

GIBARA EN EL SIGLO XIX: LA MAR, LOS BUQUES Y LOS PAPELES

José Abreu Cardet*

EL PUERTO

La historia de la porción oriental de la isla se puede estudiar desde diversos ángulos y con diferentes criterios. Uno de ellos, quizás de los más apasionantes, es la búsqueda de las fronteras portuarias, asunto muy diferente de las marítimas. El tema, sin embargo, ha recibido escasa atención de la historiografía cubana. Por lo menos se ha publicado muy poco al respecto. Aunque se sabe de la importancia del comercio de contrabando o rescate, se le ha dado muy poca relevancia a las gestiones de los terratenientes criollos del oriente de la isla para abrirse un espacio en el comercio internacional. Tampoco se ha valorado el papel que desempeñaron los puertos y embarcaderos en el oriente de Cuba.

Pese a la extensión del litoral del departamento oriental de la capitania general de Cuba, era éste un mundo de pocos puertos hasta el siglo XIX. Inmensos fragmentos de estas costas carecían de ellos. Entre finales del siglo XVIII y las primeras décadas del XIX se crearon varios embarcaderos. La historia económica de Cuba necesita explicar las causas que llevaron a la creación de esos puertos, además del desarrollo demográfico y del impulso político que permitió que en el siglo XVIII se formaran varias poblaciones. Algunas de ellas, incluso, se convirtieron en ayuntamientos. Hasta el presente no se ha particularizado en cada caso para encontrar un sustento económico a este desarrollo. Es cierto que estamos ante una gran falta de fuentes. Los archivos de tres de

* Ministro de Cultura, Oficina de Historia de Holguín, Cuba.

estas poblaciones fueron por completo destruidos o muy afectados en las guerras de independencia. Nos referimos a Bayamo, Tunas y Jiguaní; pero la papele-
ría de Holguín y Manzanillo escapó a las desgracias de la guerra. También en
otros archivos, como el de Santiago de Cuba y el Nacional, existen documentos
que pueden sustentar una investigación en este sentido. Uno de esos puertos
creados en el oriente de Cuba es el de Gibara.

La bahía de Gibara está situada en la costa norte del oriente de Cuba.
Hasta mediados del XVIII este territorio era la costa norte de Bayamo, una de
las primeras villas fundada por los conquistadores. Vecinos de esta villa
iniciaron el poblamiento del referido territorio. Alrededor de 1720 fundaron la
población de Holguín, a unos 30 kilómetros de la costa. En 1752 se creó el
ayuntamiento. La fundación de esta población es también un verdadero misterio
para la historia económica y demográfica. Se desconoce por entero toda infor-
mación en este sentido. Los criterios expuestos hasta el presente por la histo-
riografía sobre la fundación y el otorgamiento del título de ciudad y la formación
del ayuntamiento tienen un enfoque político.

Existen evidencias de que un lento pero constante incremento demográfico
y económico hizo que estos colonos situaran sus fronteras del comercio de
contrabando en cada ensenada o solitaria bahía del extenso litoral. Es en extremo
difícil analizar, según criterios de la historia económica, el oriente de la isla. El
auge económico del occidente tiende a deslumbrar al estudioso. Es difícil encon-
trar los ritmos de desarrollo de esta zona y determinar los crecimientos y mucho
menos los ciclos.

Siguiendo esa lógica de un paulatino pero constante auge económico en
el oriente de Cuba, nos encontraríamos ante una situación peculiar. Al inicio
del siglo XIX el irregular comercio de contrabando no satisface las crecientes
necesidades de la población de la jurisdicción. La situación del comercio de
contrabando ha sido agravada por el caos establecido por las guerras napo-
leónicas, las de independencia de América y la de Estados Unidos y Gran
Bretaña. Habilitar un puerto se convierte en asunto de interés para los criollos.
En la jurisdicción se ha incrementado considerablemente la población y la rique-
za. Sobre esto existen fuentes que demuestran el salto demográfico. El tema
económico es menos conocido, aunque hay una buena cantidad de protocolos
notariales en el Archivo Provincial de Holguín que pueden dar una respuesta
bien sustentada en ese sentido, enmarcando en este análisis la necesidad de
fomentar un puerto.¹

