

La decadencia de Bayamo y la cesación de los ataques de corsarios y piratas, convirtieron a Santiago en la segunda ciudad de la isla.

El castillo del Morro fue reforzado con las baterías de la Estrella y la de la Cabaña y el reducto de Aguadores, fortificado en 1780 cuando la guerra con los ingleses.

A la antigua catedral, sede del Arzobispado desde 1788, se agregaron las ermitas de Santa Ana y del Carmen y las iglesias de San Juan de Dios, Santa Lucía, Dolores, la Trinidad, Santo Tomás y San Francisco que, para Pezuela, es el edificio más antiguo de Cuba, construyéndose también por esta época la Casa de Gobierno y el Seminario de San Basilio.

La Sociedad Económica de Amigos del País fue establecida primero en Santiago de Cuba que en La Habana, y la ciudad según el censo de 1792, contaba con unos 15,000 habitantes.

Después que el Cauto dejó de ser navegable, perdió Bayamo su condición de segunda ciudad de la isla, decayendo los ricos cultivos de añil, pero ya entrado el siglo xvii la población prosperó debido a la ganadería, la caña de azúcar y el tabaco, aunque sus habitantes nunca dejaron de practicar el contrabando, utilizando la bahía de Manzanillo.

La zona en 1761 tenía 1,663 familias y 11,008 habitantes, número que en 1774 aumentó a 12,250 y en 1792 a 22,417, pudiendo calcularse que unos 5,000 vivían en la cabecera.

Baracoa, a virtud de su aislamiento, continuó siendo el lugar de residencia de corsarios de diversas nacionalidades, aunque las guerras con los ingleses determinaron que se construyera en 1763 un reducto con una pequeña guarnición. Y a fines del siglo xviii *Baracoa* tuvo un breve florecimiento al establecerse en la zona numerosas familias procedentes de Haití, calculándose en algo más de 2,000 habitantes.

La villa de *Santa María del Puerto Príncipe*, hoy Camagüey, debió también su prosperidad al contrabando, para lo cual utilizaban los embarcaderos de la Guanaja y de Santa Cruz del Sur, desarrollándose posteriormente la ganadería y la fabricación del azúcar, aunque esta última en menor escala, y su población, según el censo de 1774, era de 14,332 habitantes.

La situación de *Trinidad*, *Santi Spiritus* y *Remedios* era semejante. Según el censo de 1774, la jurisdicción de Trinidad sólo tenía 5,614 habitantes, la de *Santi Spiritus* 8,265 y en Remedios podían percibirse los síntomas de su decadencia, que estudiaremos al referirnos a los poblaciones cubanas del siglo xix.

VI

PREDOMINIO DE LAS CIUDADES DEL LITORAL EN EL SIGLO XIX (1763-1899)

Este período se inicia cuando España recuperó la ciudad de La Habana en 1763.

Claro está que el progreso que desde entonces se produce en la isla no depende de dicho acontecimiento, sino del instante en que ocurre, pues la importancia de La Habana y, por lo tanto, de Cuba, para mantener las comunicaciones entre la metrópoli y sus colonias era conocida desde el siglo xvi; y la necesidad de sustituir el régimen de monopolios por el comercio libre, es la consecuencia de los factores que en el siglo xviii produjeron el Despotismo Ilustrado, la Fisiocracia y la Revolución Francesa. Por eso, el progreso económico y cultural de Cuba se acentúa desde el reinado de uno de los déspotas ilustrados, Carlos III.

Posteriormente la Revolución Industrial, transformando los antiguos trapiches en centrales y facilitando las comunicaciones por medio de los ferrocarriles, unido a factores de carácter político y económico, como la independencia de los Estados Unidos y de las colonias hispanoamericanas, y la penetración de capitales extranjeros en Cuba, determinaron el desarrollo de la isla y, por lo tanto, de las ciudades cubanas a lo largo del siglo xix.

