

ANTONIO MACEO Y EL FERROCARRIL HONDUREÑO EN EL CARIBE.

Lic. Rolando Núñez Pichardo

Investigador

Centro de Estudios Antonio Maceo Grajales

orlando.pichardo@ipiscpt.rimed.cu

The Honduras railway and Antonio Maceo in the Caribbean.

Abstract:

The construction of railway was a dream of the liberal and conservative Honduran governments in nineteenth century. In the same time, the Cuban General Antonio Maceo Grajales decides to help the construction of railway beginning from the message of Ramon Rosa Minister by Marco Aurelio President about the contract with the gentlemen's Waterburg and Hance of New York in February 1883. In this year, Antonio Maceo has different interviews with Sr. H. D. Snyder, general director of railway in the section of Cortes Port and Fonseca Bay. Then of the exchange of ideas Antonio Maceo propose a more ambition plan with the objective to save the Honduras economic situation when collapse the first construction of railway during the government of Manuel Medina some years ago. This investigation realize one study of the economic project propose by Antonio Maceo Grajales of Honduran government.

Key Words : Antonio Maceo, Honduras, economic railway project, Fonseca Bay.

Resumen: El desarrollo de un proyecto económico ferrocarrilero que posibilite pagar la deuda que tenía el gobierno hondureño con los acreedores europeos fue uno de los planes realizados por Antonio Maceo en este país centroamericano durante su estancia entre 1881-1884. El mismo especificaba la construcción de una vía de transportación que permitiera la disminución del recorrido a ambos lados del océano. La presente investigación realiza un estudio del proyecto económico propuesto por Antonio Maceo Grajales al gobierno hondureño.

Palabras claves: Antonio Maceo, Honduras, proyecto económico ferrocarrilero, Bahía de Fonseca, Puerto Cortes.

Introducción:

Una de las facetas, poco conocidas por la historiografía contemporánea de la vida de Antonio Maceo Grajales, es su participación en varios proyectos de carácter económicos en algunos países centroamericanos; como fue el caso de la construcción del ferrocarril interoceánico hondureño, en la segunda mitad del siglo XIX. A ello se debe el hecho que el tratamiento monográfico de las relaciones que desarrolló en el exilio halla sido abordado superficialmente, dedicándose un análisis a los momentos de mayor impacto de estos vínculos.

Prueba de ello, es una serie de documentos de la colección Manuel Coronado, donde se destaca un borrador sobre la construcción del ferrocarril interoceánico hondureño, así como de varias cartas donde se hace mención al tema, a través del intercambio epistolar sostenido por Antonio Maceo con diversas personas relacionadas a los ámbitos gubernamentales de este país centroamericano. Pero, ¿cuales han sido los motivos que le permitieron involucrarse en este proyecto económico, los objetivos y las causas de su retirada? Ante estas interrogantes, un breve recorrido a la cuestión nos ayudará a situar los ejes de estos problemas.

Situación del ferrocarril hondureño hasta 1880.

