

CAPÍTULO SEXTO

Las trochas y las Líneas militares

Este apelativo que corrientemente define a los caminos o atajos, de anchura más bien reducida, desbrozados en la maleza del terreno, calificados como caminos “carreteros”, y de poca importancia en la actualidad, resultaban para los de aquella época y lugar a que nos referimos las únicas vías de comunicación importantes entre los diferentes poblados de Cuba. Fue adaptada en su concepto *militar*, no sólo como vía de comunicación con la que facilitar el movimiento de las tropas y la marcha de los convoyes, sino también como elemento de la fortificación, al tener necesidad de proporcionarle cierta seguridad, mediante el establecimiento de destacamentos o puestos fortificados para su vigilancia y protección, con lo que nació la noción de la *trocha militar*, o simplemente “trocha”. Vocablo que, como topónimo genérico, acogió también la denominación de un determinado grupo de lugares, avenidas y obras, como resultarían, entre otros, numerosos “bohios” e incluso fuertes, como el de Santiago de Cuba a su entrada en el camino del Morro. Además, a la inversa, cuando se pensó en la necesidad de establecer una fortificación continua, ninguna podría proporcionar mejor asentamiento que aquélla, pues estaba en terreno despejado, y llano en lo posible, con trazados normalmente amplios.

Estas trochas, líneas militares o de fuertes deberían reunir unas **condiciones** ideales, como ser de extensión más bien reducida, que sus flancos se apoyasen en obstáculos inaccesibles y que las tropas de su guarnición fuesen lo suficientemente numerosas como para poder batir al enemigo que quisiese forzarla, manteniendo una actitud siempre *ofensiva*. Buscando el difícil equilibrio entre la “línea continua”, que se encontraba ya en desuso, y la *discontinua* o de fuertes espaciados, poco eficaces y hasta perjudiciales, al no prohibir taxativamente el paso del enemigo. Por de contado que, antes de decidir su construcción, sería menester estudiar y comparar sus **ventajas**, ante las consecuencias del empleo masivo de un perso-

nal que podría ser empleado en operaciones activas, así como del posible desgaste por la salubridad de la zona. El balance de las posibles opciones, la duración de la fortificación y la disposición de medios técnicos en personal y material deberían ser los factores decisivos.

La fortificación de estas líneas militares era diferente de la de los planes de defensa de las poblaciones, y de los fuertes independientes situados en cruces de comunicaciones, y puntos importantes del litoral. Éstas respondían a diferentes cometidos, algunas en donde establecer **a toda costa** la defensa activa, como serían las trochas de Júcaro-Morón, Bagá-Zanja, Nipe-Aserradero (solamente en proyecto), Mariel-Majana, Jaimiqui-Sitio Nuevo-Mampostón y Mantua-Guane, y las líneas militares Domingo-Ranchuelo, Caibarien-Camajuani-Placetas, Palmillas-Amarillas y Esperanza-Pinar del Río-La Coloma (en proyecto); otras simplemente eran **avanzadas**, como la *Trocha camagüeyana*, que tuvo carácter estable, las fundamentalmente de **observación y vigilancia**, muchas de ellas en parte serían también fortificadas, como las de Placetas-Spíritus, Spíritus-Pelayo, Placetas-Fomento y Río Hanábana, así como la de **fuertes avanzados** de Santiago de Cuba.

El Plan de Operaciones

Uniendo los poblados más cercanos de uno a otro lado de la costa, y en su parte central, se encontraba uno de estos caminos *reales* o "trochas", el más importante de la Isla, que habría de tener una gran importancia en el desarrollo de los acontecimientos, pues al dividir la isla dejaba en su parte oriental al departamento donde se había producido el levantamiento, y se mantenía la insurrección. Todo ello inclinaría la decisión a establecer sobre ella la que sería su primera gran línea de bloqueo, para por el momento mantener la defensa interior. Posteriormente, en función de otros planes de operaciones, se construirían otras líneas más pequeñas, y en otras zonas, para cubrir cometidos puntuales. Debería tener este campo fortificado como principal cometido el interceptar el paso entre la parte occidental y la oriental, bloqueando la penetración de los insurrectos, impermeabilizando la zonas mas ricas, como Pinar del Río, y también la capital y otras poblaciones importantes, del paso de recursos y elementos disidentes con los que apoyar una sublevación en occidente. En su concepción más elemental lo constituirían unas líneas, algo más que **cordones de vigilancia**, a las que, sin darle mayor importancia, algunos fortines proporcionarían una mínima pero suficiente fortaleza, teniendo previstas acciones reducidas, y poco *profundas* para destruir las penetraciones desde *bases de partida* retrasadas.

Estas incursiones enemigas, acordes con su manera de combatir como **guerrillas**, como grandes conocedores del terreno, y acostumbrados al clima, movién-

dose por lo general de noche y atacando al amanecer. Las formaban grupos de poca entidad, que sólo en circunstancias especiales se concentrarían en grandes masas, limitaban sus objetivos, más que a la ocupación del terreno, a realizar ataques a pequeños poblados, donde sembrar la inquietud, el desconcierto y la destrucción, con golpes de mano, realizando contactos y aprovisionamiento de armas y municiones a los insurrectos aislados en el interior. Llevaban a cabo la destrucción de vías férreas, e incluso la realización de **emboscadas** a las columnas y **convoyes**, para a continuación disolverse desapareciendo en la "manigua". Lo limitado de su acción y su poca duración les liberaba de tener que llevar gran impedimenta, lo que favorecía su libertad de movimientos, viviendo sobre el terreno. Con esto quedarían libres de la amenaza las principales plazas de la costa, que se encontraban mucho más protegidas.

Los propósitos a alcanzar con aquella guerra no eran otros que, prioritariamente, conseguir una **pacificación**, lo más rápida, de acción decidida e intensa, pero que creara el menor trauma posible en la población, y, posteriormente, el de una **colonización** ordenada, que sería mucho más lenta y meditada. Por ello, para el primero se concibió el Plan de la creación de trochas y centros, para el otro, complementario en el caso de futuros conflictos, con el establecimiento de unas **Colonias militares**, situadas cerca de estas líneas, organizadas con personal licenciado o reservistas que, convenientemente instruido, pudiera volver a combatir con eficacia y presteza (157). Estos establecimientos, una vez terminada la guerra, habrían de servir de base para desarrollar el segundo de los propósitos, la gran colonización de una Cuba que estaba esperando su factible y merecido desarrollo.

El Plan, que fue utilizado con gran éxito desde **1870 a 1873**, y mantenido posteriormente con peor resultado, fue exclusivo para la guerra contra la Insurrección, aunque sería ampliado para alguna zona en particular, con el que se adoptó para la guerra Hispano-Americana (1898). Descansaba en la creación de **centros y líneas militares**. Para los primeros sería necesaria la división de la Isla en sectores, y para facilitar las operaciones, y dar protección a la población de la zona, instalar en el *centro* un fuerte, con una guarnición apropiada a su importancia, en cada uno de ellos. Con este sistema sería factible la **concentración de fuerzas**, la **combinación de armas**, y también una **unidad de mando**, y como por supuesto se disponía de **superioridad de armamento**, y **de medios**, una vez alcanzados estos principios comunes debería resultar fácil el aniquilamiento de un ejército disminuido como el insurrecto, aunque sea cierto de que "no hay enemigo pequeño", alejado de sus bases de partida y en condiciones de inferioridad. Como siempre ocurre junto a los cuarteles y campamentos, se formaría una población civil, principalmente de comerciantes y campesinos, origen de núcleos significativos. La primera de las **líneas militares**, establecida de la forma más continua posible y de Norte a Sur, debería cerrar las incursiones de las partidas insurrectas reduciendo el teatro de la guerra. Esta disposición, una forma más del combate, al que siempre relacionamos con la actitud de "activo", no puede interpretarse como de exclusiva

defensa, pues es bien sabido que ésta nunca es *pura*, dándose acciones ofensivas en los momentos y puntos decisivos. Conceptos como de *encerrada* o *quieta*, además de no responder a la realidad, sólo podrían proporcionar un desánimo y una falta de moral, lo más opuesto a la necesaria ***voluntad de vencer***.

Además, el plan era temporal, y la única manera de conseguir la victoria, pues mientras el enemigo sufría un fuerte desgaste, se podría conseguir un ahorro de personal, para con el tiempo poder pasar a una ofensiva en el lugar y momento oportunos. De hecho, en 1869 se pudo hacer un ahorro de fuerzas que permitió disponer de 8 a 10.000 hombres, con los que, unidos a los existentes en la zona, asegurar las poblaciones del oriente de Tuna, Bayamo, Jiguani, Manzanillo y Santiago, que si no se encontraban amenazadas de ser ocupadas, si lo estaban de sufrir una agresión. El momento sería cuando se consiguiese la pacificación del Camagüey y Las Villas, y el lugar lo marcaría la situación. Los acontecimientos no responderían a intenciones del Plan, se alargarían y complicarían; luego vendrían otros planes con otras campañas, y también fracasos y presiones en el exterior, hasta llegar a lo que no nos gusta llamar, hasta el *desastre*.

Para construir esta línea militar no existía ningún otro terreno con mejores condiciones que la existente **trocha de Júcaro a Morón**, por reunir las circunstancias de encontrarse en el sitio más estrecho de norte a sur de la Isla, de disponer de una vía que unía sus puntos extremos, de forma continua, amplia y despejada ya de maleza, por lo que no debería ser demasiado laboriosa, y de constituir el paso obligado para todo aquel que quisiese trasladarse de oriente a occidente. Solamente habría que crear unas nuevas salidas al camino existente, ampliar la limpieza de la maleza y arbolado, así como el relleno en algunas partes del terreno y el rectificado en algunos trazados. Una vez construida la plataforma vendría el levantar los fuertes y crear el obstáculo, proporcionando las comunicaciones y el enlace necesario, en principio muy incompleto, pero más tarde asegurado con el telégrafo eléctrico, que dobló al óptico, y el tendido del ferrocarril o *tranvía*. Para los contraataques se utilizarían, si el enemigo era débil las fuerzas previstas de la vanguardia, y si de mayor entidad el de la retaguardia, recurriéndose para favorecer estas acciones al movimiento de “enroque” de las reservas, al tiempo que se aseguraba la rapidez en los abastecimientos, mediante el uso de los vagones y “coches-fuerte” del ferrocarril.

La trocha Júcaro-Morón

Es a finales de **1869** cuando el entonces Ministro de la Guerra autoriza al Capitán General de Cuba para que se estudien y organicen las Trochas necesarias para llevar a cabo el Plan de Operaciones en la Guerra de los Diez Años. Y como anticipo y complemento para algunas de ellas, también se autoriza la creación de ***líneas vivas*** o ***acordonamientos***, aunque no será hasta el 28 de septiembre de

1871 la fecha en que por escrito se comunican éstas. La decisión de su construcción es consecuencia del resultado obtenido, una vez que las columnas enviadas desde las poblaciones de Ciego de Avila y Morón han limpiado de insurrectos la zona de las Villas. El enemigo se ve obligado a retirarse, concentrándose en la región central, donde intenta reorganizarse y constituir una nueva amenaza. La idea de la línea militar cada vez se perfecciona más, al considerarse las ventajas que presenta el puerto de Júcaro para los abastecimientos, la mejora de la comunicación central y el grado de seguridad que presentan los puntos fuertes de Ciego de Avila y Morón, que han sido grandemente reforzados. El proyecto presenta avances para su enlace, que no sólo se ha de limitar a las comunicaciones normales, pues se piensa en la telegrafía, así como en establecer en toda ella una línea de ferrocarril.

Su trazado, desde el puerto de Júcaro, al Sur, y hasta Morón, al Norte, junto a la albufera de La Leche, sería de sesenta y dos kilómetros, en una zona llana localizada, por un lado, frente a las pequeñas sierras del Camagüey, y los montes de Las Villas por el otro, hasta llegar a las de la costa. Dejaba, por tanto, al resto de las poblaciones de oriente desligadas, de forma independiente, de la Trocha. La facilidad prevista en su construcción no respondió a la realidad, pues fue necesario ensanchar el despeje de la zona, que era de bosque y matorral, además del trabajo de la fortificación, todo con un personal que tenía que compartir el trabajo de día en el tajo, con el de por la noche en el servicio de vigilancia, pues, en sus inicios, además de la presencia en la dirección de la obra de algunas tropas de ingenieros, eran las mismas tropas de guarnición las encargadas. A este esfuerzo había que sumar la penalidad de lo insalubre del lugar, por lo que serían muchas las bajas producidas como consecuencia de la inclemencia del clima y de las muchas enfermedades endémicas del trópico. Fue la primera que se utilizó durante las guerras, y también la más conocida por su importancia y coste en todos los aspectos. Su construcción, en la que colaborarían bomberos, obreros de la milicia de color y presidiarios, se realizó con prisa, sin uniformidad, pues no se sujetó al proyecto, y de forma incompleta, lo que obligó a ser perfeccionada de continuo, sirviendo como experiencia para las siguientes obras.

