



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

**SIMPOSIO INTERNACIONAL "DESARROLLO HUMANO,
EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL"**

Título

La Bahía de Jagua. Fuente de riqueza natural y material.

Title

The Bay ir Jagua. Source of natural and material wealth

Autora: Lic. Y aité Arias Sosa

Facultad de Humanidades de la Universidad de Cienfuegos Carlos Rafael Rodríguez
UCF, Cuba.

yaitearias95@gmail.com



Resumen:

En Cuba, la historia económica ha dirigido su atención a temas como el de la industria azucarera, el comercio, y los servicios públicos. Entre los servicios públicos, es interés de este estudio el transporte marítimo de cabotaje, el cual se desarrolla en la Isla para suplir la necesaria comunicación entre las diferentes regiones de nuestra geografía, tanto en la transportación de personas como en el intercambio comercial. El transporte marítimo de cabotaje es un elemento significativo en el entendimiento del devenir histórico cubano, ya que, se convirtió en un componente importante para el desarrollo de la economía de nuestro país. El tema se propone develar como el transporte marítimo de cabotaje en Jagua, contribuyó a un desarrollo económico notable en el centro-sur de Cuba, a la vez que involucró a diferentes sectores de la economía regional y a sus capitalistas principales, los cuales se sirvieron de las ventajas proporcionadas por el transporte marítimo para hacer crecer su capital.

Palabras Claves: Transporte marítimo; Comercio; Cabotaje; Desarrollo económico; Capital.

Abstractc:

In Cuba, economic studies seen through history have covered areas like the sugar industry, business, and public services. Regarding public services, coasting shipment is analyzed, this means of transportation is used in the island to make up for the indispensable communication among the different regions in our area. This coasting shipping gathers both, people transportation and commercial trade, so it is a key component for the understanding of the Cuban history since it became a major issue for the economic development of our country. This research is aimed at illustrating how Jagua coasting shipment contributed to a prominent economic growth in the central-southern part of Cuba at the time that eventually involved the different capitalists and social classes that did well out of the advantages that this shipping provided to increase their capital.

Keywords: Maritime transport; Trade; Cabotage; Economic development; Capital.



Introducción

Desde las primeras décadas de la fundación de la colonia Fernandina de Jagua, las condiciones naturales y geográficas del sitio donde se ubicó el nuevo asentamiento, la existencia de una amplia y espaciosa bahía, el tipo de inmigrante que en ella se establece y la estructura de poder creada constituyeron, entre otros factores, condicionantes para el desarrollo del transporte marítimo de cabotaje, el cual favoreció el rápido crecimiento económico, social y cultural de Cienfuegos, a pesar de su tardía fundación.

En el caso particular de Cienfuegos, como en otros espacios de la isla, la naciente burguesía comercial polivalente¹ tuvo un peso considerable en la organización y articulación del transporte marítimo de cabotaje. El interés de dicha clase por aumentar su capital, aprovechando la existencia de los factores anteriormente mencionados, la llevó a dirigir su atención a mejorar las comunicaciones, lo que supondría un gran beneficio para la transportación de mercancías, pasajeros, además de la mano de obra barata empleada en los ingenios, cafetales y otros renglones de la economía regional.

Si bien existen diversos estudios acerca de las diferentes vías de comunicaciones tanto marítimas como terrestres desde una óptica general, a nivel internacional y nacional, en ocasiones se ha obviado la importancia que tiene el estudio de la vía de comunicación por medio del mar, desde una perspectiva regional y local. El estudio se propone, develar como el transporte marítimo de cabotaje en Jagua, contribuyó a un desarrollo económico y social notable en la región, hecho que se evidencia, en la medida que, fue involucrando a diferentes clases y sectores de la sociedad de Fernandina de Jagua en su organización, desenvolvimiento y consolidación, en tanto constituyó un factor de vínculo e integración regional.

¹ El término Comerciante Polivalente, es definido por el historiador cubano Alejandro García Álvarez quien la define como la intervención de los comerciantes cubanos del siglo XIX en la esfera productiva y no solo comercial. La compra venta al por mayor y menor de variados productos, la transportación de producciones agrícolas, el control del comercio de esclavos, la refacción de la producción, el control de la exportación desde y hacia los mercados extranjeros permitieron su intervención en la producción agro manufacturera. García Álvarez, Alejandro. La gran burguesía comercial en Cuba 1899-1920. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1990. — 12p.



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

Las fuentes con las que se trabajó para el desarrollo de la investigación, fueron: la *Historia económica de Cuba*². Su autor expone datos que permiten un conocimiento del accionar económico de toda Cuba desde inicios de la colonización española. En el libro localizamos las Reformas Mercantiles establecidas por la metrópoli, lo que nos permite conocer las características y fines de la política comercial implantada por España a Cuba, además de asumir los beneficios o limitaciones que dicha política pudo tener para el desarrollo del transporte marítimo de cabotaje en la dinámica comercial de la Isla.

En *Memoria descriptiva, histórica y biográfica de Cienfuegos y las fiestas del primer centenario de la fundación de esta ciudad 1819 – 1919*³. Su valor radica en que los datos que brinda se basan en información documental de la época, podemos encontrar la importancia de la geografía cienfueguera, en lo que ocupa a sus características como ciudad marítima, por la riqueza de sus costas y la preponderancia de su puerto para el desarrollo de las demás ramas de la economía. Además encontramos el registro de las embarcaciones que entraban y salían de las costas de Jagua. Sin embargo la obra hace un análisis limitado de los hechos y más bien se limita a describirlos. La autora, a pesar de utilizar la obra de Enrique Edo “Memoria histórica de Cienfuegos y su jurisdicción”, creyó necesaria la crítica al trabajo de Pablo L. Roseau y Pablo Díaz de Villegas, pues ella, a pesar de su ya señalada limitación, le resultó más ilustrativa por su redacción, las fotografías y mapas plasmadas en el texto, que fueron de gran ayuda para la investigación.

También nos aportara de Luis J. Bustamante y Fernández *La Comarca de Jagua hasta la fundación de la Colonia Fernandina del Jagua*⁴ En el mismo localizamos los antecedente directo al año 1819, que es el punto inicial de nuestra investigación. Aunque el libro no aborda aspectos que estén dentro de la periodización establecida para el tema, resulta importante los hechos que nos permitan hacer la construcción de un proceso histórico más acabado, que en este caso sería como se fue

² Le Riverend, Julio. *Historia económica de Cuba*. - La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1985. - 662p.

³ Roseau, Pablo L. y. Díaz de Villegas, Pablo. *Memoria descriptiva, histórica y biográfica de Cienfuegos 1819-1919*. - La Habana: Establecimiento Tipográfico El Sigo XX, 1920. - 558p.