Como parte de la construcción del proyecto ferroviario, los distintos gobiernos hondureños tanto conservadores como liberales tenían la idea de unir el norte y el sur del país, a través del Puerto Caballos, en la costa del Caribe y terminándose en la bahía de Fonseca, en el Pacífico, atravesando el valle de Comayagua ubicado en el centro del territorio. Ismael Zepeda en "*Honduras y las relaciones internacionales 1850-1900*", desarrolla el criterio que el ferrocarril estuvo condicionado sobre la base del tratado Clayton- Bulwer. Lo cual es cierto, sí uno analiza con detenimiento los distintos proyectos ferrocarrileros que se crearon en los años siguientes así como los intereses de Inglaterra y los Estados Unidos en el país. El 23 de junio de 1853, el Presidente José Trinidad Cabañas rubricaría el primer contrato de construcción de un ferrocarril interoceánico que atravesase todo el país, con el objeto de transportar mercancías y hombres de un lado a otro del océano. No obstante, no sería hasta el año 1868 en la presidencia del General José María Medina que se realizan las gestiones con Inglaterra y Francia, para solicitar el préstamo para la construcción de la vía férrea. Para este proyecto, el gobierno hondureño encargo para esta negociación como ministro plenipotenciario a Carlos Gutiérrez en Inglaterra y a Víctor Herrán en el país galo, quienes despilfarraron el dinero solicitado en asuntos personales, así como fue utilizado el dinero en pagar las deudas contraídas con las distintas casas comerciales inglesas. Según datos publicados, en el artículo *El proyecto del ferrocarril nacional* (2006), los primeros préstamos establecidos fueron con la casa Bischoffsheim y Goldschmidt de Londres en 1867 por un valor de cuatro millones de libras esterlinas al 10% de interés, y los otros en París en 1869 con la banca Dreyfus, Scheyer y Co. para complementar los obtenidos en Londres. Estas acciones, dejaron al país sumergido en una gran deuda externa, provocando inestabilidad interna un año después, ante el aumento de la inflación, producto a la circulación de una moneda de níquel, mediante un acuerdo concertado con la casa Dreyfus (Francia).¹ Ante estos problemas, los gobiernos franceses e ingleses exigieron el pago de la deuda, impidiendo el crédito en el exterior del estado centroamericano, creando una crítica situación financiera, que se agudizaría durante las administraciones de Maro Aurelio Soto y Luis Bográn, quienes intentarían reactivar la construcción del ferrocarril.

Por otro lado, en este período el gobierno hondureño acreditaría a Francisco Castellón y José de Marcoleta como representantes diplomáticos, con el objeto de fortalecer sus vínculos con su antigua metrópoli (España). Rolando Rodríguez en: *La forja de una Nación*, establece el criterio como se evidenciaron, el desarrollo de estas relaciones, a partir de la correspondencia sostenida entre el Ministro de Ultramar y el presidente Marco Aurelio Soto, para alejar de la causa cubana a distintos patriotas, hallándose: Máximo Gómez, Eusebio Hernández, Tomás Estrada Palma, Antonio Maceo, entre otros. No obstante, Marco Aurelio Soto resultaría ser un instrumento de diplomacia hispánica, el cual se utilizaría a conveniencias, según reconocería luego el capitán general de isla Ramón Fajardo, al estar considerado como un partidario de la causa separatista cubana.² La ciudad de Trujillo, sería el centro de operaciones desde donde se vigilarían a los cubanos en la región, donde se encontraban el vice cónsul español y el cónsul general en Centroamérica Manuel Llorente Vázquez, quienes presionaron luego de la salida de Marco Aurelio a Luis Bográn para expulsar a Antonio Maceo del país. En el año 1885 denunciaría los planes conspirativos de los cubanos a la Habana, esta acción del presidente hondureño Bográn era debido a la protección que había pedido desde el inicio, al gobierno español contra un posible intento de Marco Aurelio Soto de derrocarlo.

Antonio Maceo y el canal interoceánico

Tras el fracaso de la Guerra Chiquita, Antonio Maceo decide aceptar la propuesta de Máximo Gómez de reunirse con él y de viajar a Honduras, donde se incorpora al ejército con el grado de General de División, asumiendo la comandancia militar de Tegucigalpa en 1881, luego sería Juez suplente del Tribunal Supremo de Guerra, hasta el 31 de julio de 1882, donde fue encargado de dirigir la dirección de los puertos de Cortés y Omoa. Su estancia en el puerto de Cortés, le permitirá estrechar vínculos con varios empresarios nacionales y foráneos, a raíz del mensaje enviado por el presidente Marco Aurelio Soto al Congreso el 19 de febrero de 1883, relacionado con las negociaciones llevadas a cabo por el ministro Ramón Rosa sobre la construcción del ferrocarril interoceánico, donde se detallaba el contrato celebrado con los señores Waterburg y Hance, de Nueva York.³ En ese año, Antonio decide tener varios contactos con el director general de Ferrocarriles de Honduras, H. D. Snyder, al cual le habían

asignado la dirección del ferrocarril en el tramo del ferrocarril de Puerto Cortes a la bahía de Fonseca, así como con el señor S. A. Mc. Lean, donde abordaron la idea de una concesión minera, que facilitase extender las líneas del ferrocarril interoceánico, que hasta ese momento solamente se extendían desde la ciudad de Amapala hasta San Pedro de Sula. Sin embargo, luego de los primeros encuentros, sería cambiado por un proyecto mucho más ambicioso que transformase la vida económica del país.

