



Vista de la casa de máquinas de la hidroeléctrica de Matanzas. Fotografía: O. Hernández-de-Lara, 2025.

## De la hidroeléctrica de Matanzas al poder franquista: Ramón Sarría y Calderón entre Cuba y España

### From Matanzas Hydroelectric Plant to Francoist Power: Ramón Sarría y Calderón between Cuba and Spain

Odlanyer Hernández-de-Lara

**RESUMEN:** La historiografía sobre la electrificación cubana ha privilegiado las infraestructuras y empresas, relegando el papel de los ingenieros que las hicieron posibles. Este artículo analiza la trayectoria de Ramón Sarría y Calderón, autor del proyecto de la primera hidroeléctrica de Matanzas, con el objetivo de reconstruir su biografía profesional y examinar críticamente la relación entre ingeniería, modernización y poder. La investigación se sustenta en el análisis histórico de prensa cubana y española, documentos oficiales, registros genealógicos y otras fuentes primarias. Los resultados muestran que Sarría desempeñó un papel decisivo en la electrificación temprana de Matanzas, pero también que su carrera estuvo estrechamente vinculada a redes empresariales, conflictos laborales y, posteriormente, al aparato sindical de la dictadura franquista. Se concluye que la modernización tecnológica no puede entenderse al margen de las relaciones de poder que la sustentaron, aportando una nueva perspectiva sobre los protagonistas de la historia de la ingeniería y el patrimonio industrial cubano.

**PALABRAS CLAVE:** historia de la ingeniería, electrificación, energía hidroeléctrica, patrimonio industrial, Cuba, autoritarismo.

**ABSTRACT:** The historiography of Cuban electrification has largely emphasized infrastructure and utility companies, while overlooking the engineers who made these developments possible. This article examines the career of Ramón Sarría y Calderón, the engineer responsible for the design of the first hydroelectric power plant in Matanzas, with the aim of reconstructing his professional biography and critically exploring the relationship between engineering, modernization, and power. The study is based on the historical analysis of Cuban and Spanish newspapers, official documents, genealogical records, and other primary sources. The findings demonstrate that Sarría played a pivotal role in the early electrification of Matanzas, while also revealing that his career was closely connected to business networks, labor disputes, and, later, the trade union apparatus of the Franco dictatorship. The study concludes that technological modernization cannot be understood independently of the power relations that shaped it, offering a new perspective on the individuals behind the history of engineering and Cuba's industrial heritage.

**KEYWORDS:** Engineering history, Electrification, Hydroelectric power, Industrial heritage, Cuba, Authoritarianism.

RECIBIDO: 25 julio 2026 ACEPTADO: 31 agosto 2026

## Introducción

La electrificación constituye uno de los procesos tecnológicos que mayor impacto tuvo sobre la transformación del paisaje urbano y la modernización económica de Cuba durante las primeras décadas del siglo XX [1-3]. La incorporación de la energía eléctrica favoreció el desarrollo industrial, modificó las dinámicas de movilidad, transformó los espacios domésticos y redefinió la imagen de las principales ciudades del país. Detrás de este proceso existió una compleja red de empresarios, inversionistas, compañías extranjeras y especialistas cuya participación ha sido estudiada principalmente desde una perspectiva económica o empresarial. En contraste, los ingenieros responsables del diseño, construcción y administración de muchas de estas infraestructuras han recibido escasa atención, a pesar del papel decisivo que desempeñaron en la materialización de la modernidad tecnológica.

En la historiografía cubana, las investigaciones sobre la electrificación se han concentrado en la expansión de las compañías eléctricas, el capital estadounidense y la consolidación de grandes monopolios durante la República [3,4]. De igual forma, los estudios sobre patrimonio industrial [5,6] han privilegiado la descripción de las instalaciones y sus características arquitectónicas o tecnológicas [7], mientras que los actores que hicieron posible esas obras suelen aparecer relegados a menciones circunstanciales. Esta situación ha contribuido a construir una narrativa donde las infraestructuras parecen desarrollarse de manera autónoma, desvinculadas de las trayectorias personales, los intereses económicos y los contextos políticos que condicionaron su ejecución.

La primera hidroeléctrica de Matanzas constituye un caso ilustrativo de esta problemática. Construida entre 1918 y 1920 sobre el río Cañas, fue uno de los principales proyectos de generación eléctrica de las primeras décadas del siglo XX en Cuba y marcó un punto de inflexión en el abastecimiento energético de la ciudad [8, 9]. Aunque la instalación ha comenzado recientemente a estudiarse desde la arqueología y el patrimonio industrial [9, 10], la figura de su principal responsable técnico permanece prácticamente desconocida.