La industria azucarera se encuentra ligada al trabajo esclavo, de ahí que la intensificación de la *trata* determinó que en 1775 hubiese en Cuba cerca de 600 ingenios movidos por fuerza animal o hidráulica. Posteriormente, la libertad de la *trata* y las insurrecciones de Haití contribuyeron al desarrollo de la industria, pero hasta 1815, en que terminaron las guerras europeas, no se inició su transformación a virtud de la instalación de motores, aumentándose la producción hasta el punto que en 1846 existían en la isla unos 1,442 ingenios y trapiches, número que en 1862 ascendió a cerca de 2,000, aunque desde esta fecha es notable la tendencia hacia la disminución del número de ingenios que paulatinamente fueron sustituidos por los centrales azucareros, de producción mayor. Por eso, en 1877 su número había descendido a 1,190.

La industria azucarera influyó de dos modos en las poblaciones cubanas.

Ya hemos expresado que las flotas y el cultivo de la caña determinaron en el siglo xvii el fomento de numerosas estancias en los alrededores de La Habana, aunque, como se ha expuesto, esos pequeños trapiches de inmediato no dieron origen a centros urbanos.

Pero desde el siglo xviii y especialmente a partir de la toma de La Habana

por los ingleses, al aumentar la producción de los ingenios, los bateyes se convirtieron en núcleos de población, ya que además de los barracones de los esclavos, cada vez más numerosos, se levantaron los bohíos y viviendas de los empleados del ingenio que a mediados del siglo XIX contaban con un mayoral, dos submayorales, un mayordomo con sus escribientes, un médico o enfermero, un capellán, dos maestros de azúcar, un tonelero, un carpintero, un mecánico, así como con almacenes de azúcar y de víveres, tejar, alambique, herrería, carpintería y por último, la lujosa casa señorial.⁸⁵

Pero además, la traslación de la zona cañera en el siglo XVIII, primero de los alrededores de La Habana hasta Guanajay y después, en el siglo XIX, a la zona de Lagunillas y Banagüises en la provincia de Matanzas, y las de Sagua la Grande y Cienfuegos en la de las Villas, no sólo dio origen a nuevas poblaciones, sino que determinó el desarrollo de las más antiguas.

El tabaco no se desarrolló como la caña, a causa del Estanco; y a fines del siglo XVIII se desplazó de los alrededores de La Habana hacia Vuelta Abajo, dando origen a poblaciones especialmente a partir de la creación de la tenencia de Nueva Filipinas, dictándose en 1817 el decreto que puso fin al Estanco del tabaco, aunque en realidad, como observa Pezuela, "no se declaró completamente libre su cultivo y elaboración".⁸⁶

Las vegas, que en 1827 eran 5,534, en 1846 ascendieron a 9,102, calculándose que en 1848 trabajaban en ellas unos 40,000 esclavos.

El tabaco, que en el siglo XVII y parte del XVIII constituyó la base de la economía cubana determinando la creación de numerosos centros urbanos, no tuvo a este respecto, en el siglo XIX, la misma importancia que el azúcar.

La vega requería más personal que los primitivos trapiches, pero al aparecer el central azucarero, por la mecanización de la industria, su influencia descendió, dejando de ser factor predominante en la fundación de nuevas poblaciones.

Sin embargo, a pesar de cultivarse en pequeñas estancias, el hecho de su concentración en las llamadas zonas tabacaleras de Vuelta Abajo, La Habana, Remedios, Manicaragua, Bayamo y Mayarí facilitó el fomento de nuevas poblaciones y el desarrollo de las ya fundadas, no sólo por la apertura de tiendas de todas clases, sino también por la necesidad de almacenar la hoja y por la serie de operaciones que caracterizan la elaboración de tabacos y cigarros.

El cultivo del café se desarrolló a partir del siglo XIX, sobre todo en la provincia de Oriente, por el establecimiento, en las zonas de Santiago de Cuba, Guantánamo y Baracoa, de numerosas familias francesas que huyeron de Haití a causa de la revolución.