Para este colosal proyecto, se maneja el criterio que el ferrocarril se levantaría en un período de 9 años y tres meses, encargándose la dirección de su construcción a Antonio Maceo, después de que el acuerdo fuera legalizado por el Poder Ejecutivo del gobierno hondureño. Entre las especificaciones señaladas en el contrato, debía realizarse el ferrocarril a semejanza del construido en los Estados Unidos, de manera estructural a los de primera clase de este país, quedando sujeto a la fiscalización de tres especialistas, aprobados uno por el contratista [Antonio Maceo], otro por el gobierno, y un tercero que sirva de mediador, en caso de disputas o desavenencias entre ambas partes involucradas.⁴ Este criterio estaba dirigido no solo a imitar la sociedad norteamericana como modelo de desarrollo socio-económico sino a congraciarse con la elite gobernante que aspiraba a dirigir una nación moderna.

Para el impulso y progreso del ferrocarril, Antonio Maceo debía establecer una línea de vapores mientras durara el contrato, que comunicase a los puertos del Atlántico y el Pacífico hondureño con los principales puertos de los Estados Unidos, libre de derechos marítimos, siempre y cuando trasportase carga y empleados en apoyo de la línea férrea además de la correspondencia de la república centroamericana.⁵ Para ello, habían diseñado el éxito y desarrollo de la empresa, a partir del aumento de las actividades mercantiles que se desarrollarían entre ambos estados, centrado en la explotación y venta de los productos mineros y agrícolas. De ahí que entendiesen, las autoridades de aquellos años, que estas facilidades dadas, en relación al transporte era una de las medidas más viables de hacer prosperar la economía del país. Asimismo, el gobierno hondureño se comprometía a subvencionar durante un período de 99 años la empresa del ferrocarril, la línea de vapores, carreteras y fábricas industriales pertenecientes a la misma empresa, por un valor de cien mil pesos anuales mientras se mantuviese el convenio, acordándose luego el medio de hacer efectivo el pago de dicha subvención entre el gobierno y el contratista para el desarrollo de esta empresa.

De igual forma, ante la falta de mano de obra calificada así como de la población suficiente para esta empresa se diseñó la idea de trasladar al estado hondureño inmigrantes de diferentes profesiones, principalmente agricultores y mineros para la construcción del ferrocarril; que sí bien en un inicio especificaban que fuesen norteamericanos, luego quedarían circunscriptos solamente a extranjeros, subordinados en lo civil a las leyes del país lo que establecía la renuncia a toda reclamación diplomática de sus países de orígenes.⁶ De esta manera se evitaba no solo que los emigrantes, principalmente europeos y norteamericanos presionaran a través de sus gobiernos, política y militarmente al estado hondureño, sino también la oposición a toda intervención extranjera en los asuntos del país, dando la facultad de resolver los problemas en los tribunales nacionales, equiparando a los extranjeros en igualdad de derechos que a los ciudadanos del país con el objeto de que pudiesen resolver sus diferencias en los Tribunales de la República.

