



Fecha de presentación: 20/05/2021 Fecha de aceptación: 01/12/2021 Fecha de publicación: 16/05/2022

¿Cómo citar este artículo?

Irarragorri Guerra, M. y Domínguez Fonseca, L. J. (mayo-agosto, 2022). Caminos de asfalto para Trinidad: Una mirada histórica desde las páginas de *Actualidad* (1934-1940). Revista *Márgenes*, 10(2), 169-185.
<https://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes/workflow/index/1297/5>

TÍTULO: CAMINOS DE ASFALTO PARA TRINIDAD: UNA MIRADA HISTÓRICA DESDE LAS PÁGINAS DE ACTUALIDAD (1934-1940)

TITLE: ASPHALT ROADS FOR TRINIDAD: A HISTORICAL LOOK FROM THE PAGES OF ACTUALIDAD (1934-1940)

Autores:

Lic. Maiteé Irarragorri Guerra¹

E-mail: maiteeguerra345@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0003-3942-9536>

MSc. Lesby José Domínguez Fonseca¹

E-mail: ldominguez@ucf.edu.cu

 <https://orcid.org/0000-0003-3816-3932>

¹Universidad de Cienfuegos “Carlos Rafael Rodríguez”, Departamento de Historia, Cienfuegos, Cuba.

RESUMEN

La prensa es expresión de un contexto, en un espacio y tiempo determinado. Su estudio permite conocer el desarrollo de las sociedades en las diversas esferas sociales que la integran, de ahí su valor como fuente histórica. Como sustento de lo anterior, el presente artículo se propone analizar, desde las páginas del diario *Actualidad*, el proyecto de construcción de la carretera Trinidad-Sancti Spíritus entre los años 1934-

© Maiteé Irarragorri Guerra, Lesby José Domínguez Fonseca



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>
margenes@uniss.edu.cu

1940. De igual manera, se develan otras iniciativas para construir otras carreteras motivadas por intereses económicos. Para ello se realizó una revisión de los números del diario en el período antes declarado. El análisis de documentos fue el método fundamental aplicado en el trabajo con los impresos. A su vez, se aplicaron los procedimientos de la crítica externa e interna de las fuentes, así como la crítica analítica y la crítica sintética. Puede afirmarse que la construcción de la carretera significó para los trinitarios la salida del estancamiento económico, social y cultural en el que se encontraba el término.

Palabras clave: carretera; prensa local; publicación periódica; Trinidad

ABSTRACT

The press is an expression of a context, in a given space and time. Its study allows us to know the development of societies in the various social spheres that comprise it, hence its value as a historical source. Accordingly, this article proposes to analyze, from the pages of the *Actualidad* newspaper, the construction project of the Trinidad-Sancti Spiritus highway. Likewise, other initiatives to build other highways motivated by economic interests are also addressed. For this purpose, a review of the issues of the newspaper during the period 1934-1940 was carried out. Document analysis was the fundamental method applied in the work with the printed material. At the same time, the procedures of external and internal criticism of the sources were applied, as well as analytical and synthetic criticism. It can be affirmed that the construction of the highway meant for the Trinitarians the way out of the economic, social and cultural stagnation in which the term was.

Key words: highway; *Actualidad* newspaper; press; Trinidad.

INTRODUCCIÓN

El estudio de la prensa como fuente histórica despierta hoy en día el interés de los historiadores. El valor de los impresos como fuente radica en su testimonio diario, en haber sido testigo directo de un contexto, en determinado tiempo y espacio. A partir de lo reflejado en sus páginas se pueden develar dimensiones sociales como: la política, la

© Maiteé Irarragorri Guerra, Lesby José Domínguez Fonseca



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>
margenes@uniss.edu.cu

económica y la vida sociocultural de cualquier ciudad, región o país. Siempre bajo el empleo de métodos científicos que permitan develar una realidad histórica concreta lo más apegada a la verdad y con la mayor objetividad posible.

En Trinidad la carencia de fuentes documentales de ciertos períodos obliga a los historiadores a buscar en la prensa la información necesaria para reconstruir la historia de dicha región. La etapa republicana extendida desde 1902 hasta 1958 constituye en la actualidad una de las que más adolece en la historiografía de dichos estudios. Lo anterior se concluye a partir de una revisión preliminar sobre lo escrito de la historia trinitaria hasta hoy.¹ Se considera entonces que los investigadores han enfocado más su accionar historiográfico hacia la época colonial. A ello pudo haber respondido la prosperidad económica regional sustentada en la bonanza del Valle de los Ingenios, los asentamientos negreros y la historia de las familias plantacionistas trinitarias, entre otros aspectos. Temas históricos coloniales que despertaron el interés de estudiosos e investigadores de Trinidad. No obstante, se han realizado investigaciones sobre el periodo republicano en particular del movimiento obrero trinitario (Venegas, 1987a; Hernández, 1975) así como la historia del central Trinidad -hoy central FNTA- (Venegas y García, 1988).