Las opiniones y la perfectibilidad de las obras

Las opiniones forzosamente tendrían que ser dispares, primero por la persona que las emitía, si estaban implicados en su construcción, les había favorecido durante su mandato o, por el contrario, éstas habían sido negativas, y después porque la Trocha se parecía muy poco de una época a otra, bien porque se había mejorado, o por el contrario se había abandonado, en tropas y de inmediato también en obras. A esto habría que añadir los que eran partidarios de una guerra de

movimiento, de los que preferían un plan más metódico y reposado, para los que habría de ser común el periodo no operativo de la *época de lluvias*. Y así, la novedad era favorable para un general CEVALLOS, que *“mantenía que su grado de operatividad era grande”*, y para FELIX DE ECHAUZ Y GUINART, para el que *“la Trocha Transversal había sido la mejor obra realizada”*; mientras que para otros no dejaba de ser un fracaso, y así, el general de Ingenieros MANUEL PORTILLO Y PORTILLO (Promoción 15, de 5 de septiembre de 1841) manifestaba en **1872**, quitándole importancia, que *“la pacificación de Las Villas no había sido debida a la Trocha”*, y el brigadier FRANCISCO ACOSTA Y ALBEAR, cuando se refería a ella, la tildaba de *“imperfecta y mal atendida”*. Para su inventor, FRANCISCO GONZALEZ ARENAS, debió de ser muy justificada su opinión, al ver la diferencia entre la realidad y su proyecto, lo que le obligó a decir: *“esto no es Trocha ni línea militar, es una estacada que no sirve para nada”*; otros eran más descriptivos, como el coronel de Estado Mayor LUIS CUBAS, y se limitaba a un *“no puede considerarse en manera alguna como una verdadera línea militar”*, o los más detractores, que la consideraban como una línea de troncos mal defendida. Hemos de dar la importancia que merece a la apreciación que tuvo el Capitán General MARTINEZ CAMPOS, según su Informe, con ocasión de su visita de inspección a la Trocha, de la que dijo *“servía para poco, y nos costaba mucho”*, así como que *“sólo había sido una línea de observación y racionamiento (abastecimiento), y que su valor era más bien como obstáculo moral”*, y añadía, *“sus más de 100 torres para su defensa no serían impedimento para el ataque de un enemigo decidido”*. Sin embargo, en 1872, el General RIQUELME, Comandante en Jefe del Centro y de Oriente, la consideraba como *“un baluarte único y formidable”*, lo que le llevó en la idea de este sistema a considerar indispensable la construcción de otras líneas como las de Bagá-Zanja y la de Nipe-Aserradero. Dentro de la valoración de estas opiniones es conveniente tener en cuenta la mucha perfección alcanzada en el momento de la guerra que investigamos de 1898 (158).

La **perfectibilidad** es una característica de los trabajos efectuados por los ingenieros, de tal forma y manera que las obras puedan continuarse perfeccionando, y no solamente en tiempo de paz. Esta disposición quedaría reflejada a lo largo de los casi treinta años que se emplearon en la construcción de la Trocha, manifestándose en una mejora progresiva de su grado de fortaleza. Se unían las primeras obras en el año **1869**, tras el alzamiento de Las Villas, consistiendo en la ampliación del despeje de la zona correspondiente al camino, mediante una tala en la zona de un ancho de 200-400 metros, para constituir la plataforma donde construir la organización defensiva. La línea militar tendría como estructura fundamental una serie de fuertes de madera, contruidos in situ, utilizando la madera de los bosques inmediatos, por el momento sin modelo unificado, aprovechando lo existente, los “bohíos”, y dejando libertad a la improvisación. De diferente tamaño, y rodeados de un pequeño foso, se encontraban distanciados unos 1.800 metros, albergando

una no muy grande guarnición, tampoco uniforme, que por de contado no disponía en ninguno de ellos de artillería. A su vez, los intervalos los cubrían unos pequeños destacamentos, de 8 a 10 hombres, ubicados en unos pequeños fortines. Unidos entre sí, a manera de una barrera, incompleta y deficiente, se colocó una estacada, de la parte que miraba a Puerto-Príncipe, fabricada con tablas de madera del árbol de palma, o de otras de igual mala calidad, y de altura algo más de un metro. Esta, más que constituir un verdadero obstáculo, en el mejor de los casos permitiría establecer una vigilancia de día, dejando la nocturna a los escuchas, cuando se disponía de personal suficiente, sirviendo de innecesaria referencia a la línea militar. La urgencia en su construcción impidió que se pudiera efectuar el control y dirección de la obra, dejando libertad al jefe de la guarnición local para realizar la línea como mejor pudiera, dando por aceptable su ubicación y dirección. Lo que, unido al trabajo irregular e imperfecto de un personal no cualificado, le daba un carácter tan particular, que, más que una fortificación, resultaban viviendas y cercas de descuidados campesinos. Sobra decir que tuvo un mal resultado, limitándose, más que a detener, a dificultar el paso de un enemigo, que tampoco le dio mucha importancia. A su clasificación como de campaña habría que añadirle la de muy ligera y discontinua, pareciéndose más a un cordón de vigilancia o avanzadillas. En cuanto a las comunicaciones disponibles, los caminos, que habían sido suficientes para las necesidades civiles del momento, con tráfico reducido, se verían muy dificultados al no disponer de una red más amplia. Además, no disponían de firmes adecuados ni de obras de fábrica en cortaduras y ríos, afortunadamente no muy numerosos, pero que se hacían sentir al producirse inundaciones por las frecuentes lluvias. Tendrían que pasar dos años después de terminada la guerra para que se acabara el tendido de la vía férrea, comunicación que le daría un gran valor a la Trocha, al poder permitir unos rápidos y seguros transportes de material y personal para su ampliación.

Esta mejora de la línea se traduce para **1871** en una nueva y más acertada colocación de su fortificación, que se encuentra dispuesta en dos líneas defensivas: en la de vanguardia se distribuyen 17 fuertes, separados en una legua, ordenándose posteriormente a retaguardia otros 16 cubriendo los intervalos. Más adelante, y en las partes de menor visibilidad y más próximas al bosque, se construyeron puestos de vigía sobre plataformas de madera, a siete u ocho metros del suelo. Separados y detrás de esta doble línea de fuertes se establecieron cuatro campamentos, situados en Chambas, Marroquín, Lázaro López y el Arroyo de los Negros, con una fuerte guarnición de infantería y caballería, estando el conjunto de los destacamentos enlazados por telégrafo. Con ello la Trocha se vería perfeccionada en su fortificación y aumentada en su tropa, que en tiempos del general CEVALLOS llegó a ser de 16.000 hombres (159). Se construyeron nuevos fuertes, como los de "Carriles", "Cementerio" y "Balbín", y otros ya viejos, como "Jicotea", fueron reformados.

Como ya se indicó, para **1874** el Capitán General CONCHA, Marqués de la Habana, con ocasión de una inspección, encuentra la Trocha en tan malas condiciones, que se inclina por abandonarla y dedicarse exclusivamente a la construcción de la Trocha del Este. Con posterioridad cambiaría su decisión, encargando la reforma de la Trocha de Júcaro-Morón y asignando este cometido al Brigadier ACOSTA (160), que fortifica los poblados fortificados más importantes de Ciego de Avila y Morón, que utiliza para este trabajo a tres compañías de Ingenieros, tres de bomberos y tres de milicias de color agregadas a Ingenieros, así como a 400 presidiarios. Las comunicaciones, tan ligadas a la fortificación, han sido muy mejoradas, rectificando y rellenando los caminos, y dándoles firme. Se decide que el ferrocarril se siga construyendo y se alargue hasta Morón, quedando casi al completo de la Trocha, en tanto no se piense alargarla hasta San Fernando; pero esto deberá ser más adelante. La guarnición, que al principio ha sido la misma, al acabar el año se ve disminuida, lo que lleva incluso a suprimir el servicio de vigilancia, decisión que le va a permitir a MAXIMO GOMEZ llegar hasta Las Villas.

Encontrándose como Jefe de la Trocha el coronel de Ingenieros MIGUEL GOICOECHEA Y JURADO (Promoción 32, de 30 de agosto de 1858), en **1875**, se sigue perfeccionando la obra, mejorando el obstáculo y dando a la alambrada una profundidad de cuatro líneas de piquetes, en algunos de sus tramos, participando en la reconstrucción los coroneles ARMIÑAN y DOMINGUEZ. Nuevamente se decide el abandono de la Trocha y su destrucción, esta vez a cargo del brigadier AMPUDIA, que cumple órdenes del Conde de VALMASEDA, pues no se quiere dejar para un posible uso por el enemigo. La situación y las necesidades llevan al general CONCHA a pensar la conveniencia de abandonar las trochas, de nuevo la de Júcaro-Morón, y ahora también la del Este. Esta determinación, en contra de la opinión del general FIGUEROA, va a suponer perder todo cuanto se ha conseguido después de seis años de duros trabajos, con la destrucción de 16 torres telegráficas, 16 fortines, del campo atrincherado de La Embarrada, del puente de Jiquii y de 16 km de ferrocarril. Con ello, además, quedaría disminuida la seguridad de los fuertes de Guaimarao y de Cascorro, que verían amenazadas sus líneas de aprovisionamiento. Se vuelve a dar contraorden, por lo que esta amenaza no llega a efectuarse, pero a costa de una reducción drástica de sus guarniciones, con lo que la línea perdería importancia.

Al siguiente año, **1876**, se continúa la perfectibilidad ampliando el número de fuertes y dándole una densidad diferente a los dos tramos en que se ha dividido la Trocha. Así, en el del Norte, de 34 kilómetros, entre Ciego de Avila y Morón, se sitúan en vanguardia hasta 36 torres de 1.^{er} orden, separadas cada kilómetro, y a retaguardia, en la segunda línea, por otras de 2.^o orden. En el tramo del Sur, que tiene 26 kilómetros, entre Júcaro y Ciego de Avila, se colocaron con igual disposición 27 torres de 1.^{er} orden y otras 26 de 2.^o orden. A todos estos fuertes de la primera línea

se les mejoraron los campos de tiro, despejándolos de maleza y bosque, con lo que podrían apoyar mejor a las avanzadillas; asimismo se les dotó de un enlace telegráfico independiente del propio del ferrocarril, y se les asignó una guarnición de 100 hombres.

La mejora continúa a partir de **1877**, dándole una mayor profundidad a la fortificación, construyéndose, sobre puntos importantes del camino de Camagüey a Las Villas, tres grandes campamentos (Domínguez, La Redonda y Piedras), donde se situarían fuerzas, con identidad de unos 1.000 hombres, para, como reservas móviles, atender a reforzar los puntos debilitados por el enemigo o efectuar sobre él los contraataques previstos. Complementaban esta acción con la vigilancia establecida en la retaguardia, entre las posiciones, a cargo de partidas y *rondines* volantes, para confrontándose con el enemigo que intentase cruzar procedente del Camaguey, dar la alerta a la Trocha, y a través de ella, telegráficamente, a las reservas. A vanguardia, para alertar de la presencia del enemigo o desbaratar su acción, se habían instalado a unos 10 kilómetros de la línea de bloqueo, puestos avanzados de caballería, que en número de trece secciones, de 30 o 40 hombres cada una, se movían a lo largo de las zonas estratégicas y de paso obligado, formando lo que dio en llamarse la **Trocha camagüeyana**, con lo que mantenían de esta forma una trocha totalmente activa. Para **1878**, la Trocha llegó a contar con una guarnición de 20.000 hombres, pero en **1897**, durante la Segunda guerra, quedaría prácticamente desguarnecida hasta Morón, hasta que al año siguiente, en **1898**, su guarnición llegó a ser de más de 25.000 hombres.

El desarrollo de los acontecimientos aconseja mejorar la defensa en general, y en particular la de La Trocha, para lo que se realizan estudios en su mejoramiento, que son presentados con un Proyecto, redactado por el capitán de Ingenieros PASTOR, el 24 de octubre de **1894**, con el que se pretende alargar la vía militar de la Trocha hasta alcanzar la costa. De esta forma, mediante un ramal a Punta de Burro y su muelle, poder paliar las dificultades de embarque y evitar la necesidad de transbordos, construcción que fue aprobada por R.O. de 17 de diciembre de 1894 (D.O. n.º 277). Pero tendría que ser dos años más tarde, cuando el 11 de abril de **1896**, encontrándose de Capitán General WEYLER y de Comandante Militar de la Trocha FEDERICO ALONSO GASCO Y LAVEDANA, el antiguo ayudante del General WEYLER, el comandante de Ingenieros GAGO (161), que había demostrado su valía en Filipinas como especialista en la fortificación, presentó un **"Estudio de un Proyecto de reconstrucción de la Trocha, Base para la organización de las obras"** (115), que sería aprobado en el mes de marzo y al que se dio un año como plazo para su terminación, puesto que pronto se emprenderían las operaciones hacia las Villas. Fue menester reconstruir totalmente la Trocha, pues ya no existían vestigios de la antigua, excepto alguna obra de arte y casetas de la antigua vía del ferrocarril, ni de los campamentos que la complementaban.

El plan de construcción se basaba en dos tipos de obras: aquellas que deberían subsistir durante la paz, y aquellas otras, las temporales, de utilidad exclusiva durante el periodo de la guerra. Deberían ser permanentes las torres, separadas un kilómetro, para las que se preveía una guarnición para paz y otra para guerra. Estas contaban con una cabecera cuartel de compañía, que debería atender y apoyar a las diez torres más próximas, construyéndose con el mismo criterio dos edificios que serían la cabecera de batallón. Para la designación de las torres, se sustituyó la clásica del nombre de un santo, de un lugar de la Metrópoli, o la toponímica, por el número del kilómetro en que se habrían de emplazar, desde la torre 1 a la torre 68, con lo que era fácil de situar. La disposición de las estacadas, en tramos rectos, partían por igual de cada fortín para encontrarse en su centro formando un ángulo, coincidente con los campos de tiro (163). Para el enlace entre ellos, así como con los campamentos, se establecieron aparatos telefónicos en cada torre, por lo que el número de los necesarios se estimaba en 100 servicios completos de aparatos telefónicos, y también de 90 kilómetros de hilo conductor. Otro de los problemas que hubo que atender era el correspondiente a las aguadas, pues a la Trocha no la cruzaba ninguna vía de agua, ni existían manantiales próximos, por lo que fue necesaria la construcción de “pozos tubulares”, uno por campamento, que alcanzaban una profundidad de 20 a 30 metros.