En 1817 los terratenientes locales apoyaban mediante el cabildo las ges-
tiones del gobernador de la jurisdicción para fundar un puerto. Se escogió a

¹ Un ejemplo de esta necesidad es el salto demográfico. La población en 1803 había llegado
a alcanzar la cifra de 16 000 vecinos. Archivo Nacional de Cuba, fondo Real Consulado, leg. 74,
núm. 2828.

Gibara, la bahía más cercana a Holguín, aunque tenía grandes desventajas para la navegación: poco calado y disminuido por dos ríos que vertían sus aguas y arrastres a la bahía. La zona escogida para su ubicación fue la margen menos conveniente; donde el calado era más reducido aún. La única ventaja era la proximidad a Holguín. La otra margen de la bahía, de mejores condiciones para la navegación, tenía una extensa franja de pantanos que era necesario sortear para llegar a la ciudad de Holguín. La situación empeoraría con el incremento del tonelaje de los buques mercantes. Es una bahía sin protección natural contra los vientos del mar. La población portuaria estaba rodeada de altas colinas que dificultaban el tráfico de las carretas de bueyes. La solución encontrada a este problema fue trasladar hasta un embarcadero construido en uno de los ríos las mercancías de exportación. Desde allí se transportaban en balsas y goletas hasta los muelles y almacenes. Esta misma operación, pero en sentido inverso, se hacía con los productos importados. Es interesante que, habiendo otras bahías de mejores condiciones para la navegación, se escogiera a Gibara. Pienso que fue decisiva su cercanía con la ciudad de Holguín. Gibara produjo una migración interna de los vecinos de la jurisdicción y luego una importante inmigración española. El impacto de esta migración en la economía local no se ha encarado. A Gibara van a parar algunos terratenientes de relieve, incluso individuos con suficiente capital para fundar un puerto. La inmigración hispana es en extremo importante. En 1858, del total de 5 273 vecinos blancos, unos 887 habían nacido en España.² El aporte económico de la inmigración tampoco se ha tenido en cuenta. Por los protocolos notariales, testamentos, expedientes para matrimonios de la Iglesia y otros documentos se puede determinar si estos individuos aportaron una cifra importante de la capital a la localidad.

Los españoles lograron controlar el comercio. Desarrollaron una superestructura portuaria y de transporte terrestre y marítimo que acaba enmarcando un amplio hinterland. En el siglo XIX no existía un puerto cercano que compitiera con el de Gibara. Es cierto que un historiador local atribuye el retraso en la decisión de habilitar el puerto a presiones de otros. Pero el asunto no parece tener sustentación real. El puerto de Baracoa se encontraba demasiado aislado para poder competir con Gibara. Grandes cadenas montañosas lo separan, y no fue sino hasta la segunda mitad del siglo XX que éstas fueron abiertas al tráfico terrestre. Santiago de Cuba, Manzanillo y Nuevitas, otros puertos de la parte oriental, también se encontraban muy retirados para hacerle competencia.

Cerca de Gibara surgió, para las últimas décadas del siglo XIX, el embarcadero de Bitá, por donde el ingenio azucarero Santa Lucía exportaba su producción, pero sólo adquirió relevancia hasta el siglo XX, gracias a su ampliación y conversión en un subpuerto. Durante el siglo XIX, Gibara era propietaria

² Leyva y Aguilera, *Gibara*, 1894, pp. 230-240.