La producción del café, que en 1770 sólo satisfacía el consumo del país,

aumentó tan rápidamente que en 1825 pudieron exportarse dos millones de arrobas, aunque esta situación duró poco tiempo, ya que en 1846 la producción descendió a 1,288,000 arrobas y en 1859 a 1,554,069 arrobas, debiéndose esto a la calidad del producto, inferior al cosechado en Brasil, Puerto Rico y las Antillas francesas.

Este cultivo, que requería numerosos esclavos para la siembra y recolección del producto, así como almacenes para su depósito, contribuyó al desarrollo de Alquizar, Artemisa y Guanajay, determinando la fundación de Guantánamo, pues la finca cafetalera, según Tranquilino Sandalio de Noda, utilizaba por lo general unos cien esclavos.⁸⁷

La influencia de los otros productos, como la ganadería, maderas, cera, cacao, miel de caña y de abejas, mineral de cobre y las esponjas, que contribuyeron al aumento de la riqueza cubana, es mucho menor en lo que respecta a la evolución de sus ciudades, no sucediendo lo mismo con el comercio, las carreteras y los ferrocarriles.

El sistema de monopolios estaba en decadencia en el siglo XVIII y chocaba con las ideas económicas que sustituyeron al mercantilismo. Por esto en 1778 se dictó el reglamento llamado impropiaamente del comercio libre, pues sólo autoriza comerciar con todos los puertos de la metrópoli, permitiéndose poco después que los barcos extranjeros introdujeran víveres en la isla. Pero hasta 1818 no se autorizó el comercio con el extranjero y esto contribuyó al desarrollo de los puertos, así como a la fundación de las ciudades del litoral, cuyo aumento de población es notable en esta época, por lo que en este período predominan sobre las del interior de la isla.

El valor de las importaciones que en el quinquenio de 1826 a 1830 era de 81,751.96 pesos fuertes, aumentó en el quinquenio de 1856 a 1859 a 138,979,778 pesos fuertes; y durante los mismos años, las exportaciones ascendieron a 70,992,705 y 155,719,052 respectivamente, siendo los puertos más importantes de aquella época La Habana, Matanzas y Santiago de Cuba, siguiéndoles Cárdenas, Cienfuegos, Casilda, Sagua la Grande, Nuevitas, Caibarién, Guantánamo, Gíbara, Manzanillo, Tunas de Zaza y Santa Cruz del Sur, muchos de los cuales eran ciudades fundadas en el siglo XIX, debiendo citarse igualmente el comercio interior, incrementado por la construcción de carreteras y ferrocarriles.

La importancia de los medios de comunicación terrestre en la fundación y desarrollo de las ciudades cubanas es notable a partir del siglo XIX, ya que con anterioridad, como hemos expresado, los únicos medios de comunicación en Cuba, exceptuando los marítimos, eran caminos intransitables en la época de lluvias.

Después de la toma de La Habana por los ingleses, los gobernantes coloniales comenzaron a preocuparse por la construcción de caminos y carreteras, colaborando en esto la acción privada, ya que el conde de Casa Bayona y el marqués de San Felipe y Santiago, trazaron los que conducían desde La Habana a sus feudos, de Santa María del Rosario y Bejucal. Pero hasta 1778 no puede afirmarse que existieran caminos carreteros en Cuba, pues en esa fecha el Marqués de la Torre ordenó la construcción de los puentes de Cojimar, Puentes Grandes, Matanzas, Santiago de las Vegas y Güines, construyendo extramuros el Paseo que va desde el Castillo de la Punta, hasta el actual Campo de Marte, ejemplo de caminos y que hoy es el Prado.

La creación del Real Consulado en 1790, cuya Junta de Economía comenzó a funcionar en 1795, dio gran impulso a la construcción de carreteras, iniciándose la preparación de los caminos que conducían a Matanzas por Bacuranao, a Batabanó por Santiago de las Vegas y a Güines por San José de las Lajas, todos en la actual provincia de La Habana; y desde esa fecha se fueron construyendo numerosas carreteras que determinaron la fundación de poblaciones y contribuyeron al desarrollo de las ya fundadas.