Todas estas mejoras deberían conducir a mejorar las condiciones de vida y de combate para las guarniciones, dándoles más independencia, y al mismo tiempo imposibilitar al máximo el paso de las partidas enemigas. Muchos de los materiales podrían conseguirse y fabricarse sobre el propio terreno, o en la Maestranza del Cuerpo, en La Habana, pero había otros más sofisticados, que ni siquiera existían en el comercio de la Isla. Lo que sobre el papel podría ser factible, llegado el momento de su valoración y adquisición podría hacer imposible la empresa. Por eso, con el apoyo a distancia del Capitán General de Cuba, y de personal del Cuerpo en la Metrópoli, se inició la difícil tarea de la lucha en los despachos de Madrid, para explicar precisamente el porqué de este tipo de material, y la importancia que habría de tener su empleo. Primero intentando convencer a los políticos de turno, y, una vez conseguido esto, luchar contra los inconvenientes burocráticos de la Administración (164). Además, la distancia no facilitaba esa flexibilidad necesaria para adaptarse a los cambios, con lo que la descoordinación y las contraórdenes producirían retrasos nada oportunos en aquellos momentos. Un buen ejemplo fue el cambio de decisión del general WEYLER, desde Cuba, en el último momento, el día 5 de septiembre, por la que solicita la suspensión de la adquisición de los torpedos (165), así como de la posibilidad de cambio de la iluminación desde las torres, para que el sistema de alumbrado fuera eléctrico (166).

La fortificación de la Trocha Júcaro-Morón, utilizada durante la guerra **1895-1898**, estaba formada a lo largo de toda la Trocha por igual, por 68 torres, 75 blocaos, en los puntos medios entre las torres, y a su vez, entre cada una de ellas y el blocao se colocarían tres abrigos o garitas para los escuchas, por lo que el número de estas pequeñas obras aspilleras llegaba hasta las 420 (167).

Las **torres** eran uniformes, menos las situadas en los extremos de La Trocha, pues al estar en zonas pantanosas (“singuneas” o “tembladeras”) deberían tener una cimentación más profunda, en una extensión que llegaba a los tres primeros kilómetros a partir de puerto Júcaro (también se le denominó en su principio Portal o Portales), y a los últimos cuatro que terminaban en San Fernando. Una de ellas fue la de San Fernando, próxima a la laguna de la Leche, denominada así en honor del patrón del Cuerpo, que defendía el asentamiento de la estación o paradero del final de la línea del ferrocarril. Su disposición era la siguiente. Construida su base en mampostería, eran de planta cuadrada, de cinco metros de lado, contando con cuatro aspilleras en cada frente de su piso bajo, y de cinco matacanes en el superior, lo que le permitiría ejercer la defensa en todas direcciones. En este último piso se encontraba el depósito de oxígeno para la iluminación y el teléfono, así como el acceso a la obra, que se hacía a través de una escalera que se recogía como la de los barcos (168). En su parte central, destacando desde sus 14 metros de altura, se encontraba sobre una plataforma de madera forrada con carriles, que era el perfil de hierro que se usaba para todo, una especie de garita con el aparato para la iluminación. Con arreglo a las especificaciones, su potencia debería ser tal que su blanca luz alcanzase los 500 metros. Circunstancia que fue mejorada durante las pruebas, en que se alcanzaron los 700 metros (169). Los portillos de acceso en la alambrada se dispusieron frente a cada una de las torres, con lo que sería más fácil su protección (170).

El **blocao** (o “blockhaus”) estaba construido en madera, y no disponía más que de una planta de forma cuadrada, encontrándose protegida con un parapeto de tierra y piedras, y una puerta forrada de plancha de acero, disponiendo en su cubierta de una chapa de hierro galvanizado. El proyecto primitivo contemplaba armar los 75 blocaos construidos, aunque de hecho después solamente lo serían 62. Estas obras tendrían una mayor importancia al tener que sustituir a las torres correspondientes al tramo Morón a La Laguna (171). Los **abrigos** o garitas para los escuchas, de una superficie menor, con 4,5 metros cuadrados, tenían una protección similar, disponiéndose en dos líneas, escaqueados, de tal modo que los de la segunda cubrieran los intervalos dejados en la primera. Correspondían a cada blocao hasta seis garitas o puestos de escucha (172).

La **alambrada general** dispuesta a vanguardia era de cuatro órdenes o filas de piquetes de madera, colocados cada dos metros y al tresbolillo. El alambre de espino, con los hilos tendidos sin tensarlos, cubría una franja de seis metros cerra-

da con faldón. A retaguardia se construyeron siete *cuarteles defensivos* para cabecera de compañía y dos para batallón. El **ferrocarril**, dispuesto como sabemos a retaguardia, al amparo de la línea, paralelo y próximo a ella, a unos 80 metros (173). Para el **enlace**, además del tendido telefónico y del telegráfico eléctrico, se incrementó el número de estaciones heliográficas, despejando las líneas de punto a punto, con lo que se pudo asegurar, haciendo un mayor uso de los *heliogramas*, el enlace telegráfico óptico.

Se construyó inicialmente, en el mes de abril, con una compañía y media de *ferrocarriles*, hasta el mes de agosto, en que recibió el fuerte refuerzo de trescientos treinta y tres hombres, pertenecientes a las unidades de ingenieros venidas de la Península, y con la colaboración de otras de infantería, para el despeje de la zona. Posteriormente, estas fuerzas llegarían a cifrarse en 1.200 soldados de ingenieros, dependientes de la Comandancia General de la Trocha, y pertenecientes a nueve compañías de Ingenieros y de Obreros, así como a media de Telégrafos, contando con la colaboración de dos compañías de Transportes, un batallón de libertos y un número variable de confinados, con lo que la guarnición total sería prácticamente la de una división.

La organización de los trabajos no se pudo llevar en la forma deseable a causa de una serie de circunstancias que es conveniente citar cronológicamente para una mejor interpretación, y así, en el año **1898** (174):

- En **20 de enero**, la Comandancia General eleva una Cuenta a Guerra por la que solicita la remisión a París, a la casa Barbier et Bernard, del **aparato compresor de oxígeno** destinado a la iluminación de la línea para remediar los desperfectos ocasionados con motivo de su explosión el 27 de diciembre último. Esta es aprobada, debiendo remitirse a París al Agregado Militar a la Embajada comandante de Ingenieros FRANCISCO ECHAGÜE Y SANTOYO (Promoción 56, de 24 de diciembre de 1879).
- En **31 de enero**, se da la orden de que la línea se convierta, en vez de en obstáculo exclusivamente defensivo, en obstáculo de **observación**, a la vez que sirva de base de operaciones para los movimientos de vanguardia. Ello ha de suponer pasar orgánicamente **de brigada de la Trocha a brigada de vanguardia de la división de Sancti Spiritus**, que desplegaría hasta en 9 leguas de profundidad, desarticulando lo que el enemigo denominaba la *contra-trocha*, así como la **supresión** de los **puestos de escucha** y la **reducción** de las guarniciones a 5 o 6 hombres.
- En **10 de febrero**, de conformidad con la orden dada, se procede a la **destrucción** de los puestos de escucha así como de los campamentos, **excepto** los 15,5 y 45,5, recuperando el material sobrante (bombas de agua, maderos, etc.).

— En **22 de febrero**, el Comandante de Ingenieros de la Trocha SEBASTIAN KINDELAN eleva un **Informe** referente a la necesidad de disponer de 181 hombres más para hacer frente a la pérdida de la 2.^a compañía de Ferrocarriles, que había sido trasladada para la realización de obras para la instalación de torres ópticas, y la 1.^a sección de la 5.^a compañía, enviada a realizar obras a la isla de Turiguanó (la orden alcanzaba hasta a 12 compañías de Ingenieros).

En consecuencia, solamente quedaban las 3.^a, 5.^a y 6.^a del Batallón de Ferrocarriles, y como desde el primer momento se había dado **prioridad a la fortificación, sobre el entretenimiento y reparación de la línea**, el servicio de circulación de trenes quedaba amenazado de paralizarse, sino total, por lo menos en parte. A esta situación contribuía la urgente necesidad de la **nivelación de tramos** en la zona sur y la **sustitución del carril**, pues estaba próxima la estación de las aguas. Además existían pagos de libramientos pendientes de cobro (hasta cinco meses) para atender a las necesidades en material y de contrata de las cuadrillas de paisanos.

— En **17 de marzo**, se envía desde Ciego de Avila un telegrama al General Jefe, que dice:

“Veo con sentimiento que recientemente se han hecho desaparecer de esta línea todos los puestos para escuchas. Ordeno se vayan restableciendo.-PANDO.” (Por entonces Comandante en Jefe de Santiago de Cuba y Puerto Príncipe.)

— En **19 de abril**, se recibe en Ciego de Avila un telegrama oficial que dice:

“Cuando lleguen a ésa los refuerzos se trabajará sin descanso para que la trocha se convierta en barrera infranqueable de línea continua para evitar cualquier invasión de Oriente.- BLANCO.”

— En **12 de mayo**, se da una O.G. relativa a **organización de la Trocha**.

— En **16 de mayo**, a la vista de esta decisión, el comandante KINDELAN propone:

1. Deconstrucción de los campamentos y escuchas.
2. Colocación de blockhaus en pasos importantes.
3. Despeje de las zonas de alambrada y líneas de fuego.
4. Colocación de otra **alambrada a retaguardia**.
5. Reparación de la línea férrea.
6. Regreso de la 2.^a compañía de Ferrocarriles y asignación de 8.500 hombres.

— En **11 de julio**, se construyen puestos de escuchas entre las torres 3 y 5.

— En **24 de julio**, llega la orden de traslado de los proyectores a La Habana (SHM., C. 1791 CGC., 5098).

Por O.G. de 20 de noviembre de 1898 se daría la de la **evacuación** sobre Cienfuegos, vía marítima desde Júcaro, pero debido a la dificultad presentada por su aglomeración se ordenó que el repliegue se hiciese por tierra sobre Placetas y Santi-Spíritu, dado que el ganado de la Trocha había sido vendido, siendo muy poco lo que marchó de Ingenieros a través de Júcaro, concretamente algo de personal e impedimenta del 3.º Regimiento de Zapadores-Minadores, el 30 de noviembre, con los vapores “Gran Antilla” y “María Cristina”.

La entrega del material y efectos de la Trocha se hizo a la Comisión Americana (sic) a través de personal civil, comprendiendo ésta, según el Inventario del material fijo y móvil, el correspondiente a:

- Ferrocarriles: carriles de acero y hierro, pies derechos, traviesas, tablero, bridas, pernos y escarpas, material de talleres y vía.
- Red telefónica de la vía y de las torres.
- Edificios anexos a la vía férrea.

(SHM., C. 438 CGC., 3745.)

En la época del General JOVELLAR, en **1874**, se redacta un **Plan de Campaña para la Guerra de Cuba**, en el que participan los ingenieros Brigadier ANDRES LOPEZ VEGA y coronel RAFAEL CERERO, que entre otras contempla la apertura de nuevos caminos militares, la construcción de campos atrincherados y el aumento de las defensas de las plazas, además de la creación de otras nuevas, lo que supone una **orientación hacia la defensa permanente**, pensando ya en la inevitable participación de los Estados Unidos en la contienda. Este Plan sería reconsiderado más tarde, el 12 de julio de **1878**, formándose una Comisión de la que formarían parte el coronel ZARAGOZA y los tenientes coroneles LINO SANCHEZ Y MARMOL (Promoción 39, de 17 de septiembre de 1865), EDUARDO LOYZAGA Y JAUREGUI (Promoción 40, de 17 de julio de 1866) y ROSELL. El **Informe** es concluyente, **oponiéndose** a cualquier clase de proyectos para la defensa permanente que requieran gastos cuantiosos, y que puedan distraerse del problema fundamental, de la todavía difícil y distante terminación de la guerra actual (175).

La vulnerabilidad de la fortificación

Pretender que una línea defensiva o de bloqueo sea totalmente eficaz, en especial en las condiciones como en las que se pudo hacer, y ante las pequeñas infiltraciones de una guerrilla local, es prácticamente imposible. Hasta líneas de categoría, como las recientes Maginot y del Atlántico, pasando por la más antiguas *murallas* de los romanos contra los escoceses, o la de los chinos, en guerras más

totalitarias, y con el empleo de grandes medios, no pudieron ser totalmente infranqueables. Esta línea no sería una excepción, y menos en sus primeras épocas, en las que a la debilidad de la obra habría que añadir la poca experiencia de unas guarniciones no lo suficientemente fuertes, pues es bien sabido lo poco que sirve un obstáculo si éste no se encuentra *activado* por el fuego.

Según JORGE L. BETANCOURT, en su *op. cit.*, fue CHICHO VALDES el primer insurrecto que atacó el territorio aledaño a Ciego de Avila, siendo en **1870** cuando BERNABE DE VARONA, "Bembeta", ocupa con 600 hombres el poblado de Lázaro López (en Jicotea).

Con arreglo a la propuesta que hace el 30 de marzo de **1871** el general BLAS VILLATE DE LAS HERAS, conde de Balmaseda (en la que informa al ministro de Ultramar de ser un "*proyecto del cual se esperaban grandes resultados*"), se inicia el tablado o "trochado" (sic) a fines de abril de **1871**. Siendo a comienzos de **1872** cuando se concluye la barrera formada por 33 fuertes, estacadas, fosos y otros establecimientos (con 9 batallones y 10 piezas de artillería). Dos años más tarde, el 12 de febrero de **1874**, MANUEL SUAREZ atraviesa la Trocha.