Ramón Sarriá y Calderón fue autor del proyecto, director de las obras y posteriormente administrador de la Compañía Hidroeléctrica de Matanzas S. A. Sin embargo, su obra trascendió el ámbito estrictamente técnico. Tras abandonar Cuba a finales de la década de 1920, se estableció en España, donde participó en obras públicas, afrontó conflictos laborales y, tras la Guerra Civil, ocupó cargos dentro de la Organización Sindical Española, integrada en el aparato político de la dictadura franquista.

Este aspecto transnacional invita a replantear la manera en que tradicionalmente se ha estudiado la historia de la ingeniería. Durante mucho tiempo predominó una visión que concebía a los ingenieros como agentes neutrales del progreso, portadores de un conocimiento científico orientado exclusivamente a resolver problemas técnicos [11, 12]. La historiografía reciente, en cambio, ha demostrado que el conocimiento tecnológico constituye también una forma de autoridad social y política [11, 12]. Las grandes infraestructuras no solo modifican el territorio; también

- [1] Pérez Jr LA. On Becoming Cuban: Identity, Nationality, and Culture. Chapel Hill (USA): The University of North Carolina Press; 2008.
- [2] Zanetti Lecuona O, García Álvarez A. Caminos para el azúcar. La Habana: Editorial Ciencias Sociales; 1987.
- [3] Altshuler J, González M. Una luz que llegó para quedarse: comienzos del alumbrado eléctrico y su introducción en Cuba. La Habana: Editorial Científico-Técnica; 1997.
- [4] Thomas H. Cuba: The Pursuit of Freedom. New York: Harper & Row; 1971.
- [5] Conlin Casella E, Nevell M, Steyne H. The Oxford Handbook of Industrial Archaeology. Oxford (United Kingdom): Oxford University Press; 2022.
- [6] Conlin Casella E, Symonds J, editors. Industrial Archaeology. Future directions. New York: Springer New York; 2005.
- [7] Roura Álvarez L. Patrimonio industrial y arqueología: acercamiento a sus relaciones en Cuba. Vestígijs. Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica [Internet]. 2009 [consultado: 16 de julio de 2026]; 3(2): 9-27. Disponible en: <https://doi.org/10.31239/vtg.v3i2.10704>
- [8] Hernández de Lara O. La primera hidroeléctrica de Matanzas: entre ruinas, arqueología y patrimonio cultural. Buenos Aires: Aspha Ediciones; 2026.
- [9] Hernández-de-Lara O, Rodríguez-Reyes J, Gil-Ávalos JM. Ruins of a Peripheral Modernity: Documenting the First Hydroelectric Plant in Matanzas, Cuba. Journal of Contemporary Archaeology [Internet]. 2026 [cited: 2026 Jul 16]; 13(1): 40-55. Available from: <https://doi.org/10.1558/jca.33907>
- [10] Hernández de Lara O, Rodríguez Reyes J. Investigaciones en curso en la primera Hidroeléctrica de Matanzas, Cuba. Cuba Arqueológica Revista digital de Arqueología de Cuba y el Caribe [Internet]. 2024 [consultado: 16 de julio de 2026]; 17(2): 65-68. Disponible en: <https://cubaarqueologica.com/wp-content/uploads/2025/06/ra17n2-09.pdf>
- [11] Hughes TP. Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930. Baltimore: The Johns Hopkins University Press; 1993.
- [12] Langdon W. Do artifacts have politics? Daedalus. 1980; 109(1): 121-136.

expresan relaciones de poder, intereses económicos y proyectos de Estado [12–14], mientras que los ingenieros desempeñaron un papel activo como mediadores entre el capital, la administración pública y los procesos de modernización.

El estudio biográfico de Ramón Sarría trasciende el interés por reconstruir la vida de un personaje poco conocido. Su itinerario profesional permite explorar los procesos tecnológicos y sus implicaciones políticas en dos escenarios muy diferentes: la Cuba republicana y la España franquista. En ambos casos, su conocimiento técnico facilitó el acceso a espacios de influencia económica y social, aunque las funciones desempeñadas y el significado político de su actividad variaron considerablemente. La electrificación de Matanzas, la construcción de carreteras en España y su posterior incorporación al sindicalismo vertical franquista forman parte de una misma trayectoria, cuya interpretación exige superar las lecturas celebratorias que han caracterizado buena parte de la historia de la ingeniería.

El presente trabajo tiene como objetivo reconstruir críticamente la transformación profesional de Ramón Sarría y Calderón para analizar el papel desempeñado por un ingeniero en los procesos de modernización tecnológica durante la primera mitad del siglo XX. A partir del estudio de fuentes primarias cubanas y españolas, se examina su participación en la construcción de la primera hidroeléctrica de Matanzas, su inserción en las redes empresariales y sociales de la ciudad y su posterior evolución como contratista y dirigente sindical en la España franquista. Más que elaborar una biografía convencional, se propone utilizar este caso para reflexionar sobre las relaciones entre conocimiento técnico, infraestructura y poder, contribuyendo al estudio del patrimonio industrial cubano desde una perspectiva que incorpore las trayectorias de quienes hicieron posible esas obras y las múltiples dimensiones políticas y sociales de la modernización.