Según datos de Pezuela,⁸⁸ a mediados del siglo XIX el camino de La Habana a Santiago de Cuba pasaba por *Guaracabulla*, hoy pueblo del término municipal de Placetas, en la provincia de las Villas; por el paradero de *Guayacanes*, hoy pueblo de la provincia de Camagüey; por la hacienda de *Yeguas*, hoy poblado de Vertientes, en la misma provincia; y por *Jobabo*, en la actualidad pueblo y central, situado en los límites de las provincias de Camagüey y Oriente.

El camino de Matanzas a Trinidad pasaba por la hacienda del *Roque*, hoy poblado de la provincia de Matanzas; y el camino de Vuelta Abajo pasaba por el río y taberna de Santa Cruz, hoy pueblo de *Santa Cruz de los Pinos*; por la taberna y vegas de la *Herradura*, poblados del mismo nombre, en la provincia de Pinar del Río; y por la taberna y paradero del *Rincón*, pueblo de idéntico nombre en la provincia de La Habana, aunque también muchos de aquellos antiguos paraderos nunca llegaron a formar núcleos urbanos.

La construcción del ferrocarril y su influencia en la evolución histórica de las ciudades cubanas fue posterior, debiendo significarse que la mayor parte de las vías férreas se construyeron desde los lugares de consumo a los centros de abastecimiento, como las que partían de la ciudad de La Habana; o desde el interior de la isla a los puertos de Matanzas, Cárdenas, Caibarién, Cienfuegos, Nuevitas y Gíbara, desprendiéndose de ello el predominio de las ciudades del litoral.

El Ferrocarril de La Habana, que partía de esta ciudad, en 1837 llegó

a Bejucal y posteriormente se extendió hasta Batabanó en la provincia de La Habana, Unión de Reyes en la de Matanzas y Guanajay en la de Pinar del Río; y en un aspecto tenía el carácter de ferrocarril para el abastecimiento de la capital, aunque también, al extenderse hasta la provincia de Matanzas, respondió al fomento de esta zona azucarera.

Los poblados de *Durán* y *Unión de Reyes*, en la línea que llegaba a esta última localidad, se debieron al ferrocarril, al igual que *Pozo Redondo*, en la vía de San Felipe a Batabanó.

El Ferrocarril de La Habana a Matanzas, que comenzó a explotarse en 1858, influyó en la fundación y desarrollo de los pueblos de *Minas* y *Campo Florido*.

El Ferrocarril de Güines a Matanzas, puesto en servicio desde 1861, determinó la fundación del poblado de *Sabanana de Robles*.

Los ferrocarriles de Matanzas a Sabanilla y de Guanábana a Coliseo, en la misma provincia de Matanzas, fueron el resultado del desarrollo económico y comercial de la ciudad de Matanzas y dieron origen a los poblados de *Guanábana*, *Cidra*, *Bolondrón* y *Coliseo*, muchos de los cuales, de inicio, sólo fueron estaciones del ferrocarril.

El Ferrocarril de Cárdenas tuvo el mismo origen, el desarrollo de la zona azucarera de este puerto, y fue proyectado desde 1837, fomentándose alrededor de sus estaciones los pueblos de *Perico*, *Tinguaro*, *Agüica* y *Macagua*.

El Ferrocarril de Júcaro, pequeño embarcadero situado al este de la bahía de Cárdenas, determinó la fundación del caserío de *Pijuan*, debiéndose a la unión de estos ferrocarriles, en 1853, la fundación de los poblados de *Calimete* y *Amarillas*.

Los ferrocarriles de Sagua la Grande a Cifuentes, de Cienfuegos a Santa Clara, de Remedios a Caibarién, de Santi Spiritus a Tunas de Zaba y de Trinidad a Casilda, no sólo produjeron el fomento de dichas zonas, sino que son la demostración del predominio de las ciudades del litoral, al igual que el ferrocarril de Camagüey a Nuevitas, el de Guantánamo a Santa Catalina del Guazo y el construido posteriormente de Holguín a Gíbara, siendo la excepción el ferrocarril del Oeste, terminado en 1894, que, como los ferrocarriles del siglo XX, se extiende a lo largo de la isla, sin llegar al litoral, y contribuye a fomentar las poblaciones situadas al sur de la sierra de los Órganos, facilitando las comunicaciones de la ciudad de Pinar del Río con La Habana, que anteriormente se realizaba por vía marítima.