Esta vulnerabilidad quedaría más tarde demostrada en numerosas ocasiones, ante un enemigo decidido y audaz, que indudablemente contaría con el apoyo y la información de sus oficiales de ingenieros, y así:

- Aunque, a principios de **1874**, las fuerzas insurrectas tenían previsto forzar el paso en fuerza de la Trocha de Júcaro a Morón, para la invasión de las Villas y la posterior de la parte occidental de la Isla, ésta sólo lo sería con carácter limitado. Y así, a primeros de mayo de **1874**, aprovechando la debilidad de la línea y del cordón de fuertes y avanzadas, fue atravesado por varias partidas, entre ellas la del caudillo cubano PANCHO JIMENEZ, al que acompañaban de 70 a 100 hombres. Estas se infiltraron por varios puntos, como las Vegas, Dulcenombre, Pendengoras y Derramaderos, en pequeños grupos, con intención de atacar posteriormente el poblado de Marroquín, pero al perder su potencia de hombres, armas y caballos, ante el hostigamiento de las fuerzas de retaguardia, acabaría por quedar disuelta.
- Ese mismo año, y una vez llegada la época de lluvias, en la que se suspendían las operaciones, se produce el paso del cabecilla insurrecto CARRILLO, con 500 hombres, que en parte fueron dispersos, pero con los 200 restantes le fue posible dar un golpe de mano sobre Morón. Así mismo, RAMON ROA, a quien acompañaban 100 hombres, pudieron atravesar la Trocha, distribuidos por diferentes puntos.
- Finalizado este periodo de tiempo, el capitán general decide iniciar las operaciones del plan de campaña de invierno contra el departamento Central, para lo que saca unidades de la Trocha. En tanto, se esperan unos

refuerzos que no acaban de llegar, con los que sustituir dichas fuerzas, la Trocha queda debilitada no solamente en su línea de vigilancia, sino también en la propia línea de detención.

- En **1875**, en la noche del 5 al 6 de enero, es atravesada por MAXIMO GOMEZ, pomposamente ascendido nada menos que al empleo de general de división, por varios puntos entre los fuertes 15, 14, y 12 del Sur, con 800 de a caballo y 300 infantes, e invade las Villas, sembrando la inquietud en todo el territorio, intenta la voladura de los puentes del ferrocarril con dinamita, sin éxito, pero sí consigue tirotrear los trenes. Este mismo día pudo atravesar la Trocha una partida formada por 200 jinetes negros y mulatos. BETANCOURT coincide en cuanto al punto de paso, pero no en cuanto al número de personal: dice ser solamente con 464 jinetes y 700 infantes. Para favorecer estas operaciones, el coronel LINO PEREZ sería encargado de preparar con 60 hombres una serie de faginas con que tapar las zanjas y fosos de la barrera.

Por todo ello, el plan de operaciones español previsto tiene que ser anulado, regresando a la zona de las Villas. Esta situación hace que para el resto de la guerra la Trocha pierda su valor, y que aunque no sea totalmente abandonada su guarnición, si sea reducida sensiblemente, y, como consecuencia, se retrase en años la pacificación de la zona hasta 1877.

- El 21 de marzo la atravesó QUINTIN BANDERAS para, de esta forma, ayudar a JOSE MARIA RODRIGUEZ, que se encontraba en la zona de Las Villas, BARAJA MONTAÑA, *op. cit.* (p. 122).
- El 30 de octubre de **1895**, la cruza nuevamente MAXIMO GOMEZ, que el 17 de noviembre ataca el fuerte "Pelayo" y el 18 el de "Río Grande", iniciando lo que se ha llamado la *invasión del Oeste* (*). El 29 de noviembre del mismo año, MACEO cruza la Trocha, en las proximidades de Ciego de Avila, con 1.500 hombres, que, aunque reciben el fuego desde el fuerte de "La Redonda", pueden cortar su alambrada y forzar el paso. Para favorecer esta infiltración a Las Villas, MACEO se ve obligado a realizar un ataque de *diversión* a Morón.
- El 26 de mayo de **1896**, MAXIMO GOMEZ pasa nuevamente la Trocha.
- A mediados del mes de octubre de **1896**, cuando la Trocha está reconstruyéndose, es atravesada por SERAFIN SANCHEZ con sesenta hombres,

(*) ELADIO BALDOVIN RUIZ, en art. cit., p. 308, manifiesta que el 3 de noviembre MAXIMO GOMEZ atravesó la trocha partiendo de Puerto Príncipe, sin que llegara a ser localizado.

mientras CABRERA y otros cabecillas, con un ingente número de insurrectos, siguen la línea de demarcación para reunirse con CARRILLO en Neiva.

- El 26 de diciembre de **1896** MAXIMO GOMEZ rebasa la Trocha entre Morón y el Estero (por el Norte).
- Así mismo, BETANCOURT también cita que en junio de **1897** el comandante TRANQUILINO CERVANTES atraviesa por la isla de Turiguanó una columna de municionamiento, y al mes siguiente es SIMON REYES quien conduce otra columna de aprovisionamiento a través de La Trocha.
- Este mismo año, después del combate de Pinar del Río, se quiso intentar su paso en fuerza en las proximidades de Guanajay, sin conseguirlo, teniendo que combatirse en Jobo.
- El 18 de septiembre de 1897 pasa una partida formada por seiscientos insurrectos con un convoy de munición con dirección a las Villas, entre Concepción y Santa Teresa.
- El 26 de febrero de **1898** ARMANDO SANCHEZ AGRAMONTE atravesó con caballerías la Trocha, y la noche del 9 de julio lo haría MARIO G. MENOCA, tras sufrir varias pérdidas. No obstante, MIRO ARGENTER, en sus "Crónicas de la guerra", indicaba que *"la Trocha de Júcaro a Morón sólo pudo considerarse infranqueable por los insurrectos en la época del general BLANCO (1898), siendo menos peligrosa de pasar remontando el cayo Turiguanó. Todo ello fue a cambio de tener que levantar las guarniciones de Cauto Embarcadero, de Jiguani y de Bayamo, y de aligerar la de Manzanillo para concentrarlas en la Trocha"*. Esta decisión debió de pesar en la suerte de Santiago de Cuba.
- Un triste final para La Trocha sería su ocupación por el 27 batallón de Infantería norteamericano a finales de febrero de **1899**, bajo el mando del mayor JOHN CORNISH, y aún peor más adelante cuando estos monumentos históricos fueron expoliados y destruidos.

El teniente coronel del Ejército Cubano ENRIQUE BUZNEGO RODRIGUEZ, en *"La Línea Militar de Mariel-Majana. Apuntes históricos militares"*, al referirse a las veces que fue atravesada la trocha de Júcaro-Morón, manifiesta que MAXIMO GOMEZ lo hizo en nueve ocasiones y SIMON REYES, conocido como el Aguila de la Trocha, en treinta y tres oportunidades.

Notas al Capítulo Sexto

(157). Ya por R.D. de 27 de octubre de 1877 se habían concedido terrenos baldíos para los licenciados, sin que diera resultado, por lo que se pensó en hacer un nuevo estudio, para lo que se nombró una Comisión de Colonias Militares, por R.D. de 21 de octubre de 1881, que emitió su Informe y Disposiciones Generales en 18 de junio de 1883. Se pretendía con esto mantener tropas numerosas y dispuestas, que no sólo no serían gravosas para el Tesoro, sino que además de contribuir a la reconstrucción de la Colonia, deberían ser productivas.

La "Memoria sobre su creación" establecía su ubicación al Oeste de la Trocha de Júcaro-Morón, de 6 a 8 leguas, para permitir la maniobra, y en la zona de Cauto-Manatí (Embarcadero a bahía Puerto Padre), orientada por tanto a la zona de Santiago, con lo que la Isla quedaba dividida en tres trozos. También se pensó en otra en Cauto-Nipe y en dos campos próximos a La Habana, fácilmente atrincherables, en las inmediaciones de las fortalezas de la Cabaña y del Príncipe. De hecho las fundaciones serían en otros puntos, pues con fecha 20 de junio de 1892, el Capitán General de Cuba da cuenta de la fundación de las colonias de "Punta Piedra", en la provincia de Puerto Príncipe, en la Bahía de Nuevitas y "Cayo Espina", al pie de Sierra Maestra, previéndose las ya mencionadas próximas a La Habana, y otra en Vertientes, y cerca de Victoria de las Tunas. Durante mucho tiempo estuvo al frente de las dos el General de Brigada JORGE GARRICH, a quien en abril de 1893 se solicita y concede su continuación.

Las condiciones impuestas al personal establecían prioritariamente el que perteneciesen a cuerpos activos, reserva activa o a reserva pasiva, sin discriminar al de raza negra, siempre que procediese de voluntario en el servicio de las armas o como liberto. Con ello se pretendía también el reconducir la ingente emigración dirigida a Argelia. La colonia contaría con un fortín en cada uno de los poblados a establecer.

(158). Resulta significativo que entre la correspondencia cruzada entre el entonces Capitán General de la Isla, BLAS VILLATE, Conde de Valmaseda, y el rey ALFONSO XII, que obra en el Archivo del Palacio Real, el primero manifestara, en 9 de febrero de 1875, que "... *atravesando un valladar, inexpugnable durante mi mando, llamada la Trocha...*", mientras en otra de sus cartas, muy parecida en su forma, y casi inmediata, al referirse a la línea defensiva, deja ver cuánto ha variado la situación, y justificándose, dice, "... *desde que el enemigo encontró fácil el paso de la Trocha por ballarse algún tanto desguarnecida...*". En cualquier caso, ante esta justificación es necesario reconocer su actividad en las campañas, y su predisposición a preferir la persecución del enemigo, a la de los fuertes aislados o de las líneas militares.

(159). La descripción de un testigo de esta trocha era que "*constituía la línea fortificada más extensa nunca construida por España en el Nuevo Mundo*", y la describe como "*un ancho cinturón a través de la isla de 200 metros de ancho y 100 kilómetros de largo. El espacio central había sido limpiado de maderaje que se había puesto en filas paralelas a ambos lados formando una barrera de troncos de árboles, raíces y ramas, tan ancho como Broadway (en la ciudad de Nueva York)*". PHILIP S. FONER, *La guerra hispano-cubano-americana*, Tomo 1, 1895, p. 69.

- (160). El Brigadier ACOSTA, al referirse a la actuación de los Ingenieros en Cuba, en su libro *Compendio histórico del Pasado y Presente de Cuba*, opina que “*la fuerza de dicho Cuerpo convendría se aumentase y dedicase exclusivamente a los trabajos de las líneas, construcción de hospitales y fortificación permanente de campaña*”.
- (161). Se encargó de la construcción de la Trocha de Tukurán, establecida entre el fuerte de este nombre y la bahía de Pangüil, durante la campaña del general WEYLER en Filipinas. Esta trocha tenía una longitud de 28 kilómetros, apoyándose en la zona de ciénagas, siendo finalizada en marzo de 1890.

Por R.O. de 21 de enero de 1896 es nombrado ayudante de Campo del Capitán General de Cuba, pasando el 15 de febrero en comisión a la Comandancia de Ingenieros de La Habana, y el 6 de marzo al mando de la Comandancia de la Trocha Júcaro-Morón, donde dispuso de una compañía y una sección de ingenieros (con los que organizó 13 secciones de trabajos), y del material de construcción necesario (estableciéndose varias canteras y tres hornos de cal).

En el mes de abril dispuso de dos compañías del 3.º, las ocho del 4.º y cuatro del batallón de Ferrocarriles, y durante ciertos periodos contó con el apoyo de tropas de Infantería, el Batallón de Rey, trescientos hombres del Alfonso XIII, y la Brigada disciplinaria. Igualmente para la tala dispondría de 8.000 hombres.

Las obras de Júcaro a Morón terminaron el 14 de febrero, y hasta la Laguna el 18, iniciándose en Júcaro la construcción del edificio para la fabricación de gas oxígeno. El 24 de abril se instalaron los proyectores. El 1 de mayo se empezaron a construirse los campamentos y el 21 la línea telefónica, quedando totalmente acabada el 3 de junio. Y el resto de la línea hasta la Laguna el 21 de dicho mes. Permaneció prestando sus servicios en la Trocha hasta el 11 de octubre, en que marchó a La Habana (de su Hoja de Servicios).

Según BETANCOURT, en su *op. cit.*, la obra de JOSE GAGO PALOMO, al que cita como comandante y médico, comienza su “refortificación” (tal como copio) a inicios de 1895 y finaliza en julio de 1897. Contaba de 68 fortines, 60 blockhauses y 401 escuchas, y añade:

“Las torres (fortines) estaban hechos de mampostería (piedra, ladrillo y madera), y tenían en su centro una armadura de madera de forma triangular (se debe referir a los que sujetaban los laterales de la torre) (p. 32). Los campamentos estaban defendidos por obras ligeras, situadas alternativamente a uno y otro lado de la vía férrea” (?).

En Ciego de Avila radicaba la comandancia de la Trocha, bajo el mando del general de división FEDERICO ALONSO GASCO Y LAVEDAN. Estaba también el hospital construido desde la Guerra de los Diez Años, que había sido suprimido de 1886 hasta 1893, y tenía 482 camas. Rodeaban el pueblo dos recintos fortificados con una cerca de jiqui de puntas afiladas y siete fuertes, con otro central que disponía de varios cañones. La torre óptica de 30 metros de altura había sido construida por VALERIANO CASANUEVA (Y NOVAK) (Promoción 62, de 22 de julio de 1885). Era de madera de jiqui, construida en cinco cuerpos proporcionales, asegurada por tirantes de hierro dulce en forma triangular y que arranca de una base cuadrada de seis metros de largo (lado).