⁴ Bustamante, Luis J. *La Comarca de Jagua hasta la fundación de la Colonia Fernandina del Jagua .. - Cienfuegos: Imprenta Bustamante, s. f.*). - 37p.



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

manifestando en el territorio de Jagua la transportación marítima en los años anteriores a la fundación de la colonia y de la habilitación del puerto.

Para la investigación se han consultado varios artículos de suma importancia publicados en la Revista Islas como: *Estudio de la economía cienfueguera desde la fundación de la colonia Fernandina del Jagua hasta mediados del siglo XIX*⁵ y *Apuntes sobre la organización de la economía cienfueguera y significación de los franceses fundadores en ella*⁶. Estas obras, nos permiten ver, como se han trabajado en alguna medida aspectos característicos de la economía en Fernandina de Jagua, que develan el papel que desempeñó el transporte marítimo en el desarrollo económico y social de la colonia Fernandina de Jagua en el periodo de 1819 a 1848, que es el principal asidero que anima nuestra investigación.

En cuanto a las **fuentes documentales** nos remitiremos aquellas localizadas en el Archivo Provincial de Cienfuegos Rita Suárez del Villar: El Fondo de Protocolos Notariales José Joaquín Verdaguer (1830-1848), con algunos notarios como: Luis de la Masa Redondo, Sainz de la Peña y Pedro Dorticós. Se consultó además el fondo Ayuntamiento de Cienfuegos, en específico las actas capitulares del período objeto de estudio.

Métodos utilizados:

La investigación se trabajó desde la historia económica y para su desarrollo resultó necesario la utilización de varios métodos que permitieran dar cumplimiento a los objetivos trazados. Entre ellos empleamos el **histórico-lógico** el cual nos permitió realizar un análisis cronológico de la evolución de este medio de comunicación en la región como proceso, hecho que permite buscar las explicaciones causales teniendo en cuenta el medio y contexto real donde se despliega el cabotaje en una sociedad que se encuentra en un momentos de estructuración y consolidación.

⁵ García Martínez, Orlando. Estudio de la economía cienfueguera desde la fundación de la colonia Fernandina del Jagua hasta mediados del siglo XIX. *Revista Islas*. (Universidad Central de Las Villas) 55 - 56, de 1976.

⁶ Rovira González, Violeta. Apuntes sobre la organización de la economía cienfueguera y significación de los franceses fundadores en ella. *Revista Islas*. (Universidad Central de Las Villas) 52-53, sep. 1975- abril 1976.



El método **Analítico-Sintético**, jugó un importante papel para sintetizar la información dispersa en diversas fuentes e instituciones. También se utilizó para la confección de las fichas bibliográficas y de contenido, y la consultas de documentos primarios.

Además, el **análisis documental** brindó una base sólida para la investigación. Como primer paso se confeccionaron fichas de identificación a fin de ubicar los documentos a consultar en los fondos respectivos, para mensurar su volumen y poder distribuir el trabajo en distintos archivos. Del mismo modo, se elaboraron fichas bibliográficas para agilizar la consulta de los libros referidos al tema, tanto de publicaciones contemporáneas como de época.

Deductivo-inductivo: Le permitió a la autora desarrollar un análisis general para arribar a conclusiones científicas con respecto al tema.

Triangulación de fuentes: Fue necesaria a la hora de contrastar la información obtenida a través de las diversas fuentes, para obtener un resultado más verídico, completo y organizado.

Resultados

Conocer en esencia el desenvolvimiento y desarrollo del transporte de carga y de pasajeros entre puntos del territorio nacional por la vía marítima resulta de extraordinaria importancia en tanto ha tenido una influencia vital en el desarrollo progresivo de las comunidades productivas y consumidoras, así como de las regiones más aisladas y alejadas de los centros comerciales debido a su realidad geográfica. Este tipo de transporte a su vez ha desempeñado un papel trascendental al vincular y apoyar la integración de las poblaciones y recursos naturales de las distintas regiones, y con ello la consolidación del importante proceso de integración nacional, donde se incluye su contribución en la extensión e intercambio de ideas e influencias culturales.



Cienfuegos en la Primera Mitad del Siglo XIX.

En la primera mitad del siglo XIX la sociedad colonial criolla, que se ha conformado lentamente a partir del siglo XVI hasta consolidarse en el XVIII, comienza a tomar una nueva imagen. En la sociedad esclavista los procesos económicos, sustentados, fundamentalmente, en la producción azucarera; las ideas políticas, el modo de vida y la creación artística que la caracterizan tienen mayor dinamismo y complejidad. En ella se reafirma la presencia de elementos propios, autóctonos, resultado de la fusión criollo-hispano-africana, del proceso de integración sociocultural que sigue desarrollándose y hace más evidente las diferencias con los intereses de la metrópoli.

Desde finales del siglo XVIII, en Cuba, se impulsó notablemente la producción por la demanda de azúcar en el mercado internacional y por la influencia de diferentes factores como, la Guerra de independencia de las Trece colonias de Norteamérica contra Inglaterra, su metrópoli, ocurrida desde 1776 a 1783, la rebelión de esclavos en Haití en 1791, que arrasó los cañaverales e ingenios de la que sería hasta ese momento, el principal productor de azúcar en el mercado internacional, así como es el periodo en que se intensifica la presencia de los norteamericanos insurrectos que venían a nuestras costas, sobre todo a La Habana para comprar azúcar, mieles, entre muchos otros productos; de manera encubierta.

Todo ello trajo como consecuencia que los precios del azúcar en el mercado mundial se elevaron. Cuba tenía entonces oportunidad de aprovechar la situación internacional favorable para la producción azucarera y pasar a ocupar el lugar vacante que dejó Haití como productor y exportador de azúcar en el mundo.

Dichos factores, no son los únicos influyentes, para que durante las décadas veinte y treinta del siglo XIX, se produzca en el entonces territorio de Jagua un vertiginoso proceso que modificó radicalmente la fisonomía económica y social de este espacio de la geografía cubana. Este proceso, que se conoció como la "colonización blanca", se caracterizó por la incorporación de fuertes contingentes inmigratorios destinados a la colonización de las tierras que bordeaban la bahía.

Desde la fundación de la colonia Fernandina de Jagua, el 22 de abril de 1819,



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

bajo la dirección del Teniente coronel Luis De Clouet⁷, su proceso de organización e incorporación al Estado demandó un considerable esfuerzo en el que se ensayaron diversas fórmulas y normativas para su configuración final. Las favorables condiciones naturales con que contaba este territorio, fueron una base imprescindible para el rápido desarrollo de la plantación. En Jagua proliferó el cultivo de la caña de azúcar y el café.