Finalmente, en esta época, al referirnos a las ciudades cubanas, debemos también tener en cuenta las luchas por la independencia de Cuba, desde 1868 a 1898, así como el aumento de la población, demostrado por los censos de 1774 a 1899.

Las guerras por la independencia dieron origen a rancherías, asiento de prefecturas y hospitales de sangre, todos los cuales desaparecieron, siendo notables los de la Ciénaga de Zapata, en la última guerra. Asimismo por esta época, la reconcentración de los campesinos en los núcleos urbanos, ordenada por el Capitán General Valeriano Weyler, afectó transitoriamente el proceso de las ciudades cubanas. Y si tenemos en cuenta que en 1792, según las cifras más elevadas, la población de Cuba se calculaba en 273,939 habitantes; y que en 1899, al cesar la dominación española, ascendía a 1,572,797, es fácil comprender el desarrollo de las ciudades cubanas en este período histórico.

Las ciudades de la actual provincia de Pinar del Río, la más occidental de Cuba, se encuentran a ambos lados de la Cordillera de los Órganos, tendiendo a situarse las del norte en las bahías; y las del sur, a lo largo de la llanura que desde la sierra llega a la costa. Pero esta región, a pesar de la poca altura de las montañas, se caracteriza por la dificultad de las comunicaciones a través de las mismas, por lo que, Viñales, para comunicarse con La Habana tuvo que utilizar las bahías de Cabañas, Bahía Honda y Mariel; mientras que Pinar del Río, dada la fecha en que se puso en servicio el ferrocarril, se vio obligado a servirse de los embarcaderos de la costa sur.

El estudio del aumento de la población en las ciudades de Pinar del Río, según los datos del Diccionario de Pezuela de 1863 y los del censo de 1899, confirman la tesis acerca del desarrollo de las ciudades del litoral sobre las del interior.

Viñales, fundada en 1875, en 1899 tiene 1,660 habitantes, siendo un ejemplo típico de rápido desarrollo, como lo demuestra la construcción del ferrocarril al embarcadero de San Cayetano, uno de los primeros de la región y las bellas casonas coloniales, símbolo de su pasada grandeza. Viñales mantenía un intenso tráfico marítimo con la ciudad de La Habana por medio de la navegación de cabotaje, haciendo uso de goletas que arribaban a La Mulata, Cabañas, Bahía Honda y Mariel, poblaciones mucho más antiguas y que, sin embargo, no figuran en la lista de pueblos, villas y ciudades del censo de 1899, a pesar de que la zona de Bahía Honda en 1859 tenía 3,415 habitantes y el Mariel, llamado también Muelle de Tablas, en 1861 tenía 1,295.

Pinar del Río, la capital de la provincia, debió también su prosperidad al tráfico marítimo con La Habana, desde el embarcadero de la Coloma a Batabanó, pues el viaje por tierra hasta Guanajay y desde allí por ferrocarril a La Habana, duraba cerca de treinta horas.

La población de Pinar del Río, que en 1861 era de 3,059 habitantes, aumentó en 1899 a 8,880, influyendo en esto la reconcentración de campesinos en la ciudad a virtud de la guerra.

Candelaria, Los Palacios, San Cristóbal, San Juan y Martínez, Guane y Mantúa no figuran en la relación de pueblos, villas y ciudades del censo de 1899, constituyendo la excepción de la regla Artemisa, Guanajay y Consolación del Sur.

Artemisa, que en 1899 tenía 2,312 habitantes, en el pasado debió su desarrollo a sus ricos cafetales, aunque posteriormente ha influido poderosamente a ello su posición geográfica, constituyendo la entrada de la llanura sur de Pinar del Río.