Para el tendido del ferrocarril fue necesario construir un terraplén de 3 kilómetros de longitud en plena ciénaga hasta alcanzar la Laguna Blanca o de la Leche.

(162). Las principales especificaciones contemplaban que:

- La construcción de fortines permanentes, para una guarnición de 20 a 25 hombres, debería ser en mampostería ordinaria e hidráulica, y con cubierta de hierro galvanizado. Su distribución sería cada kilómetro, y a lo largo de la vía férrea.
- Los fortines serían dotados de proyectores (mecheros de gas acetileno con refractores) u otro medio, para proporcionar la iluminación del terreno anterior hasta la distancia por lo menos de 500 metros.
- El cierre de los intervalos, por medio de torpedos terrestres, auxiliados de estacas, talas, alambradas y demás medios que marquen el terreno y demás circunstancias.

El tipo de torpedos terrestres elegido sería el modelo PFUND SCHMID, constructor de Zurich (Suiza), al que sería menester introducir algunas de las reformas estudiadas referentes al cuerpo y espoleta del artefacto, así como su carga de 300 gramos de algodón pólvora comprimido, con arreglo al asesoramiento del teniente coronel JOSE MARVA (11 de abril de 1896). Sus necesidades se calculaban en 4.000, para los que harían falta unos 200 kg de algodón pólvora. También se consideraba la necesidad de contar con material específico, como implementos y repuestos para los proyectores.

(163). La idea de la dotación de ametralladoras no dejaba de ser utópica (*), y también con ello se aclara la Nota (086), p. 87 (cambiarán de numeración) del Capítulo Quinto, pues por entonces el número de armas de este tipo se limitaba solamente a doce Maxim-Nordenfeld modelo 1895. Dado que no se disponía de este material, serían compradas a Norteamérica, al igual que lo habían sido, entre otros, alambre de espino, algunos navíos ligeros, barracones hospitalarios y cierto material de telégrafos.

JOAQUIN PLA DALMAU, investigador de historia militar, en su obra *Las Primeras Unidades de Ametralladoras del Ejército Español*, Gerona, 1989, da cumplida información al respecto, recordando que en España, abandonada la idea del prototipo de la Gatling, se pensó en la Montigny, de la que alguna llegó a construirse en Oviedo, sin que la intención prosperase.

Manifiesta que estas pocas Maxim's "se deberían emplear para reforzar el fuego (especialmente nocturno) de alguna posición o *blocao*, como complemento *fijo* de la defensa y cambiando las dotaciones según la Unidad que guarneciera la posición".

Opinión muy acertada dado el poco material disponible y la táctica empleada por el enemigo. Como toda aclaración, conveniente y necesaria para que la precisión de esta investigación sea lo más veraz y completa posible, es de agradecer, y así se hace constar, la especial cortesía del informador.

(*) El 24 de junio de 1874, el coronel FRANCISCO J. DE ZARAGOZA había presentado unos "Tipos de Fuertes para 15 y 30 hombres", y entre ellos figura una torre ortogonal de madera, en dos pisos, para 30 defensores, o para 15 y una ametralladora, dando instrucciones para su conversión (SHM., C. 49, n.º 12.219).

En la reconstrucción de la Trocha se emplearon 140.000 estacas, 3.600 kilómetros de alambre, con un movimiento de tierras de más de 11.000 metros cúbicos. En el Informe del comandante GAGO de 20 de octubre de 1897 se habla de la posibilidad o conveniencia de dotar a cada torre de una ametralladora, así como de dotar a la línea de uno o dos globos sobre plataforma del FC.

Del 15 al 30 de junio de 1897, la escritora EVA CANEL recorrió La Trocha tomando datos y fotografías para su *Album de La Trocha*. En p. 72 dice “... el costo de cada torre-fortín ha fluctuado entre 700 y 800 pesos, y el aparato del alumbrado que las corona unos 200 pesos. Suma total, de 900 a 1.000 pesos...”. Y más adelante añade, como la separación de las estacas de la alambrada era de 2 metros de una a otra, empleándose por cada kilómetro 53 de alambre, “no habrá podido costar menos de sesenta mil pesos oro la cantidad empleada en toda la extensión de la línea”.

La Trocha se dividía en zonas, la 1.^a, 2.^a y 3.^a, en el trozo comprendido entre Júcaro y el km 38, y las 4.^a, 5.^a y 6.^a entre éste y la Laguna Blanca incluyendo la isla de Turiguano. La duración de las obras principales fue, para las torres, de 13 días, y para la fábrica de oxígeno, de dos meses. También da cuenta de que la fábrica de oxígeno se componía de 24 retortas, un gasómetro y una máquina compresora, capaz para suministrar 1.000 litros diarios a cada torre a una presión de 125 atmósferas.

Con arreglo a las características del terreno en el que se encontraba construida la Trocha podía dividirse éste en tres zonas diferentes:

- 1.^a, el correspondiente a los tres primeros y últimos kilómetros, próximos a la costa, formado por arcilla mezclada con marga y cubierta en la superficie por detritus vegetales, formando una capa impermeable y, por tanto, produciendo estancamientos,
- 2.^a, sobre una capa de roca calcárea, formado por una capa vegetal de espesor variable, de color rojo, cargado de óxido de hierro, a lo largo de unos 30 kilómetros en el sur.
- 3.^a, sobre una roca granítica formado por una capa vegetal roja de mucho mayor espesor, excepto en el tramo inmediato a la ciénaga norte, donde la capa vegetal es de color negro estando mezclada con sedimentos arcillosos, localizados en los 30 kilómetros situados al norte.

Respecto a la construcción del ferrocarril señala que su ancho era de 1,45 metros y su pendiente máxima del 0,70 %, con carriles primeramente de hierro pero que serían sustituidos por otros de acero y de mayor sección. Para sus últimos tres kilómetros construidos sobre la ciénaga fue necesario construir un terraplén de entre 2 y 4 metros de sección vertical, hecho a mano, en el que se tardó solamente diez días. Las aguas del pantano, llamado también Laguna Blanca por el color de su fondo arcilloso, procedían de las lluvias, depositándose en el fondo la salada procedente del mar y que llegaba a la misma a través de dos bocas o canalizos, que rodeaban a la isla de Turiguano, de unos 25 kilómetros de largo por 5 de media de ancho, colocándose en ella, además de los fortines de vigilancia, continuación de la Trocha, otros dos, cada uno cerrando el paso a la laguna.

Para MANUEL BARAJA MONTAÑA, *op. cit.*, el presupuesto era (p. 110):

— 68 torres	200.000 duros (35.000 teniendo en cuenta la mano de obra militar).
— 70 proyectores	de 26 a 30.000 duros.
— 4.000 torpedos (minas)	de 26 a 28.000 duros.
— pozos	de 7 a 8.000 duros.
— defensas accesorias	11.000 duros.
— teléfonos	de 5 a 6.000 duros.
— elementos auxiliares	5.000 duros.

(164). Dado su carácter urgente, la Junta Consultiva de Guerra emitió su informe favorable para la adquisición por gestión directa, al amparo de las Excepciones 7.^a y 9.^a del Artículo 6, del R.D. de 27 de febrero de 1852, contra el crédito extraordinario concedido para la atención de la campaña. Se designó para realizar la compra al capitán de Ingenieros MIGUEL GOMEZ Y TORTOSA (Promoción 61, 23 de julio de 1884), que, comisionado a tal efecto, se trasladó a la Metrópoli y al extranjero (Francia y Suiza), encargándosele como tiempo límite para su gestión la de finales de agosto o primeros de septiembre. La compra de los proyectores sería autorizada mediante Real Decreto de fecha 17 de junio de 1896, adquiriéndose en la casa F. Barbier & Cía. especializada en faros y aparatos de proyección, siendo el pedido de 70 proyectores de luz de lámpara oxhídrica, con sus correspondientes accesorios. El sistema funcionaba con oxígeno carburado, con una duración continuada de 10 horas, para lo que necesitaba también un compresor con motor de vapor, siendo su importe total de 160.000 francos. La adquisición correspondiente a los 100 teléfonos y a los 90 km de hilo de bronce silicioso fue por otro Real Decreto de 14 de agosto del mismo año, siendo su importe de 33.610'75 francos. Fueron embarcados el 4 de septiembre en el vapor español "Vivían" en el puerto de Liverpool.

(165). La disposición prevista para la colocación de los torpedos era de 8 metros de separación, y colocados en tres líneas, al tresbolillo, con lo que daban una densidad de campo muy aceptable al estar separados solamente por 3,5 metros.

Por lo general, los torpedos terrestres empleados por los ingenieros en las campañas eran improvisados o de circunstancias, lo que no daba seguridad total en el resultado, ni rapidez en la colocación, por lo que se acordó utilizar uno que fuese reglamentario. Finalmente no sería utilizado como defensa accesoria en las obras de fortificación de la Trocha.

SMITH, *op. cit.*, p. 11, incluye en la barrera toda clase de obstáculos, estacadas, alambrada de espino, y también explosivos (seguramente dio como segura la propuesta de empleo de los torpedos).

(166). Al comparar los dos posibles sistemas, se pudo apreciar que supondría un encarecimiento de ocho veces más, y una pérdida del triple de tiempo en su ejecución, por lo que se adopta el sistema previsto. Así mismo, como falta de previsión, se hace necesaria la ampliación de las adquisiciones, para lo que fue necesario realizar un nuevo contrato con Mr. LIMOUSINS, farmacéutico de París, para la adquisición de 10.000 kg de clorato de potasa en polvo, con los que poder producir oxígeno, y 50 aparatos de transformación, por un importe ambas de 16.000 francos.

Se llevó a efecto todo, y 23 bultos con un peso de 4.256 kg fueron embarcados, el 28 de agosto de 1896, con destino a El Havre, en el vapor "British Queen". Otros 36, con un peso de 4.155 kg, correspondientes a los teléfonos adquiridos en la Societé Industrielle des Telephones, el 28 de septiembre salieron de El Havre en el vapor inglés "Columbia" con destino a Southampton, para ser transferidos al vapor "Baldomero Iglesias" con destino a Cuba.

(167). JORGE L. BETANCOURT, en su *Historia de la La Trocha militar de Júcaro a Morón*, Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 1984, p. 31, manifiesta: "Existen versiones de que don PEDRO DE PASTORS, uno de los ingenieros que dirigió las obras de refortificación de la Trocha, quien vivió después hasta su muerte en Ciego de Avila, afirmó que en vez de 6 escuchas por cada kilómetro se edificaban 2, y se embolsaban el importe de las 4 restantes los generales españoles."

(168). Para la construcción de las torres, y habida cuenta de que se habría de repetir el mismo trabajo de mampostería en numerosas ocasiones, se recurrió al sistema moderno de los encofrados, construyeron los necesarios para construir independientemente cinco torres. Tendiendo a la normalización y especialización del trabajo se recurrió a organizar varios equipos con misión muy específica, con los que se realizaron ensayos, obteniendo resultados muy aceptables. El rendimiento con esta planificación consiguió, además de velocidad en la construcción de las torres, una por día, un gran ahorro de jornales, aspecto muy a tener en cuenta, pues tal como comentaba el autor de la obra, "*el jornal de un obrero ordinario en la Trocha es de dos pesos y medio, y si es de punta hasta cuatro pesos, es decir, la paga de un coronel en España*" (JOSE GAGO, *Memorial de Ingenieros*, año 1898).

Para atender al suministro de agua, en el piso bajo de la torre se encontraba un depósito, una tinaja, que se llenaba desde fuera con un sifón. Con el fin de que ningún individuo del destacamento tuviera necesidad de salir durante la noche de la torre se instaló en su interior un excusado inodoro. Durante la construcción fue menester disponer de una cierta seguridad, proporcionada por una compañía de infantería, para la que rápidamente se acondicionaba una caseta transportable, con cubierta de hierro galvanizado, mientras debiera dar la protección.

La rapidez y perfección en la ejecución se pudo conseguir gracias a la organización y el esfuerzo continuo de las brigadas de operarios, secciones de poceros, extracción de áridos y elaboración de cal, así como de los talleres del parque de Ingenieros, de las que se da la constitución de las primeras:

- 1.^a Brigada: tenía a cargo la construcción de las casetas de protección de las obras, y de instalar los pies derechos de las garitas centrales de los fuertes.
- 2.^a Brigada: abría cimientos y terraplén interior, y establecía el pozo negro y la cañería de agua.
- 3.^a, 4.^a y 5.^a Brigadas: les correspondía la mampostería a diferentes alturas, y a la última, además, la colocación del piso.
- 6.^a Brigada: construir el parapeto superior, la puerta y los pilares de las esquinas,
- 7.^a Brigada: a cargo de la carpintería y el blindaje.
- 8.^a y 9.^a Brigadas: hacía el repello y enlucido de los paramentos.
- 10.^a Brigada: le correspondía el blanqueo y la pintura.