## Materiales y métodos

La investigación se desarrolló a partir de un enfoque histórico-documental, combinando el método biográfico con el análisis contextual para examinar el itinerario profesional de Ramón Sarría y Calderón como estudio de caso de las relaciones entre ingeniería, modernización y poder durante la primera mitad del siglo XX [15,16].

La base documental estuvo integrada principalmente por fuentes primarias. Se revisó de forma sistemática la prensa cubana y española publicada entre 1905 y 1958, incluyendo *Diario de la Marina*, *La Correspondencia de España*, *La Voz*, *Pueblo*, *Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba*, *Noticiero Extremeño*, *Diario de Córdoba* y *Radio Internacional*, consultadas en la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España y la Biblioteca Virtual de Prensa Histórica. Estas fuentes se complementaron con registros genealógicos, documentación administrativa y publicaciones oficiales sobre obras públicas, organizaciones sindicales y empresas constructoras, además de la documentación recopilada durante la investigación de la primera hidroeléctrica de Matanzas.

Las fuentes fueron sometidas a crítica documental, evaluando su procedencia, contexto de producción y posibles sesgos. La información periodística se contrastó entre diferentes publicaciones y, cuando fue posible, con documentación oficial, permitiendo distinguir los contenidos de carácter social o propagandístico de aquellos relacionados con la actividad profesional, administrativa y política de Sarría.

[13] Carse A. *Beyond the Big Ditch: Politics, Ecology, and Infrastructure at the Panama Canal*. Cambridge (USA): The MIT Press; 2014.

[14] Mitchell T. *Rule of Experts: Egypt, Techno-Politics, Modernity*. Berkeley (USA): University of California Press; 2002.

[15] Dosse F. *El arte de la biografía: entre historia y ficción*. Mexico DF: Universidad Iberoamericana; 2007.

[16] Burke P. *History and Social Theory*. Ithaca (USA): Cornell University Press; 1993.

El análisis se inscribe en la historia social de la tecnología y del patrimonio industrial, entendiendo las infraestructuras como construcciones materiales inseparables de las relaciones económicas, políticas y culturales que hicieron posible su ejecución [11, 12, 14]. En este marco, la trayectoria de Ramón Sarría permitió articular dos escalas de análisis. En el ámbito local, se examina su contribución a la electrificación de Matanzas y su inserción en la vida económica y social de la ciudad. En una escala transnacional, se analizan sus posteriores actividades en España, particularmente su participación en obras públicas durante la Segunda República y su integración en las estructuras sindicales del régimen franquista. Esta aproximación comparativa permite observar la continuidad de una misma carrera profesional bajo contextos políticos profundamente distintos y reflexionar sobre el papel desempeñado por los ingenieros en la materialización de proyectos de modernización asociados tanto al desarrollo económico como al ejercicio del poder estatal [15, 16].

Finalmente, la investigación se inscribe dentro de los estudios sobre patrimonio industrial, entendiendo que la interpretación de las infraestructuras históricas requiere considerar no solo sus características arquitectónicas o tecnológicas, sino también el rol de los actores que las proyectaron, administraron y utilizaron [5, 6]. Con este enfoque, el estudio biográfico constituye una herramienta para ampliar la comprensión histórica de la primera hidroeléctrica de Matanzas y contribuir a una lectura crítica de los procesos de modernización tecnológica en Cuba.

## Resultados

### La electrificación de Matanzas y la construcción de una infraestructura moderna

Las primeras décadas del siglo XX marcaron un punto de inflexión en el desarrollo urbano de Matanzas. Al igual que otras ciudades cubanas, experimentó una creciente demanda de energía eléctrica impulsada por la expansión industrial, el alumbrado público y la incorporación de nuevas tecnologías a la vida cotidiana. En este contexto surgió el proyecto de construir una central hidroeléctrica capaz de aprovechar el potencial del río Cañas, iniciativa que representó uno de los esfuerzos más importantes de electrificación emprendidos en la región [8], aunque no el único [17].

La construcción de la primera hidroeléctrica de Matanzas respondió a un proceso más amplio de modernización material que caracterizó a Cuba durante las primeras décadas republicanas [9]. La electricidad dejó de concebirse únicamente como una innovación tecnológica para convertirse en un recurso estratégico asociado al crecimiento económico, el prestigio urbano y la competitividad entre ciudades. La disponibilidad de energía eléctrica favorecía el establecimiento de industrias, ampliaba el funcionamiento de los servicios públicos y modificaba profundamente las dinámicas sociales de los espacios urbanos.