absoluta de la importación y la exportación de la jurisdicción de Holguín y otros territorios cercanos. En el territorio de éste tiende a surgir una serie de cultivos y explotaciones de exportación como el azúcar, el tabaco, la madera y otros. Estamos ante una explotación eminentemente agrícola. Sobre la apropiación de la tierra en el hinterland existen más preguntas que respuestas. Existe una peculiaridad muy diferente en esta comarca respecto a la propiedad y la explotación de la tierra que no se da en el resto de la jurisdicción ni en las demás jurisdicciones del norte y el centro del oriente de Cuba. Aquí se produce una mayor fragmentación de la tierra. Al mismo tiempo, una explotación más intensiva dada por la producción para la exportación de tabaco y azúcar. El estudio de los Protocolos Notariales de Holguín y Gibara nos podrían adentrar en una visión interesante sobre lo que se ha llamado la Cuba A y la Cuba B. Es decir, la región de la plantación esclavista azucarera fundamentalmente en el occidente, y la tierra del pasto y del ganado en el oriente. Lógicamente, viendo el asunto de una forma muy simple y esquemática, pues estas generalizaciones tienen excepciones.

El comercio se incrementó incesantemente. Si en 1827 se habían importado y exportado mercancías por un valor de 72 340 pesos, diez años después llegaban a 260 290 pesos y en 1847 a 638 687, cifra que se superó en 1858 con la cantidad de 666 040. Durante el cuatrienio de 1861 a 1864 se importaron mercancías por un valor de 593 564 pesos y se exportaron 3 913 158 pesos.³

En la guerra de independencia de 1868 a 1878, los inmigrantes españoles promovieron la creación de un sistema defensivo que logró contener o disminuir el efecto destructivo de los ataques insurrectos en el hinterland. Estas construcciones se realizaron con el aporte de los vecinos del puerto y el hinterland. El Ayuntamiento gibareño, integrado por experimentados comerciantes, llevó a cabo un sistemático control de los gastos que produjeron estas construcciones y el aporte del vecindario. Parte de esa documentación se salvó y se encuentra a disposición de los investigadores en el Museo Municipal de Gibara. Estamos ante una posibilidad de historiar económicamente la reacción de una región en específico ante un conflicto armado.

La posguerra (1880 a 1894) trajo una continuación del progreso económico. El ferrocarril de Holguín a Gibara, concluido en 1893, es un ejemplo elocuente de ello; tenía unos 30 kilómetros de extensión y fue construido principalmente con capital acumulado por comerciantes e industriales gibareños.

El siglo XX será el desastre. El eje económico de la región del norte de oriente se desplazó para la gran industria azucarera, en especial las grandes compañías azucareras estadounidenses establecidas en el norte de oriente. Gibara quedó por entero fuera de esa expansión azucarera. Los ingenios del hinterland, en extremo afectados por la guerra de 1895, acabaron cerrando de-

³ *Ibid.*, pp. 161-171.

finitivamente, con la excepción de uno que logró dar el salto tecnológico y económico, y se convirtió en un central azucarero. Gibara perdió toda su importancia, pues los centrales azucareros del norte de oriente construyeron sus propios puertos o subpuertos. El establecimiento de uno de ellos, Antillas, en la bahía de Nipe, será otro golpe al comercio gibareño. Es ésta una bahía profunda y la mayor de Cuba. El ferrocarril central llega hasta los muelles del nuevo puerto.

La construcción del ferrocarril central en los primeros años del siglo XX se agrega a las dificultades. Con él se pudo trasladar a todo el país la mercancía importada por los muelles de La Habana y de Santiago de Cuba. Este pequeño puerto en cierta forma entraba a competir con esos verdaderos colosos portuarios. El ferrocarril de Holguín a Gibara era de vía estrecha. Era imposible conectarse con el nacional directamente. Se requería un costoso trasbordo. Por último, la carretera central y el desarrollo del transporte automotor en el siglo XX se sumaron a estas “desgracias”. El comercio local se arruinó o se vio profundamente afectado. Gibara se convirtió en sinónimo de pobreza.