- 11.^a Brigada: encargada de rematar el depósito de agua y el pozo negro.
- 12.^a Brigada: el desarme de la caseta de protección una vez acabada la obra.
- 13.^a Brigada: a su cargo el tren del servicio de abastecimiento de materiales.
- 14.^a Brigada: dedicada a la reconstrucción de la vía férrea y del chapeo de la manigua.
- El volumen de las tinajas era de 40 litros.
- Para la protección de la torre de vigilancia, además de utilizar carriles viejos de los que se extrajeron de la línea, se dispuso de una plancha de acero en cada costado, que se levantaba cuando no prestaba servicio el aparato de iluminación.
- Para la construcción de los cuarteles defensivos se utilizó la mampostería en su piso bajo hasta una altura suficiente para servir de parapeto.
- La disposición de los abrigos para los escuchas y los blockhaus era en una sola línea a 15 metros a occidente de la de las torres, y la de la alambrada a 10 metros a oriente.
- Se dispuso de la mano de obra de 200 infantes para partir piedra y formar grava, contratándose en La Habana carpinteros con los que construir en los talleres del Parque los blockhaus para la trocha.
- El desarrollo de los acontecimientos fue el siguiente: Para acometer la obra al mismo tiempo se dividieron los 60 kilómetros entre Júcaro y Morón, entre las 12 compañías, con lo que les correspondía a cada una 5. Se empezó la obra por la torre n.º 26, terminándose en octubre la n.º 68. Para ello fue necesaria la construcción de una caseta, con protección de cubierta de hierro galvanizado y parapeto de tierra, para la unidad que daba la seguridad, en este caso a cargo de una compañía del batallón Reus. Con la línea del ferrocarril se llegó a Morón en febrero, terminándose el terraplén de La Laguna al mes siguiente. La responsabilidad del tramo de la trocha desde San Fernando a la costa norte de Turiguanó, que en principio fue asignado a la Marina, volvió al poco tiempo a depender de la Comandancia de la Trocha. El proyecto de junio de 1897, contemplaba para cubrir el frente de agua de 6.500 metros, en la Laguna de la Leche, la colocación de dos cercas de alambres, apoyada sobre seis pontones situados en una zona profundidad de 2 metros.

(Existe una maqueta de fortín en el MUE, sala de Ultramar, n.º de inventario 42.020).

- (169). El aparato proyector consistía en un depósito que contenía una esponja empapada en gasolina, y a través de la cual se hacía pasar una corriente de oxígeno procedente de un mechero con tubo capilar, donde se encendía, y al chocar con una barra de cal, ésta se ponía incandescente arrojando una luz de gran intensidad, la cual era recogida por una poderosa lente de 40 centímetros de diámetro (de la "Trocha del Júcaro", por el comandante D. JOSE GAGO, *Memorial de Ingenieros*, n.º X, Madrid, octubre de 1898).

El día 8 de abril de 1897 se ensayaron los aparatos de iluminación, que como se ha dicho dieron excelente resultado, ordenándose que para economizar sólo se encendieran las torres impares.

La alimentación del gas necesario para la iluminación procedía de una fábrica existente en Júcaro, y conducida por medio de tuberías. La fábrica de oxígeno se levantó en sólo dos meses y constaba de una batería de 24 retortas, gasómetro y máquina compresora, que suministraba mil litros diarios de gas a cada foco bajo la enorme presión de 125 atmósferas. De la cañería general, que tenía paredes de un centímetro de grueso, partían las particulares con tubos de acero fundido.

- (170). Se proyectó una torre permanente de obra de fábrica para reemplazar a las de planta cuadrada de madera existentes, según aparece en el gráfico del sistema defensivo de la línea, confeccionado por la Comandancia de la Trocha, que existió en el Archivo del General NOVELLAS. Disponía de dos pisos, y sus medidas, con arreglo a la escala del dibujo, eran: para su primera planta, de forma cuadrada, de 6 metros de lado, con cinco troneras para hacer fuego, una segunda de trazado octogonal con lado de 2 metros, y tres aspilleras o matacanes en cada cara. Desde este piso partía una escalera exterior que se podía recoger. En su parte central se elevaba una garita con 15 metros de altura. En cada lado disponía también de respiraderos que se encontraban a una altura superior a los 2 metros. Su silueta, por la presencia en el muro inclinado de donde arrancan una serie de arcos parabólicos verticales para formar los matacanes en la plataforma superior, recuerda la de los fuertes, mucho mayores, de las torres de la serie Mendizábal, Piniers, Benzú o Isabel II, del campo exterior de Ceuta, o mejor el de la torre defensiva de fusilería, del camino de Jaca a Canfranc (Huesca), construidos todos desde 1878. A este respecto, ANTONIO BRAVO NIETO, en su obra *La Construcción de una Ciudad Europea en el contexto Norteafricano*, Colección Historia de Melilla, 1996, Ciudad Autónoma de Melilla, hace referencia a las obras similares de los fuertes de San Lorenzo, Camellos, Rostrogordo y Cabrerizas Altas y Bajas, de Melilla, citando que, según TOKUTOSHI TORII en *El mundo enigmático de Gaudí*, pp. 112 a 114, estos arcos no son parabólicos en el sentido geométrico, sino compuestos de dos líneas inclinadas y un segmento de círculo, aunque estéticamente parezcan parabólicas.
- (171). Al igual que ocurrió con algunas de las líneas defensivas que llegaban hasta el mar, éstas se apoyaban en albuferas o ciénagas (Zapata, Majana, La Leche, Remates, etc.), que resultaban casi zonas pasivas, pues reducían el empleo de unidades de cierta entidad y limitaban su velocidad de paso, razón por la que, en todo caso, se disminuyó el número o la importancia de obras (también influyó la necesidad de tener que reforzar la cimentación).
- (172). La Trocha no terminaba por el Norte al alcanzar el mar, pues, una vez ocupada la isla de Turiguano, se consideró la conveniencia de completarla en estas tierras, a través de la cual se podría envolver la línea militar. Para ello, el teniente coronel de Ingenieros LUIS URZAIZ Y DE LA CUESTA, el día 24 de abril de 1897, terminó la construcción de tres fuertes, cubriendo el hueco del canal entre ambas, con una serie de embarcaciones que mantenían la alambrada sobre la cubierta.

Para finales de octubre de 1896 se terminó la construcción de las torres separadas cada kilómetro de la trocha de Júcaro, sin que en diciembre todavía estuviesen levantadas las obras que habrían de cubrir los intermedios, ni prolongada la línea desde Morón, por el N., hasta la Laguna de la Leche hasta marzo de 1897, en que también se recibieron los aparatos de iluminación. En diciembre del año anterior se desechó la adquisición de los tor-

pedos Pfund Schmit, lo que contribuyó, como sabemos, a sustituir la línea de artefactos por una alambrada de 6 metros de anchura en que por primera vez en el mundo se utilizaría de púas, pues hasta entonces se habían utilizado lisas de 3-5 mm. MANUEL MORENO FRAGINALS (*op. cit.*, p. 249) manifiesta que ya se utilizaron durante la guerra de los Diez Años (Nota del autor. Posiblemente en 1875 cuando abandonada en parte la trocha de Júcaro-Morón, se mejora el obstáculo por los coroneles ARMIÑAN y DOMINGUEZ, alambrándola con cuatro líneas. El alambre anterior, llamado "telefónico" (?), era liso de 3 mm). Así mismo, ENRIQUE BUZNEGO RODRIGUEZ, en la *op. cit.*, al referirse a las alambradas de la trocha de Júcaro-Morón, las llama mallas de alambre, y añade: "no eran de púas; éste [alambre] no se inventó hasta la década del ochenta del siglo pasado".

- (173). El mal estado del ferrocarril de la Trocha fue motivo de que en 7 de julio de 1893 se emitiese un informe, para caso de que se quisiera poner en condiciones nuevamente la línea militar, en el que se hacía constar la necesidad de colocar carriles nuevos, con una posterior nivelación, pues los existentes eran de varios sistemas y ya usados, y las traviesas de diferentes maderas, muchas de ellas blandas. La renovación no sólo debería alcanzar al material fijo, si no también al móvil. Se necesitaban 1.000 toneladas de carril nuevo de acero inglés o norteamericano, de 52 libras por yarda, para sustituir a los actuales deteriorados en su mayoría por el trabajo continuo y la acción del tiempo (el carril que mayormente se había usado fue el de acero "Bessemer" de 50 libras), así como 25.000 traviesas de "jiquí".
- (174). Ya el 8 de diciembre de 1897, el Jefe de la Comisión de la Trocha, coronel ALMINA, había manifestado en una Memoria que, del cálculo primitivo de 10.000 hombres en la Trocha (4.000 en las obras y 6.000 en los campamentos), disponía solamente de 7.000 (de ellos 2.000 en los hospitales). También se quejaba del estado de las obras inacabadas y de la disminución de algunos de los medios ya establecidos (disminución de los 68 focos de iluminación existentes a sólo 14, y la dedicación de los teléfonos exclusivamente a los campamentos).

Con ello, el 19 de diciembre de 1897, el Comandante General de la División de Sancti-Spíritus, en resumen, propone:

1. Una reducción o supresión completa del alumbrado oxídrico de la Trocha, por su excesivo costo.
2. Reducción del servicio telefónico, suprimiendo los teléfonos de las torres concretando a los campamentos y centros tanto por la escasez de personal cuanto por la mayor economía que resultara.

(175). Y así manifiesta que:

- Las dos trochas construidas sólo tienen un verdadero valor moral, siendo de suma debilidad el obstáculo creado como barrera, debiendo orientarse a ser organizadas como bases de operaciones que dispongan de unas líneas seguras de abastecimiento, creando un obstáculo mixto con estacada y torpedos,
- La distancia entre ellas es excesiva (unos 90 kilómetros, o 21 leguas cubanas), lo que exigiría un mayor contingente del disponible (el 20% son bajas por enfermedad, y un 8% se pierde en servicios), o crear una trocha intermedia, que permita

disminuir distancias para que la zona intermedia pueda ser registrada y recorrida más fácilmente, solución en la que no parece recomendable implicarse.

- Tendría una gran importancia el construir un verdadero camino militar sobre el central de la Isla, con el eje Ciego de Avila-Puerto Príncipe-Guaymaro, para actuar desde él hacia las dos costas.
- Sería conveniente reforzar algunas guarniciones, dando su valor al aumento de las guerrillas montadas y las unidades del Cuerpo.
- Convendría reorientar la emigración de la Península a la América meridional hacia la Isla.

Dejaba sin comentar la difícil solución sobre la prioridad de la persecución de los insurrectos, que siempre daba grandes resultados, sobre la definitiva ocupación del terreno, complicada siempre por la necesidad de abastecerse con convoyes, y con la hipoteca de sus escoltas.



CAPÍTULO SÉPTIMO

Las otras trochas

En septiembre de **1874**, el médico de la Armada y de los Voluntarios de La Habana, y uno de los más entusiastas defensores de **Cuba española**, FELIX ECHAUZ Y GUITART (“Lo que se ha hecho en Cuba” y “Lo que hay que hacer para pacificar y reorganizar aquel país”), propone un plan que contempla, a partir de la trocha de Júcaro-Morón existente, la construcción de una **gran Trocha central longitudinal** y de otras **siete transversales**, que partirían de ella, y corresponderían a:

- **San Jerónimo**, unida por el sur con el estero Vertientes, y por el norte con la Sabanalamar.
- **Puerto-Píncipe**, con Santa Cruz (al sur) y Guanaja (al norte).
- **Guaymaro**, con Punta y río de Sevilla (al sur) y Nuevitas (al norte) (luego sería la Trocha del Este que se construyó de forma incompleta).
- **Tunas**, con la ensenada Birama (al sur) y Puerto Padre (al norte), (debería ser la más importante de las transversales, pero luego sería sustituida por la 4).
- **Bayamo**, con la ensenada del Camarón (por el sur) y con Puerto Gibara (por el norte).
- **Palma Soriano**, con Rincón Sevilla o Puerto de Cuba (por el sur) y con la bahía de Nipe (por el norte).
- **Saltadero de Guas**, con la bahía de Guantánamo (al sur) y con Baracoa (al norte).

De esta forma, manteniendo las relaciones naturales de la costa con el interior, situando centros de población en los puntos de cruce de la central con las transversales, donde se situarían las poblaciones del interior y en los extremos los

marítimos, se formaría una red en el terreno. Se establecerían 24 grandes poblaciones con sus guarniciones, resultando 14 secciones que eran cuadriláteros, con poblaciones en cada esquina. Esto suponía construir dos verdaderas nuevas trochas, la **central** y la transversal de **las Tunas** (después fue la de Bagá-Zanja) y las restantes deberían considerarse más bien buenos caminos.

La trocha de Bagá-Zanja

También llamada del Este, se inició su construcción durante la primera de las guerras, con posterioridad a la de Júcaro-Morón, lo que permitió sacar enseñanzas para este tipo de obras, y ser estudiada con más acierto, y ejecutarla con una mejor dirección, correspondiendo en todo momento al Cuerpo de Ingenieros, aunque su resultado no fuera el esperado. Se encontraba situada en el límite oriental del Camagüey, con lo que el departamento Central quedaba encerrado entre ambas trochas. Su establecimiento tenía menor razón de ser que la del Oeste, pues no parecía ser tan importante el paso de los insurrectos desde la zona de Las Tunas al Camagüey, ni sería una base de operaciones importante (176). Su proyecto contemplaba su desarrollo desde el puerto de Bagá, en la costa Norte, hasta el estero de Zanja, en el Sur, de unas 22 leguas cubanas, unos 94 kilómetros, de los que sólo se harían 52, algo más de la mitad de la Trocha, y la cuarta parte de la vía férrea ubicada en su retaguardia, siendo finalmente abandonada en **1870**. La construcción se apoyaría en sus extremos en puntos mucho menos importantes que en la anterior trocha, como San Miguel y la Zanja. Se iniciaron los trabajos despejando la zona de asentamientos, de la que se chapeó y limpió una faja de 40 a 50 metros, para posteriormente levantar los fuertes situados cada 1.000 metros, unas torres de madera de dos pisos, "los cuadrangulares", que tan buen resultado habían dado, y con fortines intermedios. Las obras tenían como gran inconveniente el de no permitir el cruce de fuegos desde ellas, ni tener prevista la instalación de la artillería, para la que tampoco se habían despejado los campos de tiro. Pero el conjunto de la línea presentaba la ventaja de permitir el aprovisionamiento de los fuertes de Guaimano y Cascorro. Disponían de una estacada vertical de palos gruesos, a la que se pretendía mejorar con la colocación de troncos de *jiqui*, de gran dureza, y que enterrado no se pudre, que sobresalieran por lo menos dos metros del suelo.