Dentro de este escenario, la creación de la Compañía Hidroeléctrica de Matanzas S. A. constituyó un paso decisivo para materializar un proyecto técnicamente complejo que exigía importantes inversiones de capital, conocimientos especializados y una cuidadosa adaptación de las soluciones de ingeniería a las condiciones locales. La utilización del río Cañas como fuente de generación implicó resolver problemas relacionados con la captación del agua, la construcción de la presa, la conducción hidráulica y la instalación de equipos capaces de garantizar un suministro estable de electricidad.

[17] Martínez A. Progresos en Matanzas: inauguración de la planta eléctrica. Cuba Memorias [Internet]. 2 de enero de 2022 [consultado: 17 de julio de 2026]. Disponible en: <https://cubamemorias.com/progresos-en-matanzas-inauguracion-de-la-planta-electrica/>

La documentación conservada identifica a Ramón Sarriá y Calderón como el principal responsable técnico del proyecto y su firma en los planos lo identifica como “ingeniero jefe” (Figura 1). Ingeniero mecánico electricista, elaboró el diseño de la instalación y dirigió la ejecución de las obras, desempeñando un papel que trascendía la supervisión constructiva para abarcar la planificación integral del sistema hidroeléctrico. Su experiencia previa, como se muestra más adelante, le proporcionó los conocimientos necesarios para adaptar tecnologías ya empleadas en otros lugares a las particularidades ambientales e hidráulicas del río Cañas.



Figura 1. Plano del proyecto de la quinta sección de la hidroeléctrica de Matanzas donde se observa abajo, a la derecha, la firma de Sarriá como ingeniero jefe. Fuente: Archivo Histórico Provincial de Matanzas, Cuba. Fotografía: O. Hernández-de-Lara.

Las imágenes publicadas por la prensa en abril de 1920 y luego en 1924 (Figura 2), muestran el interés que despertó la nueva instalación y evidencian el valor simbólico atribuido a la obra como expresión del progreso técnico de la ciudad. La hidroeléctrica comenzó a formar parte del imaginario de una Matanzas moderna, integrada a las transformaciones tecnológicas que experimentaban otras urbes del país durante el período republicano. Sin embargo, en el pináculo de su desarrollo, fue absorbida en 1924 por la American & Foreign Power, empresa subsidiaria de la Electric Bond & Share Company, una entidad creada por General Electric en 1905 para desarrollar inversiones en el sector energético [8].

No obstante, la importancia de esta infraestructura no puede limitarse a sus características técnicas. Su construcción fue posible gracias a la convergencia de capital privado, conocimiento especializado y una cultura política que identificaba las obras públicas con el progreso material [8]. En este sentido, la hidroeléctrica representó tanto una innovación tecnológica como una manifestación concreta de las estrategias de modernización impulsadas por las élites económicas de la época.

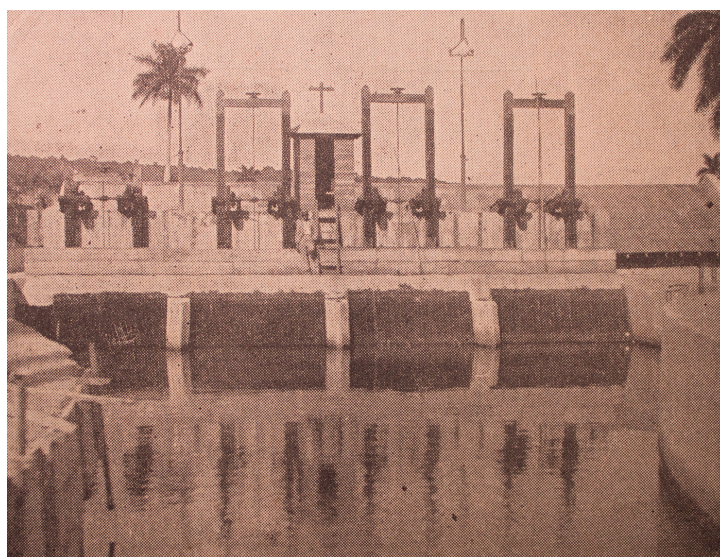


Figura 2. Vista del edificio y las compuertas de la entrada de agua a las turbinas de la hidroeléctrica de Matanzas. Fuente: *Magazine La Lucha*, 1924.

Desde un enfoque del patrimonio industrial, la central hidroeléctrica constituye hoy un testimonio material de ese proceso de transformación (Figura 3) [9, 10]. No obstante, comprender plenamente su significado histórico exige incorporar también las trayectorias de quienes participaron en su diseño, financiación y administración. Las infraestructuras no son únicamente el resultado de soluciones técnicas; son igualmente productos de relaciones sociales, decisiones económicas y formas específicas de organización del conocimiento. La figura de Ramón Sarría adquiere relevancia precisamente porque permite conectar esas dimensiones y situar la historia de la primera hidroeléctrica de Matanzas dentro de un proceso más amplio de circulación internacional de saberes técnicos y de construcción de la modernidad urbana.