Consolación del Sur, cuya existencia se remonta al siglo XVII, que en 1861 solamente tenía 120 habitantes y que en el censo de 1899 figura con 3,062, ha sido favorecida por su cercanía a Pinar del Río, sus magníficas vegas de tabaco y por el hecho de que en su zona se encuentran los pueblos de San Diego de los Baños, Alonso de Rojas, Herradura, Pilotos y Puerta de Golpe, que le son dependientes.

Guanajay, situado en una zona rica, que se caracteriza porque la propiedad se encontraba muy repartida, en 1827 tenía 2,450 habitantes, en 1858 ascendió a 3,034 y en 1899 a 6,483, lo que se debe, en primer término, a la riqueza agrícola de la jurisdicción que en 1861 tenía 61 ingenios, 45 cafetales, 14 vegas de tabaco, 78 haciendas de ganado y 1,129 estancias de labor, pero además, a que la villa puede considerarse dependiente de La Habana, a la cual desde 1849 se encontraba unida por medio del ferrocarril.

El mayor desarrollo de las ciudades dependientes del litoral lo demuestra el hecho de que las únicas poblaciones de la provincia de Pinar del Río, que de 1887 a 1899 no disminuyeron su población, fueron Pinar del Río y Viñales, cuya principal vía de comunicación era la marítima.

Las peculiares condiciones geográficas de la provincia de Pinar del Río determinaron los caracteres de sus ciudades, no sucediendo lo mismo en la provincia de Matanzas, donde el rápido progreso de los puertos de Matanzas y Cárdenas confirman la regla general de las ciudades cubanas en este período.

Dos factores contribuyeron a este hecho. Primero la traslación de la zona cañera de La Habana a Matanzas y, segundo, la construcción de numerosas vías férreas hasta el punto que Matanzas a este respecto compite con la provincia de La Habana.

Fundada a fines del siglo XVII, *Matanzas* fue hecha ciudad cuando sólo era una aldea habitada por colonos de las islas Canarias, cuya vida precaria se debía a que no tenían facilidades para el contrabando.

En 1774 toda la región sólo contaba con 3,249 habitantes, que aumentaron en 1792 a 6,216, iniciándose por esta época el cultivo de la caña de azúcar.

En 1819 entraron en el puerto 162 buques y en 1827 la población contaba con 11,344 habitantes, que en 1854 se convirtieron en 18,991.

En 1861 Matanzas era la segunda ciudad de la isla por su importancia comercial y contaba con 36,102 habitantes, aunque en 1899 sólo tenía 36,374, disminuyendo la población de su término, de 1887 a 1899 en 10,093 habitantes, lo que puede atribuirse a la destrucción de la zona cañera durante la guerra de 1895.

El progreso de *Cárdenas* fue mucho más rápido, pues esta población, fundada en 1828 por orden del conde de Villanueva, se convirtió en 1860 en el más importante puerto de embarque de azúcares de su zona.

En 1836 sólo tenía 926 habitantes y en 1841, cuando se terminó la construcción del ferrocarril, su población aumentó a 1,828, los que en 1861 alcanzaron la cifra de 12,910.

Cárdenas fue de las pocas ciudades cuya población no disminuyó de 1887 a 1899, ya que en esta última fecha contaba con 21,940 habitantes. El aumento de la población en las ciudades de la provincia, situadas en el interior, se debe a las vías férreas.

Colón o Nueva Bermeja, fundada en 1818, en 1861 tenía 1,593 habitantes, llegando en 1899 a 7,715.

Bolondrón, que en 1860 era un paradero de ferrocarril con 109 habitantes, en 1899 su población llegó a 2,604.

Perico, fundado en 1850 alrededor de uno de los paraderos del ferrocarril, que en 1861 tenía 142 habitantes, en 1899 alcanzó el número de 2,436.

Sabanilla del Comendador, hoy Juan Gualberto Gómez, antiguo pueblo cuyo desarrollo se debe también al ferrocarril y que en 1861 sólo contaba con 266 habitantes, aumentó su población en 1899 a 2,200.