Desde su origen, la nueva colonia logra establecer fluidas relaciones con el exterior e interior a través de su puerto como vía de comunicación más efectiva. Mantenía contactos directos y frecuentes con los puertos de Europa y Norteamérica como Burdeos, Boston, Baltimore y Filadelfia entre otros, así como con las incipientes poblaciones de la colonia, básicamente utilizando la vía de transporte fluvial. El nuevo asentamiento poblacional; que mira hacia el Caribe, ocupa una privilegiada posición intermedia en el centro sur de la Isla para aquellas embarcaciones que realizaban la travesía de cabotaje, su bahía podía ser utilizada para hacer aguadas, reparaciones o protegerse ante la presencia de afectaciones climáticas que podían poner en riesgo la navegación.

Para una empresa de tal magnitud, De Clouet seleccionó a un grupo de comerciantes y dueños de tierras capaces de ser el asidero organizativo y financiero de una población que, pese al apoyo oficial, descansaba en el despliegue de los particulares relacionados con el comercio oficial y el de contrabando. La actividad del transporte marítimo, en sentido general estuvo controlada por el fundador de la colonia Luis de Clouet quien amparado por el artículo número 7 de la contrata de colonización poseía el derecho de que "todo lo que se introduzca por Jagua para los colonos, siendo provisión de boca, útiles e instrumentos de agricultura e industria será libre de derechos Reales y Municipales por tiempo de cinco años, a la vez que se planteaba que ninguno de los colonos podía tener derecho a establecer relaciones comerciales, hecho que indica como el monopolio de este ramo estaba en manos exclusivas del fundador y del reducido número de personas que lo rodeaba.

⁷ - Louis Jean Laurent De Clouet De Pietre y Favrot Gautier y Brule más conocido por Luís Juan Lorenzo De Clouet, nace el 8 de febrero de 1766 en Nueva Orleans, "es bautizado en dicha ciudad, parroquia del sagrario de la Catedral de St -Louis, como allí consta al folio 11 b, libro 6 b de bautismo". Véase: Nieto Cortadilla, Rafael: Luís De Clouet, un personaje no estudiado de Nuestra Historia. En Periódico El Comercio. Cienfuegos, miércoles, 22 de Abril de 1953). Muere en la ciudad de Córdoba, España en 1848.



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

Lo anterior se corrobora cuando en el año 1825 se dio el primer paso para la habilitación del puerto, se creó la comandancia de la marina y ayudantía de matrículas, nombrándose capitán del puerto a Félix Bouyón, hijo de Honorato de Bouyón, militar de carrera y terrateniente de élite en esta región, que intervino en el negocio azucarero, el comercio de maderas preciosas y la actividad marinera. Lo que evidenciaba como la clase terrateniente iba entrelazando sus intereses agrícolas e industriales, al comercial.

Si bien en periodos anteriores el tráfico por el canal de entrada de la bahía resultaba difícil, se resolvió la dificultad sustituyendo las pesadas naves del mar por las goletas, bergantines que combinaban velas rectangulares y velas latinas, lo cual permitía navegar con viento contrario y en espacios poco profundos y estrechos.

En los primeros tiempos el transporte marítimo de la colonia se vio sustentado por medio de embarcaciones de vela y de vapor. Entre las de vela estaban la balandra y el bergantín (corbeta y goleta), que funcionaron durante todo el siglo de acuerdo con los datos localizados en los registros aduaneros. Responden a las características, de los bergantines, procedentes en su mayoría de Nueva Orleans; Burdeos y Filadelfia. Este prototipo de barco se puede catalogar de dos tipos: bergantines redondos debido a que dicho tipo de embarcación alcanza un gran auge en los astilleros europeos y fundamentalmente en la región de Burdeos en Francia. (Mora Alpizar, 1989)

Los mismos, se caracterizan por ser buques que poseen un palo mayor y un trinquete, además tiene bauprés. Sus velas son cuadradas en ambos palos, velas redondas en popa también conocidas como cangrejas, las cuales hacían más fácil el manejo de las velas permitiendo mayor agilidad a la embarcación.

Otro de los tipos entrados es el bergantín-goleta, donde se unen las características de ambas embarcaciones, añadiéndosele, una vela superior en popa conocida con el nombre de escandalosa de forma redonda. (Mora Alpizar, 1989)

Las goletas fueron embarcaciones que con mayor frecuencia que los bergantines, visitaron nuestra bahía, durante todo el siglo XIX. La goleta es una embarcación de un marcado carácter mercantil, es de construcción más fina y acabada aunque su eslora era mayor a la de los bergantines alcanzando hasta 40 metros, los cascos eran rasos por lo que les daban un mayor andar, además se diferencian porque los palos focas solamente eran dos cangrejos y escandalosas y sus velas eran redondas,



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

lo que permitía un mayor aprovechamiento de los vientos, desde popa a proa y viceversa. (Mora Alpizar, 1989)

En Cienfuegos el sistema de señalización utilizado en la bahía para la orientación de los barcos era muy rudimentario, se colocaban hogueras o señalizaciones simples en los puntos de peligro y casi siempre el trabajo lo desarrollaban los prácticos del puerto. Estos eran hombres apasionados por el mar, por lo que, conocían muy bien las características del lugar, además hacían su trabajo en botes de remos lo que los llevaba a emplear un enorme potencial físico en sus actividades.

Sería en la Península de Majagua donde comenzarían a establecer los primeros muelles. Varias razones justifican este hecho: primero por ser el lugar donde se hallaba el principal núcleo poblacional, segundo porque desde el punto de vista físico- natural era una zona poco pantanosa y permitía el calado a los buques que entraban a la bahía, y en tercer lugar, su cercanía a los principales centros de comercio hacía más rápida la actividad comercial y el movimiento portuario, factores que posibilitan, se consolide este espacio geográfico como centro portuario fundamental, incluso durante todo el siglo XIX.

Hacia la década del veinte del siglo XIX bajo las condiciones del contrato, comenzó a desarrollarse una rápida habilitación de espigones en la Península de la Majagua, estos espigones, particulares, constituyeron pronto embarcaderos, como el de Castilla, José D. Comas y los muelles y almacenes de Brunet y Fernández, comerciantes transitorios que ya se habían establecido y que hacia 1825 vendieron a Félix Buyón. (Soler Marchan, inédito, p19).

El comercio se realizaba con las regiones habaneras, matanceras y trinitaria, hacia donde se enviaba el ganado en pie - incluyendo el ganado equino - cueros, carnes salada y otros derivados. Además el comercio ganadero se extendía hasta las Antillas fundamentalmente con Jamaica.⁸ El cabotaje no solo se desarrollaba por barcos de construcción en la Isla, sino que los barcos extranjeros apoyaron con regularidad la actividad.