- [18] En el informe técnico sobre el choque de Desquite, aparece que al tren de Matanzas el maquinista le había puesto los frenos. Diario de la Marina. Miércoles 16 de mayo de 1923. p. 1.
- [19] Annuaire de L'Exportation. Adresses des Commissionnaires-Exportateurs de la Place de Paris (1883-1884). Paris: Près la Bourse; 1883.
- [20] Bella iniciativa. Diario de la Marina. Sábado 3 de abril de 1920. p. 9.

Figura 3. Vista del edificio y área de las compuertas de la hidroeléctrica de Matanzas en la actualidad. Fotografía: O. Hernández-de-Lara, 2025.

### El ingeniero detrás de la hidroeléctrica: formación, experiencia y redes profesionales

Los registros genealógicos disponibles indican que Sarría pertenecía a una familia establecida en Cuba desde el siglo XIX. Era hijo de Ramón Sarría y Albis y Genoveva Calderón, mientras que otras fuentes de prensa posteriores lo identifican indistintamente como natural de Francia, de España, de Cuba o de Bélgica, una aparente contradicción que refleja la movilidad geográfica característica de numerosas familias vinculadas al comercio, la ingeniería y las actividades empresariales del período. Sin embargo, él solía identificarse como “ingeniero francés”, natural de Versailles, Francia [18], desde donde al parecer su padre exportaba telas y otros artículos de París hacia España [19].

Antes de asumir la dirección de la hidroeléctrica de Matanzas, Sarría había participado en el aprovechamiento hidroeléctrico del salto de Mayagüá, en Cienfuegos, y en las obras de la hidroeléctrica Santillana en Madrid [20]. Pero, sobre todo, había estado vinculado a empresas pioneras en el uso del hormigón armado en Francia y España, como la de los hermanos Piketty y la

del destacado ingeniero Eugenio Ribera. Durante ese momento temprano en su carrera, con solo seis años de experiencia, produjo su único libro conocido: *El hormigón armado y sus aplicaciones* [21]. Para entonces figuraba como director técnico de la casa constructora Arrizabalaga, Zubina y Compañía en Bilbao, cuando le publican un artículo en la revista *La Construcción Moderna*, haciendo referencia a sus propias propuestas, como “nuestro pozo aséptico y decantador biológico sistema «Sarría»” [22]. Esta experiencia resultó decisiva para el diseño del sistema instalado sobre el río Cañas, ya que implicaba no solo conocimientos de ingeniería mecánica y eléctrica, sino también el dominio de problemas hidráulicos específicos relacionados con el aprovechamiento energético de pequeños cursos fluviales.

Su actividad profesional no se limitó al ámbito hidroeléctrico. Durante los años siguientes aparece mencionado como perito especializado en accidentes ocurridos en el Ferrocarril Eléctrico de Hershey [18], función que evidencia el reconocimiento alcanzado como experto en sistemas electromecánicos. No obstante, el alcance nacional de la noticia conllevó su cuestionamiento en las actas de la junta general ordinaria de la Sociedad Cubana de Ingenieros, donde no se encontraba inscripto y, en consecuencia, no estaba capacitado “para poder ejercer la Profesión de Ingeniero en Cuba”. De ahí que “se acuerda dar un voto de confianza al Sr. Presidente de la Sociedad, para que actúe en ese asunto denunciando si fuese necesario al señor Sarría por no estar capacitado para emitir informe como Ingeniero” [23].

Sobre su formación, de hecho, quedan dudas. En ocasión del mencionado accidente de Hershey, él se presentó como “ingeniero mecánico-electricista” [18] y en uno de sus obituarios publicados en la prensa española se hace referencia a que había realizado sus estudios en Francia y obtenido un diploma “en la especialidad de electricidad por el Instituto de Montefiore” [24]. Sin embargo, esta institución se encuentra en la región de habla francesa de Lieja, Bélgica, y en consulta con sus archivos Sarria no figura en los registros de matrícula entre 1885 y 1910, ni en las listas de graduados de 1846 a 1975 (Rachel Pintus, Adjointe à l'archiviste de l'Université de Liège, com. pers., 2026).

Tras la venta de la Compañía Hidroeléctrica de Matanzas en 1924, pasó a desempeñarse como ingeniero de la Compañía de Tranvías de Matanzas. En ese cargo participó en las negociaciones técnicas derivadas de la construcción de la Carretera Central en 1927, particularmente en lo relacionado con la intersección de esta vía con las líneas del ferrocarril y del tranvía en la ciudad de Matanzas [25]. La experiencia adquirida en este proyecto, así como los contactos establecidos durante su ejecución, parecen haber favorecido su incorporación a las obras de la Carretera Central como subcontratista en el tramo de Camagüey, donde ya aparece documentado en febrero de 1929 [26]. Esta participación constituyó, probablemente, un antecedente importante para su posterior actividad como contratista de obras públicas en España relacionadas con la construcción de nuevas carreteras. Del mismo modo, la prensa recoge su participación en iniciativas relacionadas con la introducción de nuevos dispositivos eléctricos y, posteriormente, con el desarrollo de la radiodifusión [27], ámbitos que ilustran la amplitud de sus intereses tecnológicos y la diversificación de su actividad profesional.