DOCUMENTOS Y BUQUES

Gibara fue producto de las muchas necesidades de los terratenientes y campesinos holguineros de inicios del siglo XIX, pero también de la imaginación de un historiador. Su fundador, el teniente gobernador de la jurisdicción de Holguín, Francisco de Zayas, es considerado como el primer historiador de Holguín. Escribió y publicó en la revista de la Sociedad Económica de Amigos del País una compilación de documentos sobre el origen de Holguín. En ellos hay referencias a la bahía y al incipiente puerto en aquellos momentos. En 1865 en Holguín fue publicada la primera monografía histórica sobre esta región por Diego Ávila y del Monte. En este texto se dedica una parte significativa a Gibara, que ya para esa fecha era todo un acontecimiento comercial en la zona.⁴

En 1895 se publicó el texto más importante realizado hasta el presente sobre Gibara. Nos referimos al libro *Gibara y su jurisdicción* de Herminio Leyva. El autor, persona de prestigio en su época, logró consultar una gran cantidad de fuentes estatales y privadas, contó además con el testimonio de numerosas personas que desempeñaron un papel relevante en la historia del puerto. El autor reprodujo una cantidad considerable de documentos, algunos textuales y de otros, la información. Este criterio del escritor fue una suerte para los que hemos continuado el estudio de esa localidad, ya que una parte de

⁴ La primera edición prácticamente ha desaparecido. La más conocida es una segunda, realizada por el periodista José María Heredia en 1926. Ávila y del Monte, *Memorias*, 1926. Este periodista le agregó una segunda parte que se refiere a las guerras de independencia.

esos documentos se perdieron. En el libro se reflejan con gran objetividad varios análisis sobre la economía local. Aunque el autor no es un historiador de oficio, sorprende por las valoraciones que realiza sobre el puerto. Hace también un estudio breve sobre el hinterland sin definirlo como tal. Elude por entero las pasiones que se vivían en aquellos momentos en torno al debate independentista. Para evitar inmiscuirse en un tema tan delicado, deja a un lado un periodo tan significativo como la guerra de 1868 y la Guerra Chiquita.

La obra del historiador holguinero, José Agustín García Castañeda, es una fuente importante para comprender la historia del puerto. Este escritor, nacido en 1902 y fallecido en la década de los ochenta del siglo XX, escribió una breve historia de la villa portuaria titulada *Así es Gibara*. La obra es bastante peculiar. La primera parte es una breve historia de Gibara de escaso valor. La segunda se compone de una gran cantidad de anécdotas populares. El libro, considerado ofensivo por algunas de estas anécdotas, fue repudiado e incinerado públicamente en la villa en la década de los cincuenta del siglo XX, hecho bastante peculiar en la historia cubana. Pero la parte más valiosa de la obra de este autor respecto al tema estudiado son sus diversas monografías sobre el municipio de Holguín. En ellas se recoge una gran cantidad de información sobre Gibara. No podemos olvidar que esta población perteneció al referido municipio hasta 1874.⁵ Entre sus análisis resalta *La municipalidad holguinera desde sus orígenes hasta 1799*. En él refleja con gran acierto el impacto económico producido por el puerto en las primeras décadas de su constitución. Aunque con absoluta fidelidad hacia el pensamiento positivista, hace responsable de ese auge al teniente gobernador que fundó el puerto y tomó otras medidas progresistas en la comarca.

Antonio Lemus Nicolau publicó un folleto sobre el teatro de Gibara. Enrique Doimeadios dirigió una revista de historia, titulada *Gibara*, de salida trimestral. En ella se publicaron artículos de indiscutible importancia para la historia de Gibara, la mayoría de un carácter social y político. Este colega también ha confeccionado varios textos sobre la historia local que permanecen inéditos.