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

La propia ubicación geográfica de la bahía de Cienfuegos en la costa sur de la Isla resulta transcendental para el desarrollo económico de un territorio que en 1819 se encontraba en peligro de despoblarse a pesar de la política gubernamental implementada en este periodo. Su localización permite que "...el tráfico de los Barcos costeros de Bayamo, Trinidad y Batabanó que en número de quince o veinte forman una comunicación no interrumpida entre aquellos puertos y este de Jagua... (Historia de Cienfuegos, 1992). Intercambios que favorecen la integración del nuevo núcleo poblacional al espectro nacional

En la medida que se fueron dando los elementos organizativos internos para desarrollar el movimiento portuario en la villa, su homóloga de Trinidad fue perdiendo su predominio como plaza mercantil, comerciantes de la vecina Villa de Santa Clara deciden negociar a través del puerto cienfueguero. Ello conllevó a que el comercio interior en Jagua se fuera expandiendo, a través de un comercio con un marcado carácter urbano y rural.

Las líneas de vapores permitían la comunicación frecuente de esta plaza con otras ciudades de América, de Europa y con las ciudades del país. Las economías regionales se fueron especializando haciéndose cada vez más dependientes unas de otras, lo que condujo, a que, entre ellas aumentara el intercambio comercial. El azúcar fue convirtiéndose poco a poco en el producto de mayor exportación. Industria azucarera y comercio se unen en una estrecha relación, que trajo como resultado la concentración y aumento de capitales económicos en esta región del sur de la Isla.

En la obra de Pablo Rousseau y Días de Villegas, encontramos algunas de las líneas de vapores con las que contaba Cienfuegos en el periodo que comprende esta investigación:

(...) Dispone Cienfuegos de una línea de vapores que hace interdiaria la comunicación entre este puerto y el de Casilda, en Trinidad. Asimismo, otra línea de vapores la pone en relación con los ingenios y las poblaciones situadas en las márgenes del río Damují, además de las comunicaciones que tiene por vía terrestre para realizar este servicio. Otra línea de vapores hace muy frecuentes, durante el día, las relaciones entre los lugares de verano y los



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

poblados que hay en el puerto, conduciendo pasajeros y cargas al Castillo de Jagua, Juragua, La Mirpa y Cayo Carenas. La única estación de vapores en la ciudad, es la de la empresa de los vapores del río Damují (...). (Roseau, 1920, p.10-17)

La obra no especifica el nombre de las líneas de vapores, ni bajo la dirección de que socios se encontraban, solo ofrece los datos anteriormente expuestos y el periodo de funcionamiento de ellas, enmarcándolo en la primera mitad del siglo XIX, aunque algunas siguen trabajando hasta casi finalizado el siglo.

El comercio de cabotaje desarrollado en la costa sur de Cuba y dentro de nuestra Bahía aceleraba el tráfico naval. Con el desarrollo que adquirió dicha actividad, en el año 1836 hace entrada en nuestro puerto la técnica naval que utilizaba el vapor como fuerza motriz. El primer barco con esta característica que navega en la bahía fue conocido con el nombre del Jején, que hacia cabotaje entre Batabanó y Santiago de Cuba, dedicado a la transportación de mercancías y pasajeros. En 1841 a Don José Guillén de la Cadena le fue concedido el permiso por diez años –así hace constar las actas capitulares del fondo del Ayuntamiento, que se encuentran en el Archivo Provincial de Cienfuegos, Rita Suárez del Villar, correspondiente a estos años - para establecer un vapor en la bahía, vapor que sería el pionero en el cabotaje al interior de la misma. (Fondo Ayuntamiento .Acta capitular tomo III, Folio 80-81)

Otras embarcaciones relacionaban y comunicaban la colonia con el occidente de la isla, destacándose la embarcación de vela Nuestra Señora del Carmen, cuyo dueño era Luis Jurado y se dedicaba a la comunicación de este puerto con el de Batabanó. También existían otras embarcaciones inmersas en la transportación de mercancías y pasajeros que hacían su recorrido desde Batabanó a Santiago de Cuba con escala en los puertos que se encontraban a lo largo de toda la costa sur. Un ejemplo es el caso del



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

vapor Reunión, con pasajeros, de Marrugat y Comp., que recorría todos los puertos que se extendía a lo largo de la ruta del cabotaje en la costa sur de la isla.⁹

Los barcos suplían ventajosamente las comunicaciones y la actividad comercial. En la prensa trinitaria específicamente en el periódico el “Correo de Trinidad”, se encontró un apartado dedicado a las entradas y salidas de los barcos en el puerto cienfueguero, además de ilustrar el destino de las mercancías que transportaban los mismos. Ejemplo de ello, es el caso del bergantín “Napoleón” que en fecha del 24 de mayo de 1844 entra en el puerto con carga para los Sres. Flower y Prosper (El Correo de Trinidad, domingo 30 de junio de 1844.No 52.). Estas compañías comerciales que se fueron creando en la colonia como fruto de la concentración de fuertes capitales económicos, contaban con sus propios muelles y almacenes particulares, lo que les facilitaba la actividad comercial para su beneficio.

Los puertos de la costa sur de Cuba fundamentalmente Santiago de Cuba y Jagua desarrollaron la actividad de cabotaje para el comercio de todo tipo de recursos, ya fuesen oficiales o no oficiales. Entre los barcos dedicados a dicha actividad encontramos el buque Cayennaise, procedente del Caribe que se registra el 15 de julio de 1825 en el puerto de Santiago de Cuba y el 20 de julio, de igual año, en el de Jagua, declarada como una embarcación de carga y para el comercio de todo tipo.¹⁰

Si bien Cienfuegos sostiene relaciones con distintas regiones de la Isla no menos importantes resulta el comercio marítimo de cabotaje interno, aprovechando la amplia red fluvial. El transporte fluvial viene a constituir la navegación que realizan

⁹ Entre las embarcaciones que cubrían el cabotaje sur, también encontramos: El Pavo Real que cubrió un tiempo la ruta del Reunión, el vapor español Cisne, con su capitán el alférez de fragata graduado Don Bernardo Díaz de Soto; a los Sres. Fernández Zulueta y compañía-con pasajeros. Para la Habana con escala en Batabanó y Cienfuegos, encontramos la goleta Merced, su patrón D. Francisco Aguilar, y administra carga a flete y pasajeros. Se despacha en la tienda de D. José Cabrisas. Para Jagua de Casilda en Trinidad salía la goleta americana Virginia, capitán Burges, en lastre. Despachada por los Sres. Carret y Shelton. Del periódico, “el Correo de Trinidad”. (Trinidad), de 1827 a 1844.