Su matrimonio en 1909 con Elisa de las Heras y Maraver, hija del ingeniero Carlos de las Heras, jefe de la Compañía General de Tabacos de Filipinas [28], reforzó además su inserción dentro de círculos empresariales y técnicos de

- [21] Sarría y Calderón R. *El hormigón armado y sus aplicaciones*. Bilbao: Imprenta de Miguel Aldama; 1910.
- [22] Sarría y Calderón R. Depósitos cilíndricos de cemento armado. *La Construcción Moderna*. 1910; 8(24): 484-488.
- [23] Acta de la Junta General Ordinaria de la Sociedad Cubana de Ingenieros correspondiente al mes de junio de 1923. *Revista de la Sociedad Cubana de Ingenieros*. 1923; 15(3): 189-190.
- [24] Sepelio de don Ramón Sarriá. *Pueblo: diario del Trabajo Nacional*. Viernes 3 de octubre de 1958. p. 2.
- [25] Gómez. Solución de un conflicto en Matanzas. *Diario de la Marina*. Miércoles 24 de agosto de 1927. p. 1.
- [26] Jarquín M. Matanceras. *Diario de la Marina*. Lunes 4 de febrero de 1929. p. 7.
- [27] Cortés Cárdenas Y, Caballero García D. La historia de la radio en Matanzas (1922-1959) [Tesis de Licenciatura en Periodismo]. [La Habana]: Universidad de La Habana; 2006.
- [28] Madrizzy. *Gran Mundo*. La Correspondencia de España. Martes 15 de diciembre de 1908. p. 5.

alcance internacional. Estas redes familiares y profesionales facilitaron el acceso a espacios de influencia económica donde la ingeniería constituía un recurso estratégico para la expansión de nuevas infraestructuras y negocios vinculados a la electricidad.

La trayectoria inicial de Ramón Sarría muestra que la construcción de la hidroeléctrica de Matanzas no fue el resultado aislado del talento individual de un ingeniero, sino la expresión de redes de circulación de conocimientos, capitales y especialistas que conectaban Cuba con Europa. Su experiencia permite comprender cómo la modernización tecnológica dependió tanto de innovaciones técnicas como de la existencia de profesionales capaces de adaptar esos conocimientos a contextos locales.

### Redes sociales, prestigio e innovación tecnológica en la Matanzas republicana

La presencia de Ramón Sarría en Matanzas trascendió ampliamente el ámbito profesional. La prensa local y nacional permite reconstruir la imagen pública de un ingeniero plenamente integrado en los espacios de sociabilidad de las élites urbanas, donde la actividad técnica convivía con una intensa participación en eventos sociales, instituciones culturales y asociaciones profesionales.

Durante los años de funcionamiento de la hidroeléctrica, Sarría residió junto a su esposa en los altos del inmueble ubicado en la calle Jovellanos No. 22. Desde esa residencia organizaban reuniones sociales en las que se realizaban demostraciones de novedosos aparatos eléctricos, práctica relativamente frecuente entre las élites urbanas de comienzos del siglo XX, para quienes la incorporación de nuevas tecnologías constituía una expresión de prestigio social y refinamiento cultural. La electricidad comenzaba entonces a ocupar un lugar destacado en la vida doméstica, transformando hábitos cotidianos y redefiniendo las formas de consumo asociadas a la modernidad. Su Estación Transmisora Radiotelefónica 5DW, inaugurada en 1923, fue la primera de su tipo autorizada en Matanzas por la Dirección de Comunicaciones, que en 1926 la distinguió como la Mejor Estación Modulada de la República [27].

Las noticias publicadas en el *Diario de la Marina* muestran igualmente la constante presencia de Sarría en actividades teatrales, banquetes, clubes sociales, en especial con el Rotary Club de Matanzas (Figura 4), y viajes nacionales e internacionales frecuentes. Ello permite identificar la existencia de una red de relaciones personales que articulaba empresarios, ingenieros, comerciantes y representantes de instituciones públicas. La construcción de grandes infraestructuras requería no solo capacidad técnica, sino también capital social suficiente para establecer vínculos con inversionistas, autoridades locales y otros actores relevantes del proceso de modernización.

Su reconocimiento como perito en accidentes ferroviarios, así como las donaciones de equipos realizadas a instituciones públicas, entre ellas la cárcel de Matanzas [8], reforzaron esa imagen de especialista comprometido con el desarrollo técnico de la ciudad.