En el mismo sentido, la aplicación de esta normativa jurídica en el proyecto ferrocarrilero hondureño formulado por Antonio Maceo ponía en práctica la teoría definida por el jurista rioplatense Carlos Calvo en su obra *Derecho internacional teórico y práctico (1868)*. Según opinión del jurisconsulto argentino, antes mencionado: los Estados poseen derechos inherentes a su condición que les permite ser libres de toda intromisión extranjera, además de que se equipara la condición del extranjero con el nacional en alusión a toda reclamación o inviolabilidad de sus derechos mediante los tribunales nacionales, sin la necesidad de solicitar la protección diplomática del país de origen.⁷ Curiosamente, este no sería el único caso en que Antonio Maceo tendría que utilizar este procedimiento jurídico; años después cuando se encontraba en Costa Rica 1891-1895, cuando organiza la colonia agrícola "La Mansión" y la Sociedad Anónima en colaboración con la secretaría de Fomento de este país, podemos encontrar en varios de sus artículos el mismo criterio.⁸ De ahí que, estas ideas, nos muestran no solo la voluntad de los estados latinoamericanos en defender su soberanía, ante el derecho

de intervención utilizado por los Estados Unidos y Europa en la región, sino como estas opiniones influyeron en el pensamiento socio-jurídico de Antonio Maceo.

Una vez sentadas estas bases, como parte de las especificaciones planteadas, eran que se debían construir estos grupos poblacionales, en seis o más secciones de las vías del proyecto ferrocarrilero, unido a la adquisición de una o varias maquinas de aserrar maderas para los trabajos de agricultura y la línea del ferro-carril Y.O quedando obligado á poner talleres de los diferentes ramos de la industria, cuando las circunstancias lo exijan o el S. Gobierno lo pida.⁹

Por otra parte, el gobierno hondureño le otorgaba a Antonio Maceo una serie de garantías de carácter legal y material para el desarrollo de la empresa como: es el derecho único y exclusivo de construir el ferrocarril, en su totalidad, confiriendo la parte ya construida, entre puerto Cortes y la Pimienta, con todos los materiales correspondientes á la misma línea, maquinas y talleres; la explotación de los recursos naturales que se encuentren entre las 30 millas del territorio nacional a ambos lados y paralelos a las líneas del ferro-carril Y.O. que se construya entre la Bahía de Fonseca y puerto Cortes; el derecho de posesión, luego de haber construido una de las secciones del ferrocarril, así como la eliminación de todos los derechos fiscales y municipales durante 10 años, de todos los artículos de consumo y de formación de los talleres, que introduzcan los inmigrantes agricultores, industriales y operarios.¹⁰

Por otro lado, entre los procedimientos relativos al desempeño de las obligaciones contratadas, a disposición del estado hondureño, le daba facultad de hacer valer su derecho sobre el ferrocarril, sí al finalizar los 9 años, más los de la prórroga, no se hubiese finalizado la construcción la vía férrea, se perderían todos los trabajos realizados por la empresa, pasando como garantía al control del gobierno de la República. Entre las razones, que explican este criterio, se ha de tener en cuenta todo el proceso especulativo que se desarrolló en torno a la construcción del ferrocarril, y que tuvieron su mayor auge durante el gobierno del Presidente José María Medina 1863-1872, donde salieron a la luz, el robo y el despilfarro de las arcas del Estado, tanto de los negociadores, como de los representantes hondureños en el extranjero, a tal extremo que el gobierno se vio en la necesidad de devaluar la moneda en varios departamentos del país, encontrándose ante una crítica situación financiera debido a los empréstitos otorgados al Estado.

De ahí que no fuese casual, que en el proyecto recogiese en varios de sus artículos la manera de solucionar la deuda de los Bonos que tenía el gobierno hondureño con los franceses e ingleses- que ascendían a más de 120,451 libras esterlinas, al haberse establecido un empréstito con la casa Bischoffsheim and Goldschmidt y Company, por un valor nominal de un millón de libras esterlinas, dividido en bonos de 100, 500 y 1.000 libras, que se cancelarían en plazo de 15 años, unido esto a otro empréstito suplementario por un valor de cincuenta millones de francos solicitado a los banqueros Dreyfus, Scheyer y Cía.¹¹-, al fracasar la primera etapa del ferrocarril; autorizando a Antonio Maceo para realizar las negociaciones necesarias para llegar a un arreglo entre ambas partes.