¹⁰ Otros ejemplos son: Goleta La Gaselle, proveniente de Puerto Rico, para el comercio de variadas mercancías y con destino a los puertos de Santiago de Cuba y Jagua en 1825; la goleta L`Yrin desde Martinica, 1ro. De enero de 1826, con pasajeros y mercancías, que después continuaría su recorrido por Cienfuegos y Trinidad hasta llegar a la Habana. Referenciado de Cruz Ríos, Laura. Flujos franco inmigratorios en las jurisdicciones de Cuba y de Cienfuegos 1818 – 1868/ Lilia Martín Brito; Bernard Vincent, tutor.-tesis en cotutela presentada en opción al grado científico de Doctor en Ciencias Históricas e Historia, Universidad de Cienfuegos “Carlos Rafael Rodríguez”. Cuba, 2011.



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

embarcaciones a través de los ríos navegables movilizándolo carga y/o pasajeros entre dos o más puertos ubicados en las riberas de estos ríos y uniéndolos puntos geográficos diferentes en el ámbito nacional. El mismo se clasifica en Servicio Regular o de línea; que es el tipo de transporte fluvial que prestan las naves cumpliendo operaciones en rutas determinadas con frecuencias e itinerarios programados y aplicando fletes y costos de pasajes registrados.

También existe el servicio de transporte irregular, que es el tipo de transporte fluvial que no obedece a itinerarios y que actúan de acuerdo a la oferta y demanda de pasajeros y/o carga; generalmente operan bajo contratos especiales en la movilización de carga a su total capacidad de acuerdo a las reglas del mercado.

Para comprender el rol desempeñado por el cabotaje fluvial en la organización y desarrollo de la villa de Cienfuegos resulta imprescindible detenerse en el análisis del espacio que le fue asignado al nuevo núcleo poblacional. Sus tierras comprendían: “ Las haciendas comuneras de Caunao y Salado, principalmente, aunque la jurisdicción que les fue asignada se expandía por las de Camarones, Ciego Montero, parte de San Felipe de Cumanayagua, el mayorazgo de Yaguaramas y los corrales de San Antón y Limones, con varios realengos incluidos como los de San Pedro y Lomitas.

Existía una red fluvial que favorecía el establecimiento del intercambio entre el centro nodal y su hinterland, teniendo en cuenta la inexistencia y mal estado de los caminos. Este tipo de transporte permitirá apoyar la penetración hacia el interior de la región a la vez que facilita la transportación de los insumos y la producción de las nuevas áreas generadoras de recursos hacia otros centros distribuidores o de consumo. Un ejemplo de ello lo constituye la Barca del Damují muy mencionada en los protocolos notariales y actas capitulares de la primera mitad del siglo XIX. Esta barca pagaba renta municipal y se destacó como elemento de enlace entre los ingenios de las zonas aledañas a dicho río y el centro nodal, asegurando una ampliación en las comunicaciones y así interviniendo directamente en el desplazamiento económico de la región.



Un factor que favorece el transporte de cabotaje fluvial lo constituyó el boom azucarero de la década del 30 del siglo decimonónico, muy bien estudiado por Manuel Moreno Friginals en su obra: El ingenio Complejo Agroindustrial azucarero. La mayoría de las unidades productoras de azúcar de la región cienfueguera se ubicaron cercanas a la costa o a los ríos, vía que facilitaba la transportación de los azúcares hasta el puerto de embarque, pero que a su vez era utilizado para el traslado de alimentos, utensilios y víveres necesarios en los ingenios y trapiches como el Constancia, Laberinto, Cieneguita, Simpatía, y Reparador que aprovechaban la corriente fluvial del Damují.

Indudablemente, el movimiento económico del puerto de Cienfuegos se propaga naturalmente en su hinterland a través del cabotaje. Bajo su influencia todo el comercio se orienta hacia él, en tanto como centro nodal controla todas las importaciones y exportaciones y convierten a la ciudad del mercado de los campos de su alrededor.

Este tipo de comercio en la región cienfueguera permitió que en el periodo objeto de estudio se estableciera un intercambio recíproco de servicios, el campo atendiendo al aprovisionamiento de las ciudades y proporcionando a su vez productos comerciales y objetos manufacturados. La subsistencia física del ciudadano depende del campesino, pero la subsistencia social del campesino depende a su vez del, porque éste le ayuda a tener un género de existencia más confortable y modifica su standard of life.

De manera general en la región se desarrollan las diferentes condiciones que se han abordado en Cuba solo que ajustadas a su propio contexto. Su economía tiene un despegue como resultado de la expansión de la plantación azucarera esclavista, que fue posibilitado por las excelentes condiciones naturales que poseía, su condición portuaria la hizo una plaza comercial de importancia y hacia el final del período el ferrocarril completaría una fórmula económica esencial para el desarrollo.

El Mar un Superficie de Transporte.

La información disponible sobre el proceso de colonización del territorio de Jagua así como el origen del transporte de cabotaje en su espacio geográfico entre los siglos XVI y XVIII es escasa, no obstante deja entrever la supremacía de la iniciativa



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

privada sobre el interés estatal durante estas primeras centurias de dominación colonial española en Cuba.

Para las autoridades de la isla, representantes de los Habsburgo, quienes gobernaron España hasta 1700, los beneficios de extender la colonización a las tierras que bordeaban la bahía parecieron no merecer el esfuerzo; la inaccesibilidad, y una aparente escasez de recursos valiosos no los estimularon a apropiarse de ese espacio geográfico. Tales impedimentos continuaron desalentando a los funcionarios borbónicos en las dos primeras décadas del siglo XVIII, a pesar de no ignorar que en las aguas de la bahía incursionaban embarcaciones corsarias y piratas; efectivos adversarios en tanto amenazaban la viabilidad comercial de las colonias españolas así como la integridad de los territorios bajo su dominio.

Si bien, no hubo, por parte de la metrópoli, un interés excesivo por colonizar las tierras de Jagua; diferente será la posición asumida por los particulares quienes se anticipan al avance oficial apropiándose y poniendo en producción sus tierras, hecho que trae consigo el surgimiento de pugnas y conflicto entre las oligarquías regionales habaneras, espirituanas y Trinitarias una vez que se consolidan como grupo dominante en sus respectivos cabildos en la segunda mitad del siglo XVI. A partir de esta fecha el proceso de ocupación y explotación de las tierras en Jagua no se detiene. Sobre el particular, se pronunciaba ya en el año 1665 el capitán Sebastián Fernández de Gamboa quien señalaba:

Efteparage es abundante de todo ganado mayor y menor, con muy buenas monterías, y tiene mucha cosecha de legumbres, y tabaco, fértil para el maíz, yuca, platanares, y fumar copiosas pefquerias, hafta de tortugas, del ganado de cerda, es mucha abundancia, y por efa razón mucha la cosecha de la manteca para el abafto común, tiene fértiles vegas para arboledas y frutales de la tierra. (Archivo General de Indias. Santo Domingo Memorial del capitán Sebastián Fernández de Gamboa recomendando se estableciese un astillero en la bahía de Jagua. 61 (1665).)