Figura 4. Banquete del Rotary Club de Matanzas en el Hotel Louvre de la ciudad el 14 de julio de 1925. Fuente: *Diario de la Marina*, 21 de julio de 1925.

Del mismo modo, la creación de la firma Ramón Sarría y Cía., dedicada posteriormente a la comercialización de equipos relacionados con la radiodifusión [27], evidencia la capacidad del ingeniero para identificar nuevas oportunidades derivadas de la expansión del mercado eléctrico y de las tecnologías de comunicación.

La naturaleza pública de la carrera de Sarría pone de manifiesto que la figura del ingeniero ocupó un lugar cada vez más visible dentro de la sociedad republicana. A diferencia del técnico decimonónico dedicado exclusivamente a la ejecución de obras, el ingeniero del primer tercio del siglo XX comenzó a desempeñar funciones empresariales, consultivas y de representación social. Su autoridad derivaba tanto del dominio del conocimiento especializado como de su capacidad para intervenir en distintos ámbitos de la vida pública.

En consecuencia, la modernización tecnológica de Matanzas no debe interpretarse únicamente como un proceso de incorporación de infraestructuras eléctricas. También implicó la consolidación de nuevas élites técnicas cuya legitimidad descansaba en la asociación entre conocimiento científico, progreso material y prestigio social. Ramón Sarría representa con claridad esta transformación, al convertirse en uno de los principales intermediarios entre la innovación tecnológica y los sectores económicos que impulsaban la modernización urbana.

### De la modernización técnica al conflicto social: la experiencia española de Ramón Sarría

La salida de Ramón Sarría de Cuba, al parecer a principios de la década de 1930, marcó un cambio significativo en su carrera profesional. Mientras que en la isla su actividad había estado estrechamente vinculada a la electrificación, la administración empresarial y la introducción de nuevas tecnologías, su establecimiento definitivo en España coincidió con un escenario caracterizado por una creciente conflictividad política y laboral. La experiencia acumulada en proyectos de infraestructura y dirección de obras facilitó su incorporación a importantes empresas constructoras dedicadas a carreteras y obras hidráulicas, sectores que durante la Segunda República experimentaban una notable expansión como parte de las políticas de modernización del territorio (Figura 5).

La documentación consultada sitúa a Sarría primero como contratista de caminos vecinales y luego como ingeniero de la empresa Portolés y Cía., responsable de varias obras públicas desarrolladas en Navarra y Córdoba, entre ellas distintos tramos del Canal de las Bardenas y carreteras provinciales [29]. A diferencia de su etapa cubana, donde la prensa tendía a presentar su actividad desde una perspectiva asociada al progreso tecnológico, las referencias españolas muestran una realidad mucho más conflictiva. En ellas comienza a aparecer como director técnico, pero también como representante de una empresa enfrentada a organizaciones obreras y sometida a reclamaciones por incumplimientos laborales.

Diversas noticias publicadas entre 1932 y 1934 documentan conflictos relacionados con el pago de salarios y las condiciones de trabajo de los obreros empleados en las obras dirigidas por Sarría. En abril de 1933, por ejemplo, una comisión de obreros acudió al gobernador de Córdoba "para denunciarle que el destajista don Ramon Sarría Calderón no les abona los jornales desde el mes de octubre, adeudándoles 2 081 pesetas" [30, p.1].

La tensión alcanzó un nivel mayor en Navarra, donde la memoria histórica local ha conservado una imagen particularmente crítica de Sarría.

[29] Maruri Orrantia D. El asociacionismo contemporáneo en Sangüesa-Zangotza (S. XIX-XX) (I). Zangotzarra [Internet]. 2002 [consultado: 16 de julio de 2026]; [6]: 9-178. Disponible en: [https://www.zangotzarra.es/docs/Pdfs/007-178\\_asociacionismo\\_peq.pdf](https://www.zangotzarra.es/docs/Pdfs/007-178_asociacionismo_peq.pdf)

[30] Gobierno Civil: otros obreros que no cobran sus jornales. Diario de Córdoba. Viernes 10 de marzo de 1933. p. 1.



Figura 5. Ramón Sarría durante su etapa de contratista en España. Fuente: *La Voz*, 29 de abril de 1932, 20, <https://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/registro.do?id=10002012939>.

Investigaciones sobre el asociacionismo obrero en Sangüesa señalan que, durante las obras del Canal de las Bardenas, fue identificado por sectores sindicales como uno de los principales representantes de la empresa Portolés y Cía. frente a los trabajadores organizados [29]. Publicaciones de la Unión General de Trabajadores llegaron a calificarlo como un ingeniero “extranjero y cruel”, expresión que, aunque responde claramente al lenguaje de confrontación política propio de la época, ilustra el grado de deterioro que habían alcanzado las relaciones laborales en torno a aquellas obras.