Este fue el caso, del Departamento de Santa Barbara, ubicado en el sector occidental interior del país, donde, no solo se precisaba la construcción de tres vías carreteras, de acuerdo a las necesidades del gobierno, sino que en el artículo 15, se cedía por un plazo de 99 años, libre de derecho de explotación los productos mineros y madereros, con el objetivo de ampliar los trabajos agrícolas y de negociar los bonos de la deuda.

Esta necesidad de contribuir al bienestar de la sociedad hondureña, será una constante diaria, del pensamiento de Antonio Maceo. En el mes de septiembre de 1883, le escribiría a Eusebio Hernández, quien le sirvió de intermediario entre él y el presidente Bográn; poniéndolo al tanto de la situación política en la capital (Tegucigalpa) comentándole que solo faltaba la aprobación del Ejecutivo del gobierno hondureño a la firma del proyecto ferrocarrilero, que se había retrasado ante la muerte de su presidente, el general Gutiérrez. Asimismo, le manifestaba que según opinión de Bográn, en caso de que el proyecto del ferrocarril no funcionase tenía la posibilidad Antonio Maceo de volver a su puesto en el gobierno.¹²

Para inicios del mes de octubre de 1883, Antonio Maceo le volvería a escribir a Luis Bográn sobre la situación del ferrocarril, y el modo de hacerlo más productivo. En la misma le expresaba que el ferrocarril debía ser dirigido y mantenido por el gobierno con la utilización de empleados bien remunerados con el objetivo de que mejorasen sus utilidades, además de que debía de cambiarse la forma de arrendamiento en que la había realizado Marco Aurelio Soto por otra más ventajosa a los intereses nacionales, haciendo que ese compromiso esté sujeto a una inspección de empleados que exijan el cumplimiento de lo estipulado en el contrato siempre que no haga algo más ventajoso que lo expuesto".¹³ De igual forma, le expresa las dudas que tienen, tanto la población local como el director general de Ferrocarriles de Honduras H. D. Snyder, de las instituciones gubernamentales, quien no ha permitido la construcción de una bodega en Puerto Cortés, por miedo a perder todo lo invertido, en espera de la respuesta del Gobierno a la propuesta del contrato ferrocarrilero. Por otra parte, a finales de ese año, comenzarían las negociaciones sobre el ferrocarril entre Antonio y el señor S A. Mc. Lean, desde Tegucigalpa, que quedarían pospuestas, hasta el mes de marzo, luego del regreso de este de los Estados Unidos.¹⁴

Ante los contactos realizados en los meses posteriores, y con el objetivo de desarrollar este proyecto e influido por los acontecimientos que habían sucediendo en el país, Antonio decide tener varios encuentros con el presidente Luis Bográn, presentándole el 21 de enero de 1884 un escrito donde expone las ventajas de la construcción del ferrocarril, y como el financiamiento de las obras, podrían pagar las deudas contraídas años antes, que habían conllevado al País a la pérdida de crédito en el exterior, colocando al gobierno en una crítica situación financiera. Entre los puntos expuestos en la carta al presidente hondureño, y que también le haría llegar a Mc. Lean, Antonio Maceo propondrá por medio del proyecto ferrocarrilero una serie de criterios destinados a cancelar la deuda que comprimía a la nación centroamericana como: la creación de una comisión integrada por tres representantes; el de Honduras en Londres, un individuo de toda confianza del gobierno y él [Antonio Maceo], con el objetivo de apoyar la formación de una compañía Anglo-francesa para la construcción del ferrocarril. La cual tendría como objetivo, la emisión de los bonos "Honduras investments", que se canjearían con los acreedores de la deuda, en acciones de la compañía, destinándose una parte de su capital a solventar la deuda, sobre la idea de que por cada bono de mil pesos recibirán en pago 250 en acciones de la Compañía.¹⁵ Asimismo, se establecería un acuerdo mediante la Compañía y la Comisión, acordaban utilizar el por ciento del capital para la eliminación de la deuda, con el objetivo de llegar a cabo un entendimiento de intereses entre ambas partes, instituidos en su generalidad por banqueros con una cifra de 4 millones de libras esterlinas, destinándose un millón de libras a la construcción del ferrocarril interoceánico.¹⁶