Los particulares, se habían percatado que Jagua reunía los factores indispensables para consolidar su posición económica y social a través de la ganadería



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

debido a la existencia de según sugiere Pérez de La Riva (2004) “las sabanas, esas grandes pradera naturales, permitieron la multiplicación rápida del ganado mayor importado desde los primeros años de la conquista” (p.82), a lo que se unían los recursos naturales, clima, agua, relieve propicio, corta distancia al mar y ríos navegables, factores que también favorecía a corsarios, piratas y contrabandistas que comenzaron a frecuentar sus costas incluso a establecerse temporalmente en espacios como Cayo Carenas y Playa Alegre, con la finalidad de quebrantar el monopolio comercial español en el Nuevo Mundo. Así lo refiere la historiografía local:

Los piratas franceses se establecieron entre 1540 y 1543, construyendo careneros para carenar sus buques; en 1554 el puerto fue visitado por Jacques de Sores; en 1556, otro pirata, Guillermo Bruce, y durante los años 1557 y 1559 fue visita de Jagua el pirata conocido con el nombre de Juan el Temerario. En 1556, el famoso corsario Drake permaneció en la bahía poco tiempo. En 1602, una escuadra de buque piratas, que se supone mandada por el célebre Tomas Baskerville, estuvo en el puerto...” (Bustamante y Fernández, 1947, p.30).

El prolongado marco temporal que se extiende entre el traslado de la villa (1514) y los proyectos colonizadores impulsados durante el siglo XIX permitieron una consolidación del comercio ilegal en el espacio geográfico de Jagua. Su exigua población, desfavorecidos por la atención de los organismos centrales españoles, unido al férreo y complejo sistema comercial impuesto por la metrópoli que les impedía la libre adquisición de mercancías procedentes de Europa y la venta de sus productos y por consiguiente, no podían contar con el arribo regular de naves mercantes españolas. Semejantes niveles de escasez explican por qué una amplia franja de población se beneficia del contrabando, garantizando su supervivencia económica a través del comercio ilegal; comercio que se ve favorecido entre otras ventajas por las mencionadas condiciones naturales y geográficas que ofrecían sus costas y a cierta libertad que disfrutaban que les permitía realizar el ejercicio sin restricciones al encontrarse distante del principal centro administrativo de la Isla.

Lo anterior explica la alianza que logró articularse entre determinados particulares criollos que extraían beneficio del contrabando de cueros, maderas y ganados con los contrabandistas. La explotación extensiva de la ganadería y la



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

agricultura, encontró en el transporte de cabotaje la vía que activaría un incipiente sistema comercial, drenando hacia la costa toneladas de carne y otras producciones. Prueba de ello fue el hecho como bien lo destaca el citado Le Riverend (1985) “Estas actividades fraudulentas se acrecentaron como denunciaría en 1583, el gobernador Gabriel de Lujan, acusando directamente a Juan Recio – el mayorazgo mestizo – de “meter mano” en este tráfico que mantenía especialmente con los franceses” (p.188). Dicha actividad la realizaban desde tierra o en pequeñas y rústicas embarcaciones nombradas cachuchas y barcas, según el perfeccionamiento con que eran construidas.

Los hechos a los cuales nos hemos referido permiten afirmar que el cabotaje había adquirido carta de naturaleza, por obvias razones, desde mucho tiempo atrás, no solo en el interior de la bahía aprovechando la red fluvial sino también recorriendo, las recortadas costas que enlazaban de manera irregular los pequeños puertos de la costa sur.

El desarrollo comercial en que se encuentra inmersa la isla y el posterior despegue de la industria del azúcar implicó un mejoramiento de las técnicas navales para la transportación de mercancías y pasajeros, que alcanza su mayor esplendor entrado el siglo XIX, al producirse el fenómeno de la Revolución Industrial. Dicho fenómeno trae consigo la aparición del motor a vapor que aceleraría el tiempo de los viajes. Aunque la primera técnica naval que hizo entrada a Cienfuegos fue la carabela, y su entrada se inicia precisamente con el periodo de conquista y colonización (Roseau, 1920) proporcionada por Portugal, esta bahía también fue descanso para otras embarcaciones de vela como los bergantines y las goletas, además de las rústicas cachuchas de los pescadores.

Hacia 1804 el brigadier Don Honorato de Bouyón y su hijo el alférez de navío Don Félix Bouyón fueron comisionados para designar en la bahía de Jagua, un lugar adecuado para establecer un astillero (Roseau, 1920), debido a la riqueza maderera de la zona, que construiría navíos para la flota española. Aunque en ese momento la idea no se materializa, más adelante se establece una sierra en un río conocido como Jabacoa



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

localizado en un poblado conocido como "Paso del Lechuzo"¹¹, a partir de aquí la madera eran transportadas al astillero de La Habana, y utilizada en construcciones navales.

La necesidad imperante de ampliar las comunicaciones con los demás puertos de la isla, para la ampliación del cabotaje, y con los países del Caribe e Hispanoamérica fue promovida debido a la extensión de los intereses azucareros de la zona. El creciente interés económico que fue despertando la zona de Jagua en los colonialistas, condicionaría el surgimiento de un nuevo puerto con grandes posibilidades de desarrollo para el transporte marítimo de cabotaje en la Isla, puerto este que no será habilitado hasta el año 1827.

El comercio de cabotaje durante la colonización española en la Isla constituyó un factor vital para la subsistencia y desarrollo de las distintas comunidades, a la vez que se convirtió en un factor que ayudó a mejorar las comunicaciones y vías comerciales para el desarrollo de la economía. La bahía de Jagua por sus condiciones naturales se convierte en un espacio propicio para la transportación de cabotaje, lo que permitió una ampliación de la actividad comercial, que propinó a la zona, una fuerte concentración de capital económico.

La fundación de la colonia y su posterior configuración propicia que el transporte de cabotaje interior se fuera expandiendo a través de un comercio urbano y rural. Las líneas de vapores y los caminos mejorados posibilitaron su organización. Las economías locales del centro nodal de Cienfuegos a medida que se especializan se hacen más dependientes, lo que conllevó a que entre ellas se efectuara un amplio intercambio de productos que aumentó de manera paulatina.