Este clima de conflictividad culminó el 30 de mayo de 1934, cuando Sarría fue víctima de un atentado al salir de su domicilio en Sangüesa. Según la prensa navarra [31], un trabajador identificado como Manuel Hualde Moriones le disparó, siendo detenido por la Guardia Civil y agentes municipales. Más allá del carácter anecdótico con que posteriormente fue recordado el episodio, el atentado constituye un indicador de la intensa polarización social que rodeaba las grandes obras públicas durante la Segunda República. La figura del ingeniero había dejado de representar únicamente el progreso técnico para convertirse, a los ojos de muchos trabajadores, en la expresión cotidiana de la autoridad empresarial.

La experiencia española de Ramón Sarría permite observar cómo el prestigio asociado a la ingeniería podía adquirir significados muy distintos según el contexto político y social en que se ejercía. Las obras públicas continuaban representando una expresión de modernización material; sin embargo, también se convertían en escenarios donde se negociaban –y frecuentemente se enfrentaban– intereses económicos, derechos laborales y diferentes concepciones del orden social.

### Ingeniería, sindicalismo vertical e integración institucional durante el franquismo

La Guerra Civil española (1936-1939) transformó profundamente la organización de las obras públicas y el ejercicio profesional de los ingenieros. El nuevo régimen convirtió la reconstrucción material del país en uno de los principales instrumentos de legitimación política, otorgando un papel central a la ingeniería civil, las infraestructuras hidráulicas y la red viaria como símbolos de la denominada “Nueva España”. En ese contexto, numerosos técnicos pasaron a ocupar funciones administrativas dentro de la compleja estructura institucional creada por la dictadura [32, 33], aunque otros tuvieron un rol más activo. Este parece ser el caso del “camarada Ramón Sarría,” que “perteneció a la Vieja Guardia de Navarra” y “ocupó los cargos de delegado gubernativo de Navarra y jefe del distrito de Aoiz, y como capitán honorario de Ingenieros actuó en los frentes de la Ciudad Universitaria y del Ebro” [34, p.19].

La documentación consultada permite constatar que Ramón Sarría continuó desarrollando su actividad profesional tras el establecimiento del régimen franquista y que, lejos de limitarse al ejercicio privado de la ingeniería, asumió responsabilidades dentro de la Organización Sindical Española, organismo integrado en la Falange Española Tradicionalista y de las J.O.N.S. (Juntas de Ofensiva Nacional Sindicalista) [34]. Su presencia en publicaciones oficiales y periódicos vinculados al régimen durante las décadas de 1940 y 1950 evidencia una incorporación estable al aparato sindical franquista, donde desempeñó funciones relacionadas con el sector de la construcción, el transporte y las obras públicas.

Sarría aparece participando en congresos, reuniones técnicas y actos institucionales organizados por el sindicalismo vertical, además de inter-

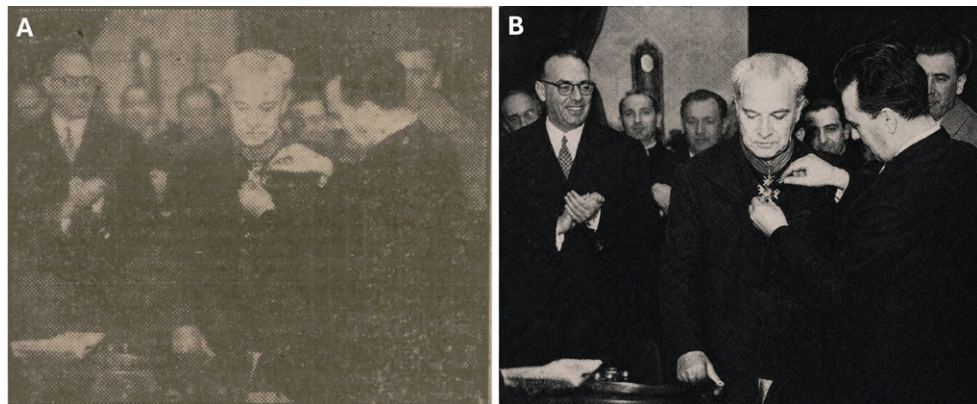
[31] Noticias y sucesos: disparo de arma de fuego. La voz de Navarra. Sábado 2 de junio de 1934. p. 2.

[32] Richards M. A Time of Silence: Civil War and the Culture of Repression in Franco's Spain, 1936–1945. Cambridge (United Kingdom): Cambridge University Press; 1998.

[33] Payne SG. The Franco Regime, 1936–1975. Madison (USA): The University of Wisconsin Press; 1987.

[34] Sepelio del ex Delegado Provincial de Sindicatos Ramón Sarría. Arriba. Sábado 4 de octubre de 1958. p. 19.

venir en debates relacionados con la planificación de infraestructuras, el transporte y la organización del sector constructor. La prensa del período también registra distintos reconocimientos públicos por los servicios prestados, reflejando el grado de integración alcanzado dentro