gobierno Municipal  
Colonia. Legajo: 962.

Archivo Histórico Provincial Santiago de Cuba. Fondo: Gobierno Municipal  
Neocolonia. Legajos: 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 962, 957,  
971, 984, 985, 986, 987, 1060, 1137, 1230, 1337, 1401, 1456, 1544, 1569.

## TESTIMONIOS ORALES

José Antonio Rosabal Peña: vecino del barrio La Sal, del poblado de Veguitas, 10 de enero del 2009.

Vilma Ojeda Góngora: antigua vecina del barrio San Juan, 10 de enero del 2009.

Jorge Aldana Martínez: profesor jubilado de la Escuela de Historia de la Universidad de Oriente y antiguo trabajador de los ferrocarriles en Santiago de Cuba, 5 de marzo del 2009.

Reinerio Chacón: antiguo poblador de la región montañosa de Contramaestre ubicada en la falda de la Sierra Maestra, 6 de abril del 2009.

José Orestes Rodríguez Rosales: antiguo vecino del barrio de Buey Arriba, 28 de febrero del 2010.