Para lograr la inserción investigativa en la etapa republicana trinitaria se partió de un trabajo de búsqueda, localización y procesamiento de las fuentes primarias aun conservadas. Dicha labor permitió determinar que Trinidad posee en dos de sus museos² un sin número de fondos hemerográficos. Colecciones de periódicos y revistas, algunos de escasas tiradas. Los números de *Actualidad* se incluyen dentro del catálogo de la prensa que se atesora en el Museo Romántico.

¹Esta información fue resultado de conversaciones con especialistas del Archivo Histórico Municipal de Trinidad "Capitán Joaquín Llaverías Martínez" y del Museo Romántico. Además, Hernán Venegas en su libro *Metodología de la investigación en la Historia Regional y Local* también plantea la escasez bibliográfica sobre el periodo republicano, debido a que han sido enfocados a la etapa colonial por el auge económico de la época, en su capítulo Una propuesta de modelo de investigación regional: Trinidad de Cuba.

² El Museo Romántico y el Museo de Historia.

Actualidad fue uno de los periódicos trinitarios más representativo de la época. Su larga data y escritos sobre él así lo demuestran (Marín, 1945; Aragonés, 1953; Borges, Zerquera & Castillo, 2014). Su primer número salió a la luz el 15 de febrero de 1930 y según los números que se conservan estuvo activo hasta diciembre de 1960.³ Su director fue el intelectual y político trinitario Pedro Joaquín Panadés y Hernández. El diario desde un inicio expuso que “venía al estado de la prensa local para servir a los intereses” de Trinidad “sin distinciones y preferencias y que sería a la vez un vocero constante y entusiasta de sus necesidades” (*Actualidad*, 1930).

Una de los temas que más interesó al diario fue la construcción de la carretera de Trinidad a Sancti Spíritus, debido a la importancia de la misma para el desarrollo económico de la ciudad. El diario no solo prestó su espacio noticioso, sino que también su director fue parte de las comisiones que viajaron a La Habana para defender ese proyecto. Por dicha labor fue nombrado Hijo Predilecto de Trinidad.

Por ello el presente artículo se propone analizar, desde las páginas del diario *Actualidad*, la construcción de la carretera de Trinidad-Sancti Spíritus durante el lapso 1934-1940.

DESARROLLO

Sancti Spíritus y Trinidad: intereses comunes para la construcción de una carretera

El proyecto de la carretera Trinidad-Sancti Spíritus se trazó en los primeros años de la República debido a la necesidad de comunicación con otras zonas que tenía Trinidad. En la década del veinte los medios de prensa locales sacaron nuevamente a la palestra pública el tema de la carretera. En aquella ocasión los planes viales no solo incluían el enlace trinitario con Sancti Spíritus sino también con Cienfuegos. A pesar de que se realizaron esfuerzos, los mismos no fueron prolíferos (Comisión de Asuntos Históricos,

³No se conoce con exactitud en que año dejó de circular el diario, los últimos números que se conservan son de diciembre de 1960. Al leerlo se puede apreciar, en sus últimas páginas, que el diario no tenía intenciones de cerrar.

2006; Venegas 1987b). En 1934 el Alcalde de Sancti Spíritus promovía la construcción de una carretera que uniera a ambos términos. La propuesta espirituana fue defendida por los medios de prensa de las dos ciudades. La proyectada vía se empezó a construir en 1935, pero no finalizaría hasta 1949.

Actualidad comenzó a replicar en 1934 artículos de los periódicos espirituanos *El Fénix* y *Ornofay* que anunciaban la construcción de una carretera entre Sancti Spíritus y Trinidad (figura 1). Dicha obra formaba parte del programa político del Alcalde Municipal de Sancti Spíritus Lázaro Lahera Pérez. Para la realización de la obra era necesario fomentar un movimiento de opinión favorable en ambos términos. Con el apoyo de espirituanos y trinitarios en la solicitud de la construcción de la carretera se buscaba además su financiamiento. La idea fue concebida al conocerse que el Gobierno mediante el Decreto Ley 129 iba a otorgar un crédito de 600 mil pesos para la construcción de carreteras y caminos (*Actualidad*, 1934a).