Unión de Reyes, típica población ferrocarrilera, en 1861 tenía 115 habitantes, apareciendo en 1899 con más de 4,000; y finalmente *Macagua* y *Roque*, paraderos habitados por empleados del ferrocarril, en 1899 aparecen en la lista de pueblos, villas y ciudades del censo con 1,467 y 1,482 habitantes respectivamente.

Los casos de Caibarién, Sagua la Grande y Cienfuegos demuestran el mayor progreso de las ciudades del litoral en la provincia de las Villas, hacia la cual se extendieron, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, los campos de caña, los ingenios y los ferrocarriles, siendo en esta época, después de La Habana y Matanzas, la región que contaba con mayor cantidad de vías férreas.

La colonia y el pueblo de *Caibarién*, conocida con el nombre de colonia de Vives, fue fundada en 1822, cuando se repartieron solares en la capitanía de este nombre creada desde 1817. El desarrollo de la población fue lento, pues

el reparto de los solares terminó en 1836. Tres años después sólo contaba con 265 habitantes, aumentando en 1861 a 799. Pero desde esta fecha a 1899 la población y la riqueza de Caibarién crecieron tan rápidamente que en 1899 tenía, según el censo, 7,015 habitantes.

Sin embargo, *Remedios*, población fundada en el siglo XVI, y que en 1827 tenía 5,231 habitantes, su población en 1841 decreció a 4,105, llegando en 1899 a 7,379, dependiendo del puerto de Caibarién y del ferrocarril que en 1851 unió a estos dos pueblos y que en 1880 se extendió hasta Camajuaní y Placetas.

El desarrollo de *Sagua la Grande* se debió al río del mismo nombre, que le permitió disfrutar de las ventajas de la condición de puerto y al ferrocarril que por Santo Domingo y Encrucijada la comunicaban con la ciudad de Villa Clara o Santa Clara.

El fomento de la zona se inició desde 1770, fecha en que unos mexicanos establecieron un corte de leña en Sitiecito y poco después, en 1780, colonos procedentes de la Florida se afincaron en la región dedicándose al mismo negocio; pero hasta 1792 no comenzó a edificarse el poblado, cuyo progreso se debió a que las goletas dedicadas al comercio de cabotaje podían llegar hasta la población, que por este motivo hacía las veces de puerto de Villa Clara.

En 1829 sólo tenía 463 habitantes, pero su población en 1841 había aumentado a 1,216 y en 1861 a 9,632 cuando el ferrocarril comunicaba la población con el puerto de la Isabela y los poblados de Mata, Sitiecito y Cruces.

En los últimos años del siglo XIX, Sagua la Grande, que en 1899 llegó a 12,728 habitantes, dependió del puerto de la Isabela, fundado en 1844 y que a fines del siglo tenía 2,352 habitantes, contribuyendo al desarrollo de la villa de Sagua, los ingenios de la jurisdicción que en 1861 eran 119, de los cuales 89 eran de vapor y 30 antiguos trapiches.

La villa de *Cienfuegos*, fundada en la antigua bahía de Jagua, es como *Cárdenas* un ejemplo del rápido desarrollo de las poblaciones del litoral en este período.

Aunque fundada en 1819 en el hato Caunao, su colonización no se realizó hasta 1825 y un año después contaba ya con 841 habitantes, los cuales en 1846 alcanzaron la cantidad de 4,324, siendo el aumento de su población tan rápido, que en 1861 tenía 10,338 y en 1899, según el censo, 30,008, siendo superada solamente por La Habana y Matanzas; mientras que Santa Clara o Villa Clara, que en 1861 tenía 10,511 habitantes, en 1899 sólo llegó a la cifra de 13,763; y Santi Spiritus, fundada desde los años iniciales de la conquista, que en 1858 tenía 13,552 habitantes, en 1861 y 1899 su población era de 12,853 y 12,696 respectivamente.

Trinidad, fundada también en la época de Diego Velázquez, tuvo un breve