A mediados de marzo de 1884, Mc. Lean le escribiría a Antonio Maceo en respuesta a las cartas enviadas por él meses antes, en ella le explicaba los intereses que tenía en torno al contrato. No obstante, desde el inicio, se hicieron sentir una serie de contratiempos y criterios distintos que alentaron contra el fracaso del proyecto, como fue el hecho que Mc. Lean no pudiese encontrarse personalmente con Antonio Maceo, y que este no recibiese a tiempo la correspondencia enviada por él, donde Mc. Lean declaraba que había tenido"[...] varias entrevistas con el Gral. Bográn; pero nunca se habló de la concesión del Ferro-carril de U. Yo por mi parte no abordo la cuestión porque ignoraba que estaba U. en correspondencia conmigo sobre el asunto y además no sabía yo sí a' U. le convenía que hablara yo sobre el particular con el Presidente diciéndole lo que había pasado entre nosotros [...]"¹⁷ Más adelante refería: "Lo que puedo asegúrale á U. es que si el Gobierno concede la concesión tal como lo propongo, aunque con pequeñas medicaciones en esos puntos, cuya resolución no ofrecería dificultad como por ejemplo lo de la subvención anual, eso y pronto para empezar enseguida a organizar la empresa de Ferro-Carril I. O. y poner manos a la obra".¹⁸ Esta situación, se empeoraría, luego del encuentro realizado entre ambos, en el mes de abril, donde ante la negativa de Mc Lean, de incluir dentro del proyecto, el pago de la deuda anglo-francesa que tenía el gobierno, Antonio Maceo decide retirarse, uniéndose con Manuel Anastasio Aguilera¹⁹; de quien había recibido sus recomendaciones, de que le escribiera al presidente Luís Bográn, para que autorizará la venta de los bonos, donde se incluía un acápite dentro del convenio en donde el gobierno se excluía de responsabilidades, "quedando así la Nación y V. libras de compromisos"²⁰, con el objetivo de eliminar la deuda del ferrocarril. Influido por estas ideas, le solicita al gobierno los fondos necesarios para realizar el viaje a Europa en compañía de Aguilera, donde se encontraban los mayores acreedores de la deuda hondureña. Sin embargo,

a pesar del interés de Antonio Maceo, el presidente Bográn, no convencido de la factibilidad del proyecto, decide no autorizar la venta de los bonos de la deuda, lo cual conllevó al fracaso definitivo del proyecto económico.

Retirado entonces, de los vínculos o lazos que podrían unirlo de alguna forma a la nación centroamericana, decide Antonio dedicar sus esfuerzos, a concretar los preparativos impulsados del plan de Gómez, conocido como el plan de San Pedro de Sula, que se desarrollarían entre 1884-1886. Por otra parte, este hecho le serviría de experiencia, en la realización de los proyectos económicos que desarrollaría en los años siguientes, en Panamá como contratista del canal entre 1886- 1887 y como colono desde 1891-1895 por medio del contrato Lizano –Maceo en Costa Rica.

Referencias bibliográficas:

¹ Véase: www.Período independiente *El proyecto del ferrocarril nacional*. Sistemas de información cultural, Zeyfer, 2006. Historia de Honduras. *El escándalo del ferrocarril*, La Prensa de Honduras, 1999.

² Rodríguez Rolando: *La forja de una Nación*. Editorial de Ciencias Sociales, la Habana, 2005, t2. p.126

³ Luciano Franco: *Antonio Maceo. Apuntes para una historia de su vida*. Editorial de Ciencias Sociales, la Habana, 1975, t1. p 239.

⁴ Sumario del proyecto ferrocarrilero, art 2.Fondo Manuel Coronado -Centro Información, Centro de Estudios Antonio Maceo Grajales.

⁵ *Ibídem*, art 4.

⁶ *Ibídem*, art 5.