En **1873**, el Teniente General PIELTAIN, Capitán General, Gobernador Civil y General en Jefe del Ejército en Cuba, decide la continuación rápida de esta Trocha, y que se vuelva a mejorar en lo posible la de Júcaro a Morón, haciendo hincapié en la necesidad de asegurar ambas con el ferrocarril, ampliando su recorrido, al objeto de poder disminuir su guarnición. Para cubrir las necesidades de personal solicita de los finqueros su ayuda, mediante el envío de 1.500 negros, que en el últi-

mo momento son sustituidos por chinos, en detrimento de la calidad de la mano de obra, lo que provocó retrasos en la construcción. La hipoteca que supuso el dedicar fuerzas regulares para estos trabajos, necesarias para perseguir al enemigo, terminó, a la larga, siendo causa del abandono de la construcción de esta trocha.

La trocha de Nipe-Aserradero

Esta trocha no pasó de ser un deseo del general CONCHA, sin que mediara justificación alguna a tal decisión. Su proyecto, de **1874**, consistía en una línea defensiva que tendría un trazado de más de 100 kilómetros, a través de una zona muy montañosa y con gran arbolado, atravesando Guadalupe, Dos Palmas, Arroyo Blanco, Juliana hasta llegar a Puerto Nipe. Su ejecución, muy difícil en razón de la cantidad de mano de obra necesaria y del transporte de los materiales, la convertía en poco menos que irrealizable para aquellos tiempos. Quedó reducida no al concepto militar de trocha, sólo al de un "camino militar" que uniría Aserradero, en la costa, con Palma Soriano, donde enviar tropas para poder operar sobre la difícil Sierra Maestra (177).

La trocha de Mariel-Majana

También denominada de **Mariel-Artemisa**, o de **AROLAS**, nombre del general que la había construido y mandado, pero que en realidad acababa por el sur en la Ciénaga de Majana. Las condiciones del terreno fueron las ideales para su construcción, pues se encontraba en un estrechamiento de la isla de ~~no más de~~ unos 38 kilómetros, la línea más corta entre las costas del Norte y Sur. Sus flancos, por tanto, estaban apoyados en el mar, y las comunicaciones eran inmejorables, pues, además de los caminos con Guanajay y Artemisa, se disponían de dos líneas de ferrocarril, una de ellas con La Habana, con lo que los abastecimientos y evacuaciones estaban asegurados. Su organización estaba orientada a impedir el paso a las provincias de Matanzas y La Habana, y aislar la zona de Vuelta-Abajo, y el conjunto de la provincia de Pinar del Río de la invasión de los núcleos insurrectos de QUINTIN BANDERAS, ANTONIO MACEO y otros cabecillas. Fue uno de los elementos base de las operaciones del general WEYLER, obligando a retirarse al enemigo hacia Oriente, con lo que la insurrección se redujo todo lo más a Camagüey y Santiago de Cuba. Su disposición se orientó al empleo de una fuerza fija, la línea militar, con más de 600 obras, y otra móvil, con las columnas de persecución.

Construida en **1895**, al principio se limitó a unir, mediante una débil línea de trincheras de poco fondo y unos pocos blocaos protegidos por otra de vigilancia,

los núcleos más importantes de población situados sobre esta franja central, localizados en los ingenios, y poblados de: Mariel, Cañas, Zayas, Cañitas, San Francisco, Guanajay, El Cayado, Capote, San José, El Portazgo, Artemisa, El Pontón, La Gabriela, Santa Ana, Montoto, Neptuno, Maravillas y Ciénaga, La debilidad de esta línea fue motivo de que fuese atravesada ese mismo año en varias ocasiones, fundamentalmente en los meses de marzo, julio, por JOSE MACEO y QUINTIN BANDERAS, y diciembre, por ANTONIO MACEO (178).

Con posterioridad, en **1896**, se ampliaron y mejoraron las obras en general, y en particular las de El Rey, Reina Regente y Tenerife, levantándolas de planta diferente. Así mismo, se fortificaron y activaron Guanajay, el fuerte de Inda que se encontraba muy próximo, a sólo tres kilómetros al Noreste, y Artemisa. El tipo de obras utilizado fue fundamentalmente, para los fortines, el de los blockhaus Amigó, y para los atrincheramientos en los ingenios y en la loma Congo, los parapetos en tierra, con revestimiento interior de piedra en seco, y de perfiles débiles. Así mismo, al objeto de evitar los encharcamientos en la **época de lluvias**, tanto los terraplenes como las banquetas, y el piso de las garitas, estarían a 30 centímetros de alto. Sin embargo, durante la **época de seca**, la falta de agua para beber fue un gran problema ante la ausencia de manantiales, menos en la primera de las zonas en que se dividió, por su proximidad al río Cañas. La fortificación no fue totalmente homogénea, lo que fue motivo de que al ser la parte de Majana la más débil, el general AROLAS enviara al capitán JOSE DE LEON, con 40 ingenieros y 60 infantes, para construir urgentemente un fortín en dicha plaza. El fuerte se entrega a las fuerzas de Marina de los cañoneros "Almendares" y "Dardo", que tienen a cargo la responsabilidad de la zona, y que como guarnición habrían de soportar el rápido ataque de los insurrectos. El 9 de noviembre de 1896, el mismo general WEYLER inspecciona la fortificación, que es de su entero agrado, iniciando a continuación las operaciones contra los rebeldes (179).

Para ello, el 24 de diciembre ordenó se retirara de la trocha parte de su guarnición, que aunque menos numerosa que la de la Trocha Júcaro-Morón siempre había sido más efectiva, recuperándose la artillería y hasta ocho batallones de infantería. Decisión basada también en la poca eficacia de la artillería enemiga, consistente en un único cañón, un "Zalinsky" de aire comprimido para el lanzamiento de torpedos aéreos, que pese a su alcance de 1.500 metros nunca había creado ningún problema en las obras de defensa. Este cañón neumático (p. 89, MI. 1888) disponía de ánima lisa, con carga por culata, siendo más torpedo aéreo que proyectil, por la espoleta de retardo que empleaba. A partir de este momento, al no sufrir más ataques la Trocha, se pudo desguarnecer y trasladar las tropas a otros sectores más móviles y lejos de la monotonía de un servicio que, si era importante, también resultaba muy penoso y deslucido.

El total de tropas que guarnecían la línea era de unos 12.000 hombres, distribuidos de la siguiente forma, 8.932 de Infantería y 1.169 de Caballería, estando incluidas en estas Armas la Infantería de Marina expedicionaria. Además estaban los pertenecientes a los Cuerpos facultativos, 1.049 de Artillería y 707 de Ingenieros. Estas últimas tropas (180) se distribuyeron, en **1896**, a lo largo de las tres zonas en que se dividió la Trocha, prácticamente iguales: una desde Mariel a Guanajay, con 12 kilómetros de desarrollo; otra la que continuaba hasta Artemisa, de 14; y la última hasta Majana, también de 12. La del norte recorría un terreno quebrado, concentrándose la fortificación en las alturas de Las Lomas y en los puntos de paso. La vigilancia y protección de la extensa bahía de Mariel se tuvo que dar con pequeñas embarcaciones, que dieron un excelente resultado, aprovechándose a igual fin las estancias del cañonero “María Cristina” cuando se encontraba de visita. En el centro, el terreno era abierto, con poco monte y escasa vegetación, y como se disponía de una excelente comunicación, un camino carretero y también el ferrocarril a Pinar del Río, bastó con la construcción de un muro, fortificado con fuertes y campos atrincherados. En el sur, cubriendo los intermedios de las zonas de manglares, se levantaron fuertes y trincheras (181).

La trocha de Jaimiqui-Sitío Nuevo (Jaimiqui)-Mampostón

La línea defensiva de Pinar del Río, que se empieza a construir en mayo de **1897**, se encontraba ubicada en la zona de cultivos de tabacos de gran calidad de Remates (ciénagas), encontrándose apoyada en los pueblos fortificados de Juan López (o La Fe) y Cortés (con el fuerte “Mosquitos”). Estaba formada por fortines situados cada 250 metros, con una guarnición de 40 hombres, con trincheras y abrigos, y protegidos todos por una alambrada. La línea partía desde La Jarreta, que contaba con un fortín, El Gato, pasaba por Mampostón, los fuertes “Encinas” y “Remates”, Las Martinas con un fortín en Tumbas, fuerte “Benito”, Los Serranos con un fortín en Palmarito, La Montañesa, Cayo de los Babineyes, y otro en Mangas, y continuaba hasta el poblado de Grifa, al que defendían otros dos fortines. A su vez, el camino de Guanes a Cortés estaba cubierto por dos fuertes, “Paso Real” y “Liosca”, y en el de Guane a La Fe, por “San Julián” y “Blanquizal”. Otra línea defensiva formada por blockhaus partía de Remates hacia la Ensenada de la Furnia, que pasaba por Cayuco, Cuevas las Vacas, donde existía otro fortín, Coloma, Gener, y acababa en Jaimiqui. A cargo de la dirección de las obras estaba el capitán de ingenieros JUSTINO ALEMAN Y BAEZ (Promoción 69, de 13 de julio de 1892), y de la ejecución, una sección de ingenieros (182).

Otras Líneas militares

Fueron construidas y utilizadas durante la Guerra Chica las de: Palmillas-Eslés-Amarillas, y Caibarién-Placetas, y durante la Guerra de la Independencia (1895-1898) las de Santo Domingo-Ranchuelo, utilizada para hacer frente a los desembarcos en la Punta de Corrientes (Bahía de Jicotea y playas del Salado y de Guanes), y la línea Arroyos de Mantua-Guane (183). Más débil, pues era una línea avanzada, se encontraba la *Trocha Camagüeyana*, y a diferencia de ésta, con carácter estable y fortificada se encontraba la de Los Dorados-Depósito, la formada por los fuertes de la zona de ingenios que cubría uno de los frentes de Santiago de Cuba (184). La línea de observación de Hanabana contaba con una serie de fuertes, y tenía dispuestos obstáculos en los puntos de paso de los ríos (185).

El licenciado WALDO ACEBO MEIRELES, en su artículo “La ignota Línea militar de Arroyo Naranjo” (Boletín 3-93 de Historia Militar, del Departamento de Historia Militar del Instituto de Historia de Cuba), da cuenta de lo que él llama un “relicto”, una desconocida línea militar de defensa de la capital.

Menciona ser el origen de su detección la interpretación de la “Carta Militar de la República de Cuba” de 1914 (*), en la que aparecen decenas de fortines y obras de ingeniería militar, que defendían los caminos de acceso a Guanabacoa, San Miguel del Padrón, Diezmero, San Francisco de Paula y el Cotorro (en una línea de unos 1.250 metros, de la que sería una pequeña parte de la general, sitúa hasta cinco fortines, y otro más al norte [recalca que se encontraban dando profundidad], con una densidad de 250 m, similar a la de Mariel a Majana, y doble de la de Júcaro a Morón).

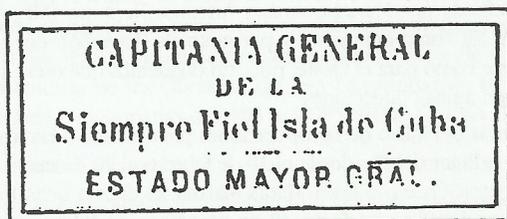
Corrobora su información con datos de las “Memorias” del comandante del ejército cubano JOSE CADALSO CERECIO, con las “excursiones” (tal como copio), quizás queriendo decir “incursiones” a través de la trocha (?) al norte del río Almendares (probablemente a no más de 1.000 metros).

Añade ACEBO que dicha línea, “cuyo propósito era la protección de La Habana, defendía a cuatro vías de comunicación vital: la calzada La Habana-Güines, el camino real a Batabanó, la calzada al Bejucal y el ferrocarril del Oeste, guarne-

(*) Cita proceder de una actualización del “The Reconnaissance Map of Cuba 1906-08”, elaborado por el Ejército de los Estados Unidos.

ciendo los poblados de La Chorrera, Calvario, Mantilla, Arroyo Apolo, Víbora, Luce-ro Luyanó, Los Pinos, San Juan, San Agustín y Arroyo Naranjo" (*). Pone en boca de CADALSO la manera de actuar para cruzar la trocha: "... *tan pronto cerraba la noche, para ello vadeábamos el río y quitándonos los sombreros los metíamos en un saco de yute color pardo oscuro, el que por su color se confundía mejor con la oscuridad y el espartillo..., el silbato que los españoles usaban en lugar del grito de: ¡centinela alerta! nos sirvió a veces para no ir a dar con algún fuerte...*"

Otras posibles interpretaciones en otros planos posteriores no dieron el resultado deseado al no poder ser comprobado sobre el terreno lo que pudieran ser restos de obras, al estar en parte cubierto por las aguas de las presas.



(*) "Como todos los pueblos de la Isla fortificados por los españoles estaban rodeados por fortines generalmente redondos de dos pisos para que por las aspilleras se pudieran disparar en todas las direcciones..."