Para comprender la organización y despliegue del transporte marítimo en Cienfuegos, resulta necesario detenerse en el tipo de gobierno que se establece. En la colonia, De Clouet establece una estructura de poder colonial rígida, sin dar cabida a la participación mayoritaria de la población. El fundador recibió y reelaboró las normas de

¹¹ En 1859 en "El Lechuzo" se funda Rodas que adopta ese nombre en 1869, porque entonces gobernaba la isla el Capitán General Don Antonio Fernández Caballero de Rodas, y en su homenaje se le denominó así.



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

convivencia social y relaciones jerárquicas de la España metropolitana en la isla, adaptándolas a las condiciones coloniales, de una sociedad nueva y a una geografía distinta, logrando de esta forma que el poder local quedara en manos de un pequeño grupo, una elite económica que dirigirá, en beneficio propio, el destino de la villa. Lo dicho anteriormente se refiere a que la autoridad política y económica en Jagua descansaba en las manos de Don Luis de Clouet y un pequeño grupo que gozaba de cierto poder económico, venía a ser una especie de autoridad excéntrica de la superior de toda la isla.

Las sociedades mercantiles se vincularon con la agroindustria como gestoras y suministradoras de la mano de obra esclava. No obstante a su existencia no contaban con ninguna legislación que determinara y organizara sus acciones y funcionamiento. No fue hasta la aplicación en Cuba del Código de Comercio de 1829 que el asociacionismo económico contó con un cuerpo legal que lo normalizara. El desarrollo económico que trajo el modo de producción esclavista y la nueva relación con un mercado internacional necesitaban de una legislación económica que estuviera acorde con la nueva realidad.

En el periodo de 1819 a 1837, el sistema marítimo logra una evolución con la entrada en vigencia del Código de Comercio, lo que permitió, según Le Riverend (1985) “eliminar todos los vestigios de la política intervencionista local” (p.33) e influyó, grandemente, en los comerciantes locales que ya contaban con el capital necesario y por ende con condiciones materiales adecuadas para empresas comerciales. El Código se puso en vigor en la localidad hacia el año 1833 (Soler Marchan, inédito, p.39) en que aparecen, por vez primera, en las actas capitulares las instancias de definición del comerciante y la forma de organización de las mismas.

Dicho Código fue determinante en la estructuración y organización de la actividad comercial en Jagua, pues con el entra en vigor la libre constitución de sociedades para cualquier empresa, siendo aplicable a cualquier ejercicio de comercio. No restringía de manera alguna el accionar independiente de las sociedades una vez creadas con las formalidades que les especifica. Las normas para las compañías eran las que se establecían por cláusula y condiciones de sus contratos sociales, en cuanto en



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

ellas no estuviese determinado y prescrito por las disposiciones del Código. Expresó así su carácter liberal, pero dejó explícitas las formalidades constitutivas que requería su registro mercantil. Por lo que con la puesta en práctica de esta legislación se refuerza aún más una de las alternativas características utilizadas, en la organización comercial en Jagua, la formación de asociaciones mercantiles y comerciales dedicadas a la refacción del capital de la localidad. Las cuales, tuvieron una rápida formación y avances acelerados a tal punto que por una parte refaccionaban y por otra parte vendían, entrelazándose, cada vez más, el comercio en ellas.

El auge mercantil y portuario experimentado en Cienfuegos, desde su fundación, hizo posible el funcionamiento organizado de la actividad comercial, a la par que fue creciendo el número de comerciantes. Renombrados apellidos cienfuegueros como los Santa Cruz, Bouyón, Comas, Capote, Cardoso, Madrazo, Rodríguez del Rey, Puerto, Barrade, Dorticós, iniciaron y vieron crecer su capital, en actividades como la producción de maderas, el ganado, la cera, el café, el tabaco y el comercio de importación y exportación, las cuales resultaron ser fuentes de ganancias seguras en los años anteriores a la gran explotación azucarera. Este grupo de hombres se fue fortaleciendo económicamente hasta llegar a dominar la producción azucarera y su comercialización, logrando la concentración de un poderoso capital marítimo comercial en la región.¹²

¹² El 18 de enero de 1824 en Cienfuegos, según un contrato de venta entre Honorato de Bouyón y su hijo Félix, con Pablo Soler para el comercio de madera y las acciones del ingenio Señora de Regla, establecen sociedad durante seis años. Tomado de: Cruz Ríos, Laura. Flujos franco inmigratorios en las jurisdicciones de Cuba y de Cienfuegos 1818 – 1868/ Lilian Martín Brito; Bernard Vincent, tutor.-tesis en cotutela presentada en opción al grado científico de Doctor en Ciencias Históricas e Historia, Universidad de Cienfuegos "Carlos Rafael Rodríguez". Cuba, 2011



Conclusiones:

Ante la ineficiencia del transporte terrestre, el transporte marítimo de cabotaje, durante los siglos de dominación colonial en Cuba se convirtió en un importante instrumento de integración de las economías, formando una verdadera red comercial entre las distintas regiones de la isla, además de solucionar los problemas suscitados en los intercambios mercantiles y en el traslado de personas.

Las condiciones naturales y la posición estratégica de la bahía de Jagua, además de las características de su puerto, permiten un rico intercambio con las distintas regiones de Cuba que otorga al asentamiento urbano cienfueguero, un potencial de crecimiento en la infraestructura portuaria, que sería un elemento clave para el desarrollo de la economía de la región cienfueguera.



Referencias bibliográficas:

1. Bustamante, Luis (1947): *La comarca de Jagua hasta la fundación de la colonia Fernandina de Jagua*. Imprenta El siglo XIX. La Habana.
2. Código de Comercio decretado, sancionado y promulgado en 30 de mayo de 1829 .España: Imprenta Real, 1829.
3. Cruz Ríos, Laura. Flujos franco inmigratorios en las jurisdicciones de Cuba y de Cienfuegos 1818 – 1868/ Lilian Martín Brito; Bernard Vincent, tutor, tesis en cotutela presentada en opción al grado científico de Doctor en Ciencias Históricas e Historia, Universidad de Cienfuegos “Carlos Rafael Rodríguez”. Cuba, 2011.
4. Chaviano Pérez, Lizbeth J (2014): *Trinidad. Una historia económica basada en el azúcar [1754-1848]*. Editorial Bellaterra. Barcelona
5. Edo Llops, Enrique (1943): *Memoria histórica de Cienfuegos y su jurisdicción*. Imprenta UCAR, García y Cía., (Tercera Edición).La Habana.
6. García Álvarez, Alejandro (1990): “La gran burguesía comercial en Cuba 1899-1920”. Editorial de Ciencias Sociales. La Habana.
7. García Martínez, Orlando (1976- 1977): *Estudio de la economía cienfueguera desde la fundación de la colonia Fernandina de Jagua hasta mediados del siglo XIX*. En Revista *Islas* N. 55-56, Septiembre 1977.
 - a. (2012): *Esclavitud y colonización en Cienfuegos 1819 -1879*. Editorial Mecenás. Cienfuegos.