⁷Tamburini Francesco: "*Historia y Destino De La "Doctrina Calvo": ¿Actualidad U Obsolescencia del Pensamiento de Carlos Calvo?* " Revista de Estudios Histórico-Jurídicos n. 24. Valparaíso, Chile, 2002 <http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s0716->. Consultado 10 /8/2011.

⁸ *XIV- Todas las cuestiones que surjan con motivo de este contrato serán resueltas por los tribunales de la República, con sujeción a las leyes, y al efecto el contratista y los colonos renuncien expresamente a toda reclamación diplomática oficial y oficiosa*. Ver: Contrato Lizano- Maceo y la Sociedad Anónima. Gonzalo Cabrales: *Epistolario de Héroes*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1996, p 157, p297.

⁹ Sumario del proyecto ferrocarrilero, Fondo Manuel Coronado -Centro Información, Centro de Estudios Antonio Maceo Grajales, art 8.

¹⁰ *Ibídem*, art 9-14, art 16-20.

¹¹ Ethel García Buchard, « El ferrocarril interoceánico y la idea de progreso en el imaginario nacional hondureño del siglo XIX », Boletín AFEHC N°47, publicado el 04 diciembre 2010, disponible en:http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2549. Consultado 28/ 1/2011.

¹² Lídice Duany Destrades: *De la Correspondencia de Antonio Maceo en Honduras*. Ediciones Santiago, Santiago de Cuba, 2006. p.48-49.

¹³ Fondo Manuel Coronado -Centro Información, Centro de Estudios Antonio Maceo Grajales.

¹⁴ Carta del Sr. Mc. Lean a Antonio Maceo, del 31 de diciembre de 1883.Franco: Antonio Maceo. Apuntes para una historia de su vida. Editorial de Ciencias Sociales, la Habana, 1975, t1. p253.

¹⁵ *Papeles de Maceo*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1998, tomo 2, p115.

¹⁶ *Ibídem*

¹⁷ Lídice Duany Destrades: *De la Correspondencia de Antonio Maceo en Honduras*. Ediciones Santiago, Santiago de Cuba, 2006 p.60.

¹⁸ *Ibídem*

¹⁹ Coronel del Ejército Libertador, primo del General Francisco Vicente Aguilera. En 1870 marchó a Nueva York para desempeñarse como ayudante de Aguilera. El 3 de julio de 1884 cumplió la misión del My Gral. Máximo Gómez, residente en ese tiempo en Honduras, de regresar al Comité Revolucionario Cubano de Nueva York un plan elaborado con vistas a un nuevo alzamiento por la independencia denominado Programa de San Pedro de Sula. *Diccionario Enciclopédico de Historia Militar de Cuba*. Ediciones Verde Olivo. Ciudad Habana, 2004, Tomo 1.

²⁰ *Antonio Maceo*. Ideología Política. Cartas y otros documentos. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1998.p194.

Bibliografía consultada:

Colectivo de autores: *Diccionario Enciclopédico de Historia Militar de Cuba*. Ediciones Verde Olivo. Ciudad Habana, 2004, Tomo 1.

Duany Destrades Lídice: *De la Correspondencia de Antonio Maceo en Honduras*. Ediciones Santiago, Santiago de Cuba, 2006.

Franco Luciano: *Antonio Maceo. Apuntes para una historia de su vida*. Editorial de Ciencias Sociales, la Habana, 1975.

Fondo Manuel Coronado -Centro Información, Centro de Estudios Antonio Maceo Grajales.

Maceo Antonio. Ideología Política. Cartas y otros documentos. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1998.

Maceo Antonio: *Papeles de Maceo*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1998

Jarvis Rafael Luis: *La Romana, origen y fundación*. Ediciones Ferlibro Santo Domingo, República Dominicana, 2006.

García Buchard, Ethel « El ferrocarril interoceánico y la idea de progreso en el imaginario nacional hondureño del siglo XIX », Boletín AFEHC N°47, publicado el 04 diciembre 2010, disponible en:http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2549.

Rodríguez Rolando: *La forja de una Nación*. Editorial de Ciencias Sociales, la Habana, 2005