El camino asfaltado reportaba beneficios económicos para las dos ciudades. El comercio espirituano llevaba varios años empobrecido y estancado. La carretera significaría la reanimación de sus actividades económicas-comerciales y permitiría la explotación de sus tierras. Para Trinidad, sería una vía para comunicarse con la Carretera Central. Además, el proyecto favorecería la zona del Valle de San Luis, pues, de los 72 km de carretera 46 km atravesarían el Valle. Lo anterior permitiría la utilización de 2723 caballerías de tierras laborables en las márgenes de dicha carretera hasta Iguanojo. Se pondrían en uso 1500 caballerías completamente estériles, invadidas por marabú en los terrenos que van de Casilda hasta la finca La Güira.⁴ La vía beneficiaría a varias localidades desconectadas entre si dedicadas a la ganadería, así como a la siembra de tabaco y café (Sánchez, 1934).

⁴ La finca La Güira era el límite entre ambos municipios.

ARTÍCULO DE MINERREVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

Para su construcción se creó un Comité Pro Carretera⁵ donde quedaron representadas todas las clases trinitarias. De igual forma, Sancti Spíritus creó uno a similitud del trinitario. A petición de la Alcaldía, *Actualidad* publicó una nota titulada “*Actualidad*” (1934b) donde se pedía la colaboración de los trinitarios, sobre todo los que residían en La Habana. El objetivo era crear un movimiento a favor del enlace terrestre para lo cual los residentes en la capital deberían acercarse al Presidente Carlos Mendieta y al Secretario de Obras Públicas Daniel Compte. Se solicitaba la firma de todo el que estuviese de acuerdo con la construcción de dicha carretera. El Alcalde de Trinidad se ofreció a pagar los viajes de las comisiones designadas para tales gestiones en la capital.

Compañías como Trinidad Industrial S.A dueña de la fábrica de Cigarros Eva ofreció su ayuda económica para la construcción de la carretera. Por otro lado, Hernández y Hermanos dueños de la Planta Eléctrica y la Fábrica de Hielo apoyaban el proyecto (*Renovación*, 1934). La Cámara Cubana de Comercio de la República por su parte, envió al Secretario de Obras Públicas una misiva donde comentaban la necesidad imperiosa de la carreta para la ciudad de Trinidad.

Los hacendados espirituanos y trinitarios acordaron ofrecer de forma gratuita la franja de terreno por donde se extendería la franja vial. Además, ofrecían toda la piedra necesaria para la ejecución de la misma. Igualmente plantearon, que los gastos deberían dividirse entre las dos ciudades, ya que era una obra de pocos kilómetros cuyo valor no debía sobrepasar el millón de pesos.

⁵ El Comité Pro Carretera Trinidad-Sancti Spíritus se constituyó el 16 de abril de 1934. Estaba integrado por las sociedades Liceo, La Luz, El Fénix y el Recreo de Artesanos, los representantes de los partidos locales ABC, Conjunto Revolucionario Cubano y Unión Nacionalista; las logias Trinidad 39, Aurora del Bien, y Luz del Sur; por los sectores de la industria, el comercio, los propietarios, los profesionales, ganaderos, los navieros, los obreros, los procuradores públicos, entre otros. Para más información consultar el número de *Actualidad* del 17 de abril de 1934.

ARTÍCULO DE MINERREVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

La intelectualidad trinitaria como promotora del proyecto trataba de forzar una respuesta por parte del gobierno. Tanto los periódicos locales como los habaneros⁶ se hicieron eco de la obra y de la necesidad de la misma para ambos pueblos en particular para Trinidad. Mediante *Actualidad* (1934c) Luis Sánchez Martínez,⁷ trinitario residente en La Habana, propuso que las sociedades, entidades comerciales, hacendados y corporaciones crearan una suscripción pública en ambas ciudades. De esa manera Sánchez Martínez pretendía fomentar la construcción de 1 km o de los primeros 100 metros. El gobierno de Trinidad concedería la indumentaria para de esa forma incentivar su construcción.

Después de la visita de las comisiones trinitarias y espirituanas al Secretario de Obras Públicas, se informó que se realizarían los estudios en un plazo de noventa días. Durante la entrevista directivos de una compañía americana dedicada a la construcción de carreteras se ofrecieron a realizar el proyecto si el Gobierno aceptaba pagar cinco o seis presupuestos consecutivos. Sin embargo, el diario daba a conocer pocos números después un telegrama de Compte, donde planteaba que el gobierno reconocía la situación de Trinidad, pero que debido al elevado costo de la carretera no era posible asumir una obra de tal magnitud (Dice Compte que no es Posible, *Actualidad*, 1934d).

La respuesta provocó la indignación del pueblo trinitario, que veía como el Tesoro Nacional otorgaba un crédito de un millón de pesos para arreglar aceras y baches en La Habana. El Coronel Juan Melitón Iznaga,⁸ llamó la atención de cómo el gobierno no hacía caso a las necesidades de Trinidad. Apuntaba que si las acciones persuasivas

⁶ Los periódicos capitalinos *El Diario de la Marina*, *La Discusión* y *Acción* publicaron varios artículos respecto a la carretera, su importancia para Trinidad y los beneficios que le generaría al país dicha inversión.

⁷ Luis Sánchez Martínez era un colaborador asiduo de *Actualidad*, sus artículos mayormente trataban sobre la historia colonial de Trinidad. Buen amigo de Pedro Joaquín Panadés, director de *Actualidad*. Formó parte de todas las comisiones que visitaron al Presidente de la República y al Secretario de Obras Públicas. Empleado del National City Bank of New York.

⁸ Figura representativa en Trinidad. Presidente de la Asociación de Veteranos y Patriotas, y miembro del Partido ABC local. Periodista y literato que contaba con publicaciones en varios periódicos locales, entre ellos *Actualidad* y *Renovación*.

ARTÍCULO DE MINERREVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

hasta ese momento realizadas no habían funcionado era hora de tomar medidas más radicales y si fuese necesario violentas.

El diario informó en uno de sus números que Carlos Quintana, representante de la Asociación de Comerciantes de Trinidad, había pedido la autorización del Gobernador Provincial Gabino Gálvez, para realizar una manifestación de protesta contra el gobierno por el abandono de Trinidad. La manifestación fue aprobada bajo los principios del orden. Aunque la autorización se emitió por la autoridad designada *Actualidad* no informó si se llevó a cabo o no dicha manifestación.

En Trinidad se creó un Comité de Prensa y Propaganda dirigido por los directores de los periódicos locales y los corresponsales de los diarios de La Habana. El fin del citado comité era el de intensificar las campañas en prosecución de las obras públicas. Entre los directivos de los diarios locales de dicho comité se encontraba Pedro Joaquín Panadés.

Unido a la construcción de la carretera se pedía también el arreglo total del camino de los cafetales, y la terminación del acueducto San Juan de Letrán. A la vez se advertía que en caso de no ser atendidas las peticiones se iría a paro general o resistencia pasiva, se suspenderían las tributaciones nacionales y municipales, se cerrarían todos los comercios y se suspendería la zafra. Trinidad se abstendría de todo movimiento político y se declararía un Cantón Independiente. El Comité designó a Francisco Marín Villafuerte⁹ para recoger los datos oficiales necesarios a fin de ilustrar la opinión pública en aras de fundamentar las peticiones que se harían al gobierno. Los ánimos se hallaban caldeados y los trinitarios estaban empeñados en hacerse escuchar (*Actualidad*, 1934e).

En lo relacionado con la construcción de la carretera se suscitaron diferentes posiciones. Dentro de ellas se encontraba la de la Asociación de Cafetaleros de

⁹ Francisco Marín Villafuerte era el historiador de Trinidad en el periodo que se estudia.

ARTÍCULO DE MINERREVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

Trinidad,¹⁰ que proponía la construcción de una carretera hacia las lomas con el fin de fomentar el cultivo del café y otros productos (figura 2). Planteaba que en las lomas podrían construirse grandes sanatorios, estaciones de radio, hoteles e incluso un observatorio astronómico, los cuales reportarían dividendos a la ciudad. A su vez dicha carretera intramontana, facilitaría la comunicación con Santa Clara a través de Manicaragua. Hay que tener en cuenta que las zonas productoras de café no contaban con carreteras que las comunicaran entre sí, ni con la ciudad, por lo que era difícil el traslado y comercialización de sus productos.

La asociación se pronunciaba en contra de la carretera a Sancti Spíritus, decían que no resultaría de utilidad agrícola para el término. Su criterio lo sustentaban al alegar que Trinidad entregaría sus riquezas en perjuicio de su economía y corría peligro de pasar a ser un barrio más de Sancti Spíritus. No obstante, a pesar de no estar de acuerdo con la carretera a Sancti Spíritus, la asociación planteó que no sería un obstáculo para el proyecto si contaba con la aprobación del pueblo (*Actualidad*, 1934d).

Aunque el diario no lo reflejó de manera implícita parece ser que luego de la salida del artículo se polarizó la opinión respecto a cuál carretera sería más beneficiosa para Trinidad. Días más tarde, *Actualidad* publicó otro artículo que daba respuesta a los planteamientos de la Asociación de Cafetaleros. En el escrito se argumentaba el porqué de la carretera a Sancti Spíritus y cómo una carretera a Santa Clara por las lomas no resolvía el problema de comunicar la ciudad con la Carretera Central (López, 1934). Lázaro Lahera, Alcalde de Sancti Spíritus, también se pronunció al respecto y pidió la colaboración de la asociación para defender la carretera. La asociación por su parte al parecer recapacitó al reconocer que la carretera a Sancti Spíritus sería beneficiosa.

Luego de varias gestiones por parte del Gobernador Provincial y del Alcalde de Sancti Spíritus, el nuevo Secretario de Obras Públicas Ruiz William visitó Trinidad. En su visita

¹⁰Fundada el 16 de octubre de 1934. Su programa aparece en el número 1375 de *Actualidad*. Se conoce los nombres de los miembros de su comisión destacada en Trinidad. Estos son Juan Ramón Bandrich, Manuel E. Sainz, Juan González y Víctor González.

se acordó que una comisión de ingenieros estudiaría el tramo Casilda-Valle, así como la continuidad de los estudios hasta Caracusey. De igual manera, se vería la forma para construir los puentes, aunque fueran de madera pero que facilitarían la comunicación entre ambas ciudades y los poblados comprendidos en ellas.

En enero de 1935, *Actualidad* anunciaba el inicio de los estudios para la construcción de la carretera, la cual comenzaría desde ambos extremos. Unido a ello tendría lugar el arreglo del camino de Sabanilla a Caracusey y la reparación de la carretera Casilda-Sabanilla en una extensión de 13 km. Sin embargo, a mediados de año los estudios habían finalizado y el Secretario de Obras Públicas seguía sin dar respuesta. La juventud trinitaria convocó una manifestación pacífica en la cual le solicitaba al gobierno la construcción de la carretera y un Colegio de Segunda Enseñanza. La manifestación ocupó las principales calles de la ciudad hasta el Parque Martí, con multitud de carteles y acompañados de la Banda Municipal, cedida por el Alcalde Félix Peña (p.1).

En octubre el Presidente Carlos Mendieta aprobó un crédito inicial de 180 mil pesos para la construcción de la carretera, los cuales serían entregados en cuotas mensuales. La primera entrega de 20 mil pesos se hizo en noviembre que se dividiría a la mitad entre Sancti Spíritus y Trinidad. La construcción de la carretera comenzó a realizarse en tres puntos: de Trinidad a Caracusey, de Sancti Spíritus a Caracusey y en Caracusey como punto intermedio entre las dos ciudades. A la vez se estudiaba la forma de colocar el puente de Agabama. Sin embargo, apenas empezada la obra esta tuvo que detenerse por falta de crédito para el pago de los trabajadores.

El año 1936 comenzaba con las labores paralizadas. Se otorgaron varios créditos, pero estos se “suministraban en dosis homeopáticas” (Rodríguez, 1936, p.1) y se agotaban con rapidez. En la obra trabajaban en total alrededor de 300 obreros, lo que apenas daba para un mes. El pueblo trinitario solicitó al menos 20 mil pesos mensuales, de esa forma la construcción no quedaría detenida, ni cientos de obreros sin empleo.

No obstante, más que dar otro crédito, el gobierno tomó de los 180 mil pesos destinados para la carretera, una cantidad de 30 mil pesos para el arreglo de obras

© Maiteé Irarragorri Guerra, Lesby José Domínguez Fonseca



públicas en otros lugares del país. Al respecto, *Actualidad* (1936) argumentó que, si bien con el crédito inicial no daba ni para pasar el Valle de San Luis, ahora sería imposible avanzar en la construcción de la carretera pues la cantidad restante forzaba a despedir a más de la mitad de los obreros. Además, sugirió que los distintos comités que abogaban por la carretera en ambas ciudades debían protestar de manera serena por el perjuicio que causaba dicha acción para Trinidad. Las alcaldías de Trinidad y de Sancti Spíritus pidieron al Secretario de Obras Públicas el otorgamiento de otro crédito pues se acercaba el tiempo muerto y los obreros que trabajaban en la obra estaban desesperados por la carencia de trabajo.

A partir de abril gracias a las gestiones del Alcalde de Trinidad, José Antonio Bravo Martínez, comenzaron a concederse de manera regular créditos para la construcción de la carretera. Sin embargo, el avance era lento pues el presupuesto seguía sin ser suficiente y se hacía necesario contratar obreros y maquinarias si se quería agilizar los trabajos.

En junio de 1937 se concedió un crédito de 100 mil pesos por el decreto presidencial 1684 para la continuación de las obras. Dicho crédito sería dividido en partes iguales para ambos términos. En Sancti Spíritus se organizó una manifestación en el Parque José Manuel García de esa ciudad, con el propósito de que el gobierno reanudara los trabajos de la carretera y la creación de la Universidad en Santa Clara. En Trinidad también se celebró un acto cívico, como continuidad del organizado en Sancti Spíritus. La manifestación comenzó en la estación del ferrocarril y culminó en el Parque Céspedes (p.1).

A mediados de 1938 la construcción de la carretera seguía paralizada por falta de crédito. Sus obreros se encontraban desocupados, parte de ellos eran empleados en la carretera a Topes de Collantes, pero esos trabajos se detenían cada cierto tiempo debido a los estudios de terreno que se realizaban. A lo anterior se sumaba que cada año el tiempo de zafra era menor, debido a las bajas cuotas que le eran asignadas al Central Trinidad. Por esa razón su administrador Norberto Xiqués pidió al Alcalde de

© Maiteé Irarragorri Guerra, Lesby José Domínguez Fonseca



Trinidad que intercediera ante el gobierno para que comenzasen los trabajos de la carretera con el fin de que sus obreros fueran ocupados en la misma y no las cuadrillas de extranjeros que siempre empleaban (p.1).

A finales de año las obras comenzaron, primero en Trinidad y luego en Sancti Spíritus.¹¹ Para 1939 a partir de un crédito de 74 mil pesos, comenzó a construirse el puente Agabama y otros puentes que conectaban los tramos ya terminados.

El Lions International Club se unió en las gestiones para la construcción de la carretera e invitó a los dieciocho clubes del país, a que enviaran cartas y telegramas al Secretario de Obras Públicas. De igual forma el Comité de Turismo y Acción Pro Trinidad¹² que radicaba en La Habana ofreció su ayuda para esa labor¹³ (*Actualidad*, 1939).

A pesar de los esfuerzos para la realización de la carretera Trinidad-Sancti Spíritus, el proyecto no llegó a terminarse en el período estudiado. Cuando se compara la cantidad de artículos publicados en 1934 y luego en 1940 se puede observar como disminuyó con los años la información sobre la carretera. La falta de respuesta por parte del gobierno nacional hizo mermar las acciones del movimiento generado en apoyo al proyecto. En los años siguientes solo se mencionó de manera ocasional y como parte del programa del Comité de Turismo.

CONCLUSIONES

Los estudios históricos sobre la prensa han ganado espacio en la actualidad, pues a través de los impresos se pueden conocer los principales acontecimientos de una sociedad en determinado tiempo y espacio. La perdurabilidad de *Actualidad* durante casi treinta años del período republicano y su papel social, lo convirtieron en uno de los

¹¹ Comenzó por Trinidad debido a que el primer crédito les fue concedido a ellos. A las pocas semanas se le consignó una cantidad igual a Sancti Spíritus para que empezaran por su lado.

¹² El Comité de Turismo y Acción Pro Trinidad se creó en 1939, con el objetivo de que se declara a Trinidad como Monumento Histórico. Fundado por trinitarios residentes en La Habana. Su presidente fue Teodoro de Lara Echemendía y su vicepresidente, Luis Sánchez Martínez.

¹³ Con la proyección de la Carretera Trinidad-Sancti Spíritus en 1934, se abrió la posibilidad de fomentar el turismo en la región. Además, los promotores del turismo eran en su mayoría los mismos que formaban parte del Comité Pro Carretera.

ARTÍCULO DE MINERREVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

medios de prensa locales más importantes de Trinidad. Uno de los temas más tratados por el diario en el periodo de 1934-1940 fue la construcción de la carretera de Trinidad a Sancti Spíritus, debido a la importancia de la misma para la región. Si bien no finalizó la construcción de la misma en ese período, sí demostró la pujanza de los trinitarios en busca de un progreso que los sacara del estancamiento económico, social y cultural en el que se encontraba el término. Además, marcó el inicio de una serie de campañas y proyectos en busca de mejoras sociales que no solo involucraban a Trinidad sino también a la región central de país.

La construcción de dicho camino, no solo perseguía intereses económicos sino también políticos. Los partidos políticos trinitarios lo emplearon como estrategia para ganarse el voto del pueblo. La construcción de la carretera generó en su entorno un movimiento de opinión a su favor. De igual manera, los medios de prensa nacionales y locales recepcionaron otras necesidades sociales –tanto para Trinidad como para la región central-, entre ellos, el Colegio de Segunda Enseñanza y la construcción de una universidad en Santa Clara.

La prensa del antepasado siglo XIX e inicios del XX convirtió sus páginas en un reflejo social de la cotidianidad. Es por ello, que estudiarla como fuente histórica permite conocer la evolución de las sociedades en su día a día. Al analizar las páginas de *Actualidad* se pueden conocer hechos de la vida cotidiana, acontecimientos y procesos que -por lo general- no han sido recogidos en los libros de historia de Trinidad o de la región central del país. Sin embargo, la información develada desde el diario permite aseverar que dichos acontecimientos y procesos –como la construcción de la carretera Trinidad-Sancti Spíritus- marcaron pauta en el futuro desarrollo social al que aspiraban los trinitarios.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A manera de programa. (15 de febrero de 1930). *Actualidad*, p. 2.

Al pueblo de Trinidad. (24 de abril de 1934b). *Actualidad*, p.1.

Aragonés Machado, A. (1953). *El periodismo en las Villas*. Cienfuegos: Imprenta Casas.

© Maiteé Irarragorri Guerra, Lesby José Domínguez Fonseca



<http://revistas.uniss.edu.cu/index.php/margenes>
margenes@uniss.edu.cu

Borges González, O., Zerquera Iznaga, A.S. y Castillo Rodríguez, D. (2014). Actualidad: huella del periodismo en Trinidad. *Tornapunta, Revista de Promoción y Salvaguarda del Patrimonio Cultural*, (11), 17-19.

Comisión de Asuntos Históricos (2006). *Historia socio-económica de Trinidad*. Inédita.

Dice Compte que no es Posible Ahora la Carretera de Trinidad-Sancti Spíritus. (14 de junio de 1934d). *Actualidad*, p.1.

El Comité de Prensa y Propaganda en Pro de Mejoras. (5 de noviembre de 1934e). *Actualidad*, p.1.

El Sr. Luis Sánchez Martínez Sugiere la Idea de una Suscripción Pública para con su Producto Construir el 1km de la Carretera Trinidad-Sancti Spíritus para Estimular la Obra. (26 abril de 1934c). *Actualidad*, p.1.

En Derredor del Proyecto de la Carretera Trinidad-Sancti Spíritus (20 de abril de 1934a). *Actualidad*, p.1.

Hay que Evitar Pronto que el Hambre Clave sus Trágicas Garras a los Depauperados Vecinos del Central "Trinidad". (29 de mayo de 1938). *Actualidad*, p.1.

Hernández Llorens, A. (1975). Los obreros hacen y escriben su historia. La Habana, Cuba: Editorial Ciencias Sociales.

Lions International Club. (8 de abril de 1939,). *Actualidad*, p. 1.

Los Actos Cívicos de Ayer. (27 de septiembre de 1937). *Actualidad*, p.1.

López Deustua, E. (16 de noviembre 1934). Pensemos por ahora con Sancti Spíritus. *Actualidad*, p.1.

Marín Villafuerte, F. (1945). *Historia de Trinidad*. La Habana, Cuba: Jesús Monteros Ed.

Noticias Halagüeñas para Trinidad. (16 de enero de 1935). *Actualidad*, p.1.

Pro Carretera Trinidad-Sancti Spíritus, (27 de abril de 1934). *Renovación*, p.1.

Rodríguez Altunaga, R. (8 de febrero de 1936). La carretera de Trinidad-Sancti Spíritus. Llamamiento al Dr. Barnet. *Actualidad*, p.1.

Sánchez Martínez, L. (25 de mayo de 1934,). La carretera Trinidad-Sancti Spíritus daría vitalidad y progreso a una población de 130 000 cubanos y desenvolvería valores de más de 5 millones. *Actualidad*, pp. 3-4.

Será Cierto que se han Tomado ya Para Otras Obras 20 mil o 30 mil pesos del Crédito que hay Consignado Para la Carretera Trinidad-Sancti Spíritus? (4 de marzo de 1936). *Actualidad*, p.1.

Venegas Delgado, H. (1987a). Acerca de la historia neocolonial del Escambray (I parte). *Islas: Revista de la Universidad Central de La Villas*, (86), 102-129.

Venegas Delgado, H. (1987b). Acerca de la historia neocolonial del Escambray (II parte). *Islas. Revista de la Universidad Central de La Villas*, (88), 136-162.

Venegas Delgado, H. (1988). *Armando Armas García. Acerca de la historia del central "Trinidad" (F.N.T.A)*. Universidad de La Villas.

ANEXOS

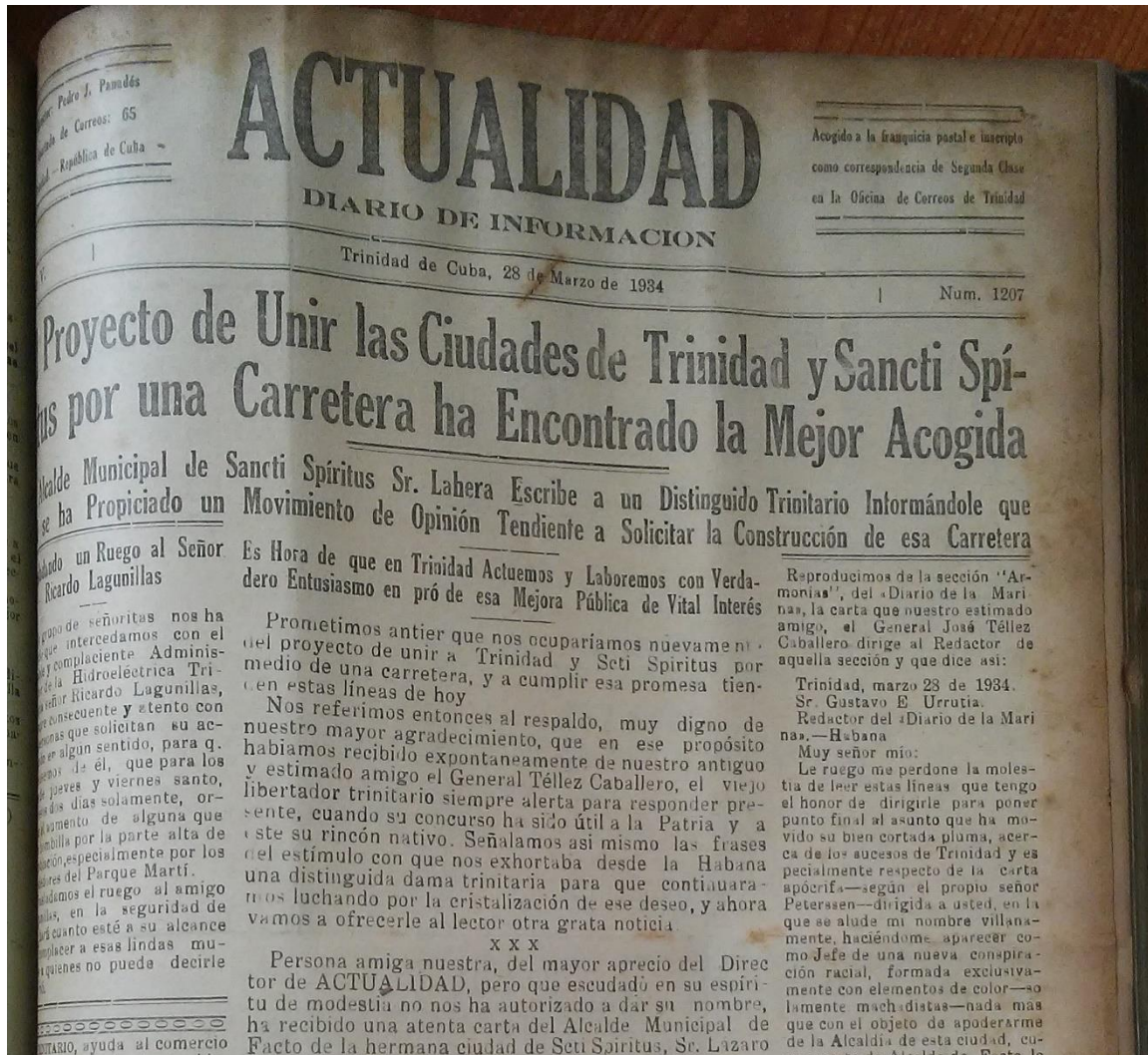


Figura 1. Titular que demostraba la importancia de la carretera Trinidad-Sancti Spiritus

Fuente: Diario *Actualidad*. Tomadas por los autores en el 2017



Figura 2. Artículo de la Asociación Cafetalera de Trinidad donde se evidencia otras posturas respecto a la carretera hacia Sancti Spíritus

Fuente: Diario *Actualidad*. Tomadas por los autores en 2017

Márgenes publica sus artículos bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