Sobre la villa se ha acumulado una obra inédita que no se puede obviar. Destacan las crónicas de Andrés Pascual Marino, depositadas actualmente en el Museo Municipal de Gibara. El autor ya fallecido anotaba en libretas escolares lo que acontecía diariamente en la villa desde los años cuarenta hasta su fallecimiento en los años setenta. Enrique Doimeadios también ha confeccionado una serie de monografías sobre diversos aspectos de esta localidad. La Universidad Pedagógica de Holguín ha promovido la confección de tesis de

⁵ Los textos escritos por García Castañeda que hacen referencia a la historia de Gibara, además del ya referido *Así es Gibara*, son *Municipalidad*, 1949; "Municipalidad" (inédito); *Batería*, 1979. García Castañeda dejó también una gran cantidad de notas manuscritas, algunas de ellas relativas a Gibara y su zona de influencia. Éstas se encuentran en el Museo Provincial de Holguín, en un fondo dedicado a tan fecundo historiador.

graduado sobre historia regional. Entre ellas se han realizado varios estudios sobre Gibara o su hinterland. Algunos de éstos son estudios parciales sobre determinadas áreas del antiguo hinterland gibareño, como por ejemplo análisis sobre la zona de Velasco, el actual municipio Rafael Freyre. Copias de una parte de esas tesis inéditas se encuentran en la biblioteca de la referida universidad. El ferrocarril de Gibara también ha llamado la atención de los estudiosos. En 1987 la Comisión de Historia de Holguín publicó, de Elda Fernández, *El ferrocarril Gibara Holguín*.

LA COVADONGA CUBANA: SUSTENTACIÓN ECONÓMICA DE UNA GUERRA

En la amplia bibliografía que generaron las guerras de independencia, las referencias a Gibara son menores. Éste era territorio por completo controlado por las autoridades hispanas. En el caso de los insurrectos, como incursionaron muy escasamente en esta zona, la memoria histórica publicada es bastante escasa. De todas formas existen algunos testimonios sobre incursiones en el territorio del hinterland gibareño, como la descripción que hace el patriota Ignacio Mora de un ataque realizado en abril de 1873 a un poblado del mismo. Este diario fue publicado como anexo a una biografía sobre Ana Betancourt, esposa de este individuo, elaborada por la historiadora Nydia Zarabia. También tenemos la descripción de una incursión realizada por Vicente García, uno de los líderes de la insurrección, en la zona de cultivo durante la guerra de 1868. El diario fue publicado por el historiador Víctor Manuel Marrero en *Vicente García: leyendas y realidades*, Editora Ciencias Sociales, La Habana, 1986. La única expedición que desembarcó en el hinterland del puerto fue historiada por Milagros Gálvez en su texto *Expediciones navales en la guerra de los Diez Años*, publicado en el año 2000 por Ediciones Verde Olivo.

Las operaciones militares realizadas durante la guerra de 1895 también han generado toda una serie de testimonios. La más relevante fue el ataque al fuerte de Loma de Hierro en agosto de 1896. Este fortín estaba situado en el hinterland del puerto. Uno de los oficiales mambises, Aníbal Escalante Beatón, publicó en sus memorias documentos y una descripción sobre este asunto. De dicho texto se han realizado tres ediciones. El diario de Calixto García, donde se describe esta acción, fue publicado por el autor del presente trabajo y la historiadora Elia Sintés, como parte de una biografía y compilación de textos del general Calixto García en la editorial cubana Ciencias Sociales en 1998. El oficial insurrecto Constantino Pupo y Aguilera publicó en 1956 un libro llamado *Patriotas holguineros*, con biografías de algunas de las principales figuras de la guerra, en las que hace referencia a operaciones realizadas en este territorio.

Se han hecho algunos estudios sobre las defensas construidas por los españoles en este territorio, como el de Ángela Peña y Enrique Doimeadios y el de Tamara Blanes, ambos inéditos hasta el presente. También existen algunos estudios sobre acciones específicas realizadas por los insurrectos en el hinterland del puerto. El caso más trabajado es el de Loma de Hierro. Existen por lo menos tres breves monografías sobre ese acontecimiento. Pero hasta el presente no se ha realizado un análisis general tratando de comprender el papel de Gibara y su hinterland en las guerras de independencia. Esta historiografía ha dejado a un lado por entero el aspecto económico de la contienda, factor que es indispensable en el caso de Gibara. Era aquella la única zona que se mantenía en producción para la exportación en gran escala en todo el oriente, por lo menos de una forma que continua. La posibilidad de este tipo de análisis de una economía en medio de una guerra no se ha realizado.