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO

- b. (2011): *La sublevación esclava en la goleta Amistad: Ramón Ferrer y las redes de contrabando en el mundo Atlántico*. Ediciones Unión. La Habana.
8. García Rodríguez, Alejandro (2010): *Inmigración, economía y sociedad 1880-1920*. Editorial Mecenasa. Cienfuegos.
9. Ibáñez Terry, Juan Carlos: *El proyecto fundacional de la colonia Fernandina de Jagua 1819 – 1825*/ Juan Carlos Ibáñez Terry; Carlos Venegas Fornia, tutor. Trabajo en opción al título de Master en Estudios Histórico regionales, Instituto de Historia de Cuba, (La Habana), 2006.
10. Le Riverend, Julio (1985): *Historia económica de Cuba*. Editorial de Ciencias Sociales. La Habana.
11. *Historia de Cienfuegos* (1992): Período Colonial (1902-1958). Cienfuegos.
12. Marrero, Leví (1974): *Economía y Sociedad*. Editorial Playor. (En cuatro Tomos). S.A.Madrid.
13. Martín Brito, Lilian (2006): *El desarrollo urbano de Cienfuegos en el siglo XIX*. Editorial Mecenasa. Cienfuegos.
14. Mora Alpizar, Mercedes del R (1989): *Glosario de términos navales*. (Inédito). Cienfuegos.
15. Moreno Friginals, Manuel (1978): *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*. Editorial de Ciencias Sociales. La Habana. (En Tres Tomos).
16. Ortega y Macetty, Manuel (1878): *La política españolas en sus provincias ultramarinas su pasado su presente y su porvenir*. Librería-Imprenta, Papelería O' Reilly, No.54. La Habana.
17. Pérez de la Riva, Juan (2004): *La conquista del espacio cubano (1913-1976)*. Editorial Fuente Viva Fundación Fernando Ortiz. La Habana.



18. Pezuela, Jacobo de la (1863): *Diccionario geográfico, histórico y estadístico de la Isla de Cuba*. Imprenta del Establecimiento Mellado. Madrid. (En cuatro tomos).
19. Rovira González, Violeta (1975-1976): *Apuntes sobre la organización de la economía cienfueguera y significación de los franceses fundadores de ella. Introducción a la historia de Cienfuegos 1819- 1860*. En Revista *Islas* N.52-, Septiembre- Abril 1976.
20. Sagra, Ramón de la (1861): *Historia física, política y natural de la Isla de Cuba*. Librería Hachette. París.
21. García Rodríguez, Alejandro. Asturianos en Cienfuegos: *Rasgos de una colectividad regional 1860-1930*. TESIS EN OPCIÓN AL GRADO CIENTÍFICO DE DOCTOR EN CIENCIAS HISTÓRICAS. LA HABANA, 2016. 29p (trabajo inédito)
22. Selki González, Jady Yemila. *El asociacionismo mercantil en la región histórica de Cienfuegos entre 1830 y 1857*. MsC. Alejandro García Rodríguez, tutor. Trabajo de Diploma, Universidad de Cienfuegos, Carlos Rafael Rodríguez, 2014-2015.
23. Soler Marchan; David. Algunas consideraciones sobre el desarrollo comercial en Cienfuegos de 1819 a 1860. (Inédito).
24. Roseau, Pablo L. y. Díaz de Villegas, Pablo (1920): *Memoria descriptiva, histórica y biográfica de Cienfuegos 1819-1919*. Establecimiento Tipográfico El Sigo XX. .La Habana.
25. Torres Cuevas, Eduardo y Oscar Loyola (2001): *Historia de Cuba 1492-1898. Formación y liberación de la nación*. Editorial Pueblo y Educación. La Habana.
26. Venegas Delgado, Hernán (1993): *Provincias, regiones y Localidades. Historiografía regional cubana*. Fondos Trópicos. Caracas, Venezuela.



- a. (2002): *La región en Cuba. Un ensayo de interpretación histórica*. Editorial Oriente. Santiago de Cuba.

27. Zanetti, Oscar(2014): *Trayectoria de la historiografía económica en Cuba.*», en *La escritura del tiempo. Historia e historiadores en Cuba contemporánea*". UNIÓN. La Habana.

Fuentes Documentales:

Archivo General de Indias: Leyes de Indias. Título Quinto De las Poblaciones. Felipe Segundo. Ord. 34, 35, 36 de poblaciones.

Archivo General de Indias. Santo Domingo Memorial del capitán Sebastián Fernández de Gamboa recomendando se estableciese un astillero en la bahía de Jagua. 61 (1665).

AHPC: Actas capitulares del ayuntamiento de Cienfuegos, desde 1830 hasta 1848.

AHPC: Protocolos Notariales José Joaquín Verdaguer, desde 1825 hasta 1848.

Archivo Histórico Municipal de Trinidad. Fondo Ayuntamiento. Actas Capitulares. Legajo 1730 – 1734. Folio 164 – 165. Cabildo del 20 de febrero de 1733.

AHNC: Gobierno General Civil, Leg, 274 No 13629.

AHNC: Gobierno General Civil, Leg, 59 No 61.

AHNC: Gobierno General Civil, Leg, 338 No 18510 y No 18511.

AHNC: Gobierno General Civil, Leg, 378 No 18621.

AHNC: Gobierno General Civil, Leg, 49 No 25165.AHNC.

Museo Provincial de Cienfuegos. Fondo: Florentino Morales. La Navegación en Cienfuegos. Navegación a vapor.

Fuentes publicistas:

El Correo de Trinidad. (Trinidad). 1827-1844.

El Comercio. (Cienfuegos), miércoles, 22 de Abril de 1953).

La Hoja Económica. (Cienfuegos). 6 julio del año 1847.

Planos, Mapas y Fotografías:

AHNC: Mapoteca. Planos de la Jurisdicción de Cienfuegos.

Foto cortesía del Lic. Félix E. Otero Molina (Lilo).

Foto del Museo Municipal de Abreus.

Mapas del Centro de Fondo Raros y Valiosos de la Biblioteca Provincial de Cienfuegos.



Título Convención 2021
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
TÍTULO