Notas al Capítulo Séptimo

- (176). La Trocha del Este no tenía razón de ser, dado que la del Oeste debería poder controlar los movimientos insurrectos de esta zona, y además el que pudiese resultar una base secundaria de operaciones tampoco quedaba justificada al apoyarse en puntos desprovistos de importancia como San Miguel, Guaimaro y la Zanja (LEOPOLDO BARRIOS Y CARRION, *Algunas consideraciones sobre la Historia de la Guerra de Cuba*, SHM. IV-48-5).
- (177). El proyecto de la trocha Nipe-Aserradero, según la Memoria del general MARTINEZ CAMPOS, sólo buscaba la construcción de un camino.
- (178). El 5 de marzo de 1896 MACEO ha vuelto a pasar desde la provincia de La Habana a la de Matanzas sin que las tropas de WEYLER se lo pudieran impedir, "porque los telegrafistas se habían dormido", y así las columnas españolas no pudieron enterarse de las órdenes emitidas por el Cuartel General para cortar su paso (noticia aparecida en el *Diario de Cádiz* de 8 de marzo de 1896, BARAJA MONTAÑA, p. 93).

La penosidad en los trabajos realizados en la ciénaga, donde aumentaba el número de enfermos, queda reflejada en la obra mencionada de WEYLER, tomo II, p. 6, en la que cita: "En la línea construyeron los ingenieros, en el trozo de tembladeras, a través de la ciénaga, un camino con chalanas y tablones para que, además del canal abierto, se facilitasen las comunicaciones desde el puesto de Majana, en la orilla del mar, a Artemisa, dificultando así más el paso del enemigo, y confiando que disminuyesen las fiebres que allí reinaban."

Esta línea definida por Mariel-Guanajay-Artemisa-Neptuno (Majana) tuvo su valor en tiempos de WEYLER como defensiva, y por tanto de detención del enemigo, tanto en su frente hacia el Este como para el Oeste, pues no olvidemos que estas líneas servían de base de operaciones en ambas direcciones.

- (179). Como consecuencia del inicio de las operaciones para reducir a las tropas de MACEO, que permanecieron en Pinar del Río desde el 10 de febrero al 20 de mayo de 1896, para poder realizar la concentración en la línea Mariel-Majana se dieron unas Instrucciones para las columnas de Pinar del Río, con fecha 18 de diciembre de 1896, que contemplaba el que la línea militar Mariel-Majana pasará a ser línea de observación durante el tiempo que durara la operación, en lugar de defensa, quedando su misión reducida a proteger y conservar las obras en ella construidas, la de avisar la presencia de tropas enemigas, y de rechazarlas de ser posible, así como de batir aquellas que viniesen huyendo. Con posterioridad, el 21 de agosto de 1897 se empiezan a enviar con urgencia dos blockhaus a Guanajay y otros seis a la línea del Mariel.

JUAN CALERO ORTEGA, en su *Guerras irregulares y de montaña*, Toledo, 1897, menciona que la trocha estaba formada por las siguientes líneas: 1.º un foso de emboscada; 2.º un foso de obstáculo, de 4 metros de anchura y 2 de profundidad; 3.º una alambrada de espinos, de 2 metros de ancho por 1 de altura; 4.º un foso igual al 2.º; 5.º un cordón de centinelas, espaciados con arreglo a las necesidades; 6.º la línea de fuertes, espaciados de 500 en 500 metros, y entre cada tres una batería; y 7.º la carretera de la Trocha. El material más útil de que se dispuso para los trabajos fue madera del árbol de la palma, que abundaba por la zona.

(180). El despliegue de blocaos en la línea militar, según las zonas, fue de 12 en el norte, 17 en el centro y 14 en el sur. Además de las tropas de zapadores, y de las de ferrocarriles y telégrafos, del disuelto Batallón Mixto, a las órdenes del comandante RIUS, se encontraban las 1.^a y 4.^a compañías del 3.^{er} Regimiento, a las órdenes del comandante GOMEZ DE LA BARREDA. Se recuerda la anécdota de que tanto los mandos como la tropa de estas unidades no percibieron sus haberes durante cuatro meses, parece ser que por problemas burocráticos, dado que pertenecían a un regimiento nuevo que en Cuba carecía de consignación de fondos.

Según el "Proyecto de Obras de Fortificación de la línea Mariel-Majana 1989", "Perfiles de las Obras" (SHM., C. 1754 CGC., 5061), se proyectaron los fortines "Kremlin" (el segundo piso octogonal sobresalía del primero dando una apariencia de cúpula) y hasta diez tipos diferentes más para infantería, así como tres modelos para baterías protegidas.

(181). Iniciada el 18 de marzo, presentaba un tipo diferente de obras en cada una de sus zonas, y así:

- En Mariel-Guanajay, la mayor parte de las obras de relleno eran de perfil ligero y con alambradas situadas a 50 metros entre Cañitas y Guanajay. Se utilizaron preferentemente los fuertes Amigó, y otros similares fabricados con elementos del lugar. Se construyeron trincheras abrigos con revestimientos de piedras en seco o troncos de palmas.
- En Guanajay-Artemisa, se utilizó la cuneta de la carretera y cerca de piedra en seco, utilizando parapetos de tierra con revestimientos de troncos y alambrada general.
- En Artemisa-Majana, se realizaron obras de muy diferente tipo.

("Memorias de las Obras de defensa construidas en la provincia de Pinar del Río durante las campañas de 1895 a 1898". SHM., C. 1754 CGC., 5061).

También se montó una red óptica para apoyo de las columnas.

(182). Este refuerzo de la Jaimiqui-Cayuco y Puerta de la Güira tuvo como objeto evitar que los grupos enemigos fuesen a la zona del cabo San Antonio, concretamente a la ensenada de Corrientes, a proveerse de armas y municiones que tenían escondidas de mucho tiempo antes. Se apoyó por uno de los extremos, por Jaimiqui, en el mar y por el otro en la Ciénaga, siendo inaccesible en Sitio Nuevo, pero después se vio que podía acortarse el trazado apoyándose por este extremo al N. de Malpostón en Pasos de Valdés, resultando con ello de una longitud de tan sólo 14 kilómetros.

Sirvieron de base a la línea de fortines de Cayuco y Malpostón los ya construidos con otro objeto, como fueron los centros de defensa, resultando la construcción muy económica por el gran concurso que prestaron los propietarios que con ella vieron seguros sus intereses (de los 18 fortines intermedios necesarios para dar continuidad a la línea, en especial por la noche, 12 fueron construidos por los propietarios y 5 por el Ejército). Como queda dicho se aprovecharon los fortines ya construidos en el Saltial para la colonia, y también en Malpostón se construyeron otros dos, mientras una sección de Ingenieros levantó tres, entre Gener y Cayueso (WEYLER, *op. cit.*, tomo IV, p. 319).

De esta forma, las líneas de los fuertes, que tomaron el nombre de las vegas, quedaron constituidas en dos:

- Una de vanguardia que se apoyaba en la ciénaga entre La Fe y el fuerte "Sitio Nuevo", y seguía con los de "Puerta la Güira", "Los Machos", "Mampostón", "Saltial", "Cayuco", "Remates", "Las Tumbas", "Gener", "Gener 2", "Jaimiqui" y "Jaimiqui 2".
- Otra de retaguardia, que empalmaba con la anterior en "Gener", y seguía con los de "Benito", "Las Martinas", "Palmarito", "Bagá", "Cayo los Negros", "Desnucado", "Montañesa", "Cortina", "Grifa" y "Cortes" (este último llegó a contar con 4 fuertes para su defensa inmediata).

El alambrado según proyecto tendría una anchura de 3 metros y una altura de 1,5 metros, con alambre de tres pelos.

Esta línea fue atacada sucesivamente el 5 de octubre y del 17 al 28 de septiembre, aprovechando especialmente la ausencia de alambrada en la ciénaga (el día 20 se solicitarían 252.000 metros de alambre y 4.600 grapas) por 100 insurrectos, liderados por GALLO y FAJARDO, hasta el 22 de noviembre en que se acabó la trocha de Remates.

Existe un Croquis de la zona y línea militar de Cabo San Antonio, de fecha 2 de marzo de 1897, confeccionado por la guarnición del Bón. "Cantabria" (SHM., C. 1791 CGC, 5098).

- (183). La vigilancia contra el contrabando de armas y municiones, hasta la construcción de los fortines, había descansado fundamentalmente en la acción de las cañoneras y de los destacamentos móviles, dificultados unos por la corriente de la Florida, y otros por la característica pedregosa de los terrenos de la zona, denominados **dientes de perro**.

A las muchas misiones de contrainsurgencia encomendadas a la escuadra del Apostadero, de colaboración con el ejército en transportes, acciones por el fuego y vigilancia en las zonas extremas marítimas de las líneas defensivas, así como en combates navales como los desarrollados en Cárdenas (el primero el de 25 de abril, y posteriormente en 8 y 11 de mayo) y Manzanillo (30 de junio, 1 y 18 de julio, y 22 de agosto), se han de añadir los muy importantes de vigilancia de las costas para impedir el contrabando de armas. Éstas se realizaron tanto con unidades sutiles en movimiento, como con pontones artillados fijos situados en sitios de posible desembarco (de la ponencia "Operaciones menores en Cuba en el 98", AGUSTIN RODRIGUEZ GONZALEZ, simposio del IHCN. citado).

El problema para cubrir la vigilancia de 1.500 millas de costa, que ya había sido estudiado mediante el establecimiento de numerosas y pequeñas fortificaciones, desde el aspecto naval, aunque en parte no abordable por su configuración y sonda, se intentó solucionar con una treintena de cañoneros de vapor, pagados con un crédito extraordinario, que dieron un buen resultado durante la primera de las guerras. La situación fue muy diferente al iniciarse la última, por encontrarse el material obsoleto y abandonado. Fue precisamente cuando se intensificaron los envíos de los llamados laborantes desde los Estados Unidos, favoreciéndose la labor con los insurrectos desde tierra, y con el auxilio (obligado) para el transporte de los pacíficos del lugar.

Así mismo, el CF. HERMENEGILDO FRANCO CASTAÑON (en su ponencia "Contrabando de Guerra y Operaciones Navales durante la Guerra de Cuba (1895-1898)", XVI Jornadas de Historia Marítima) apunta que el número de expediciones insurrectas que lograron desembarcar fue, en 1895, de 7, siendo capturados en una mínima parte; en 1896, del total de las desembarcadas fueron 14 las apresadas; y en 1897, 9 las desembarcadas y 6 las capturadas.

- (184). La línea avanzada de fuertes de las zonas de ingenios de Santiago de Cuba, se encontraba entre el río Cauto, apoyándose en los de Guninicún, Banabacoa y Santa María, y la población de Sabanilla. De traza quebrada, con una longitud de casi 100 kilómetros y bien comunicada por una trocha, comprendía parte de las provincias de Santiago de Cuba y Guantánamo. La formaban ingenios acondicionados para la defensa y fuertes, pudiéndose clasificar en: fuertes de ingenios y poblados (1), fuertes artillados (2), fuertes de dos pisos para 25 hombres (3) y fuertes de un piso para 8 hombres (4).

Estos eran los de: Los Dorados (1), Maibio (3), La Toronja (3), tres fortines (4), Troncones (3), Arroyo Guerra (3), los Pasos de Enmedio (4), Castellano (3) y Ganado (3), Santa Ana (1), Torre de Guaninicura (4), La Cruz (1), un fortín (4), San José de Agramonte (1), un fortín (4), Maroto (4), Aldrich (4), Tiguabos (4), Banabacoa (2), Abundancia (2), San Andrés (2), Trinidad (3), Dulce Nombre (3), Cruz de Bolaños (3), Triunfo (4), Ingenio California (2), Resolución (4), Vaillant (3), Velasco (4), Santa María de Agüero (3), Sabanilla (1) y Depósito (3).

- (185). Esta línea de fortificación, construida en mayo del 1897 a lo largo del río Hanabana, que desemboca en la ciénaga de Zapata, al sur de Matanzas, fue construida por el coronel de Ingenieros FLORENCIO LIMESES, compuesta por 18 fortines y la obstrucción de 84 pasos, forman más bien una zona fortificada para dificultar el paso a la provincia de Matanzas desde Las Villas. Los fortines se distribuyen entre los 12 de observación de la línea Hanábana, Cayo Espino, Trocha, Canoa, Dos Bocas, Santo Domingo o Mafagua, Caobas, Palma Sola, Corofo, San Felipe, Jagua, Tierras Nuevas y Voladoras, y los 6 de la Ciénaga, Lavabanda, Regalado, Encrucijada, Entrada, Cayo Cedro y Mango.

Dada la dificultad de comunicación entre sí, la única solución es abrir una trocha de 62 kilómetros o multiplicar el número de fortines. Estos son todos semejantes, con dos pisos, en los que sólo el superior es defensivo, con una aspillera a cada frente, a 4 o 5 metros sobre el terreno, con paredes de 0,30 o 0,60 m según piedra o tierra, de planta cuadrada y lado de 4 m, altura hasta la garita de 7, y de empalizada de 1 a 1,9, con alambra de 3 o 4 filas de piquetes.

En los pasos, los de Hanábana y Voladoras no están fortificados, las orillas han sido escarpadas, clavando obstáculos en el fondo. Complementan la zona de observación los fortines de la colonia "Victoria" (Murga) y los construidos por la empresa del F.C. de Matanzas, con los fuertes de Amarillo y Paso de San José.

Fue el 27 de enero de 1897, cuando al llegar a la línea del Hanábana, por Voladoras, y con intención de desde ésta completar la pacificación de lo que quedaba a occidente, WEYLER encontró, a causa de las lluvias, los pasos del río limitados a muy pocos, por lo que dada su gran importancia ordenó su ocupación, así como su estudio para destruir e inutilizar los que fuesen necesarios (se obstruyeron 84), construyéndose así mismo 12 fortines en los restantes pasos (de ellos 6 al N. de la Ciénaga).