LOS DOCUMENTOS

Si hemos de comenzar nuestra búsqueda por los archivos y bibliotecas nacionales, por lo menos los más conocidos en un ámbito de todo el país, debemos de referirnos al Archivo Nacional del Cuba, situado en la ciudad de La Habana. Allí se encuentran documentos tan significativos como los generados por la habilitación del puerto, la construcción de los muelles, etc. Los fondos donde hemos encontrado mayor información sobre Gibara y su hinterland son: fondo Intendencia General de Hacienda, fondo Gobierno General, fondo Correspondencia de los Capitanes Generales, fondo Reales Órdenes y Cédulas, fondo Donativo y Remisiones, fondo Real Consulado.

En estos fondos se encuentran dos expedientes de singular valor. Uno de ellos es el creado para la solicitud del título de villa para Gibara. Se encuentra en el Gobierno General, legajo 17, número 583. El otro es el expediente para la habilitación del puerto que comprende documentos desde 1807 hasta 1820. Se encuentra en el fondo Real Consulado, legajo 74, número 2823.

En orden descendente en este viaje hacia la semilla del tiempo debemos visitar la Biblioteca Nacional José Martí en La Habana. Allí existe una valiosa colección de periódicos y revistas. Algunos publicados en Gibara, otros nacidos en comarcas diferentes guardan información sobre el puerto que biografiamos. También la biblioteca del Instituto de Lingüística que se encuentra en la sede de la Sociedad Económica de Amigos del País tiene una valiosa colección de periódicos gibareños del siglo XIX. El Archivo Provincial de Santiago de Cuba tiene en sus fondos los del Gobierno Superior Civil y los del Gobierno Provincial. La primera guarda valiosos informes sobre el periodo colonial y la segunda sobre la república. En Holguín también existe una documentación que es necesario consultar. Entre ella se destaca el Archivo Provincial. Aquí

se encuentra toda la documentación de Gibara hasta la constitución del ayuntamiento, es decir, hasta 1874. Pese a la separación en esa fecha, se mantiene determinada documentación de sumo valor. Por ejemplo, en los protocolos notariales se asentaron diversos negocios realizados en Gibara. Además, quien pretenda ver el fenómeno del puerto en todas sus dimensiones, incluyendo en ello el hinterland, se encuentra con la realidad de que una parte del mismo estaba situado, en cuanto a todo lo administrativo, en la demarcación del Ayuntamiento de Holguín, lo que hace obligatoria la consulta de documentos resguardados allí. El detalle, preciosista en muchas ocasiones, de los funcionarios de las capitanías pedáneas nos da la posibilidad de comprender cómo evoluciona este territorio del hinterland. El Museo Provincial de Holguín también guarda documentación sobre la historia colonial de Gibara. Se encuentra allí por ejemplo el expediente de venta del mayor ingenio azucarero de la primera mitad del siglo XIX del hinterland gibareño. De este museo deben consultarse los fondos siguientes: fondo Tenencia de Gobierno, carpeta de documentos de las capitanías pedáneas, fondo Colonia, fondo Guerra de 1868, fondo Guerra de 1895.

En la villa de Gibara existe también un conjunto de documentos que debe consultarse. Entre ellos, para los estudios demográficos se encuentra el Archivo de la Parroquia de San Fulgencio de Gibara, el Archivo de la Parroquia de San Marcos de Auras, el Archivo de la Parroquia de Santa Florentina de Fray Benito y el Archivo del Registro Civil. Para la actividad comercial se encuentran los protocolos notariales, que van desde 1843 hasta 1916. Es para ese periodo que se ha conservado un mayor número de ellos, que permite una investigación relativamente exhaustiva. Dichos documentos se encuentran en el Museo Municipal, al igual que los fondos del Ayuntamiento, del Casino Español y una miscelánea de materiales diversos sobre el siglo XIX.

MUCHAS PREGUNTAS Y POCAS RESPUESTAS

Para un análisis del puerto de Gibara existe una extensa documentación. Esto nos permite adentrarnos en el estudio del puerto y su hinterland. Uno de los asuntos para intentar comprender esta subregión es valorarlo desde un ángulo que nos sitúa en unas condiciones materiales y espirituales muy diferentes al resto de oriente, en especial a las llanuras del Cauto. Un aspecto que salta a la vista del investigador es enmarcar las dimensiones del hinterland o zona de influencia del puerto. El asunto no es fácil, pues el hinterland varió al compás de los conflictos independentistas del siglo XIX.

Otro de los asuntos prácticamente desconocidos es el impacto del puerto en las jurisdicciones de Holguín y otras comarcas limítrofes. Este aspecto merece una reflexión. Casi por regla se ha visto al puerto como un fenómeno

en sí, sin intentar comprender el impacto que causó en zonas alejadas pero sensibles a los cambios que introdujo en la jurisdicción.

En el orden de la historia económica no se han podido determinar con precisión los ciclos a que estaba sometida la vida material de este territorio. Mucho menos se tiene una visión del desarrollo demográfico de esta zona, ni del peso real que mantuvo durante su historia la migración interna primero y luego la inmigración española. Tampoco están del todo claros los intereses de casas comerciales y líneas de navegación españolas o extranjeras en el puerto. El papel del cabotaje en Gibara tampoco ha tenido todo el interés que requiere un tema tan trascendental en la Cuba colonial.

Las guerras de independencia son uno de los temas más tratados por la historiografía cubana. Pero, pese a la abundante bibliografía, no se ha emprendido un estudio serio del papel de Gibara en las mismas. Este fragmento del litoral ofrece a los ojos del investigador una gran ventaja, pues es como si se trasladara una parte del occidente o la Cuba A, y se insertara en el corazón de la tierra del mambí. Pese al largo camino historiográfico andado, es necesario reconocer que este viaje a la semilla del tiempo no ha concluido. Quizás sea mucho más largo de lo que imaginamos.

BIBLIOGRAFÍA

- ALMEIDA, ALFREDO, "La jurisdicción de Holguín de 1860 a 1868" (inédito).
- ÁVILA Y DEL MONTE, DIEGO, *Memorias sobre el origen del hato de San Isidoro de Holguín*, continuada hasta nuestros días por José María Heredia, Holguín, s. e., 2a. ed., 1926.
- CAMPS y FELIÚ, FRANCISCO, *Espanoles e insurrectos*, La Habana, Edición Establecimiento Tipográfico de A. Álvares y Compañía, 1894.
- DURÁN, MIREYA, "Victoriana de Ávila, la benefactora de Holguín" (inédito).
- GARCÍA CASTAÑEDA, JOSÉ A., *La municipalidad holguinera desde su fundación hasta 1799*, Manzanillo, s. e., 1949.
- _____, *La municipalidad holguinera, desde 1900 hasta 1955*, Holguín, s. e., 1956.
- _____, "La municipalidad holguinera, desde 1800 hasta 1860" (inédito).
- _____, *La batería de Fernando VII*, Holguín, Edición Comisión de Monumentos, 1979.
- GUERRA SÁNCHEZ, RAMIRO, *Azúcar y población en las Antillas*, La Habana, Instituto Cubano del Libro/ Editorial Ciencias Sociales, 1970.
- _____, *Guerra de los Diez Años*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1975, 2 tt.
- INSTITUTO DE HISTORIA DE CUBA, *La colonia evolución socioeconómica y formación nacional. De los orígenes hasta 1867*, La Habana, Editora Política, 1994.
- IMBERNO, PEDRO JOSÉ, *Guía geográfica y administrativa de la isla de Cuba*, La Habana, Establecimiento Tipográfico La Lucha, 1891.
- JEREZ DE VILLAREAL, JUAN, *Oriente, biografía de una provincia*, La Habana, Imprenta Siglo XX, 1960.
- LEMUS NICOLAU, ANTONIO. *El teatro de Gibara*, Gibara, Editorial Museo de Arte Colonial de Gibara, 1976.

- LE RIVEREND, JULIO, *Historia económica de Cuba*, La Habana, Editorial Nacional de Cuba, 1965.
- _____, *La república*, La Habana, Ediciones Universitarias, 1966.
- LEYVA Y AGUILERA, HERMINIO, *Gibara y su jurisdicción. Datos históricos y estadísticos*, Gibara, Establecimiento Tipográfico de Martín Bim, 1894.
- _____, *La Guerra Chiquita*, en Colección Morales-Biblioteca Nacional José Martí, t. VI, núm. 9, La Habana.
- MEDINA CABALLERO, NORA y CARMEN LUISA PÉREZ RODRÍGUEZ, "Migraciones, sociedad y economía gibareñas. Siglo XIX y XX" (inédito).
- MIRANDA LA RÚA, LUIS RODOLFO, *Diario de campaña*, La Habana, Editorial Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, 1954.
- MORALES ALMAGUER, CARLOS *et al.*, *La historia de Gibara y su vinculación con la historia nacional*, Holguín, Trabajo de Diploma, 1990.
- MORENO FRAGINALS, MANUEL, *El ingenio*, La Habana, Edición Ciencias Sociales, 1978, t. 1.
- _____, y JUAN JOSÉ MORENO MASÓ, *Guerra, emigración y muerte; el ejército español en Cuba como vía migratoria*, Asturias, Fundación Archivo de Indianos.
- NOVOA BETANCUORT, JOSÉ, "Historia de Holguín, 1752-1820" (inédito).
- _____, *Holguín, la ciudad*, Holguín, Ed. Holguín, 1998.
- NÚÑEZ JIMÉNEZ, ANTONIO, *Geografía de Cuba*, La Habana, Editorial Lex, 1959.
- PEÑA OBREGÓN, ÁNGELA, *Las iglesias de Holguín*, Holguín, Ediciones Holguín, 1997.
- PÉREZ DE LA RIVA, JUAN, *El Barracón y otros ensayos*, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1975.
- PÉREZ CONCEPCIÓN, HERNEL *et al.*, *Historia de Holguín*, Holguín, Empresa del Libro 1995.
- PEZUELA, JACOBO DE LA, *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la isla de Cuba*, Madrid, Imprenta del Establecimiento de Mellado, 1863.
- PICHARDO, ESTEBAN, *Diccionario provincial y casi razonado de voces y frases cubanas*, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1985.
- PICHARDO, HORTENSIA, *Documentos para la historia de Cuba*, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1976, t. I.
- _____, *La fundación de las primeras villas en la isla de Cuba*, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1986.
- PIRALA, ANTONIO, *Anales de la guerra de Cuba*, Madrid, Casa Editorial de Francisco González Rojas, 1895.
- PONCE DE LEÓN, JOSÉ, "Historia de Holguín" (inédito).
- PORTUONDO, FERNANDO, *Estudios de historia de Cuba*, La Habana, Edición Ciencias Sociales, 1986.
- PUPO, VARONA Y RICARDO BANES, *Crónica*, Santiago de Cuba, s. e., 1930.
- RODRÍGUEZ FERRER, MIGUEL, *Naturaleza y civilización de la grandiosa isla de Cuba*, Madrid, Imprenta de J. Noquera, 1876.
- SINTES, ELIA y ÁNGELA PEÑA, "La industria azucarera en Holguín y Gibara en el siglo XIX" (inédito).
- United Fruit Company. Un caso del dominio imperialista en Cuba*, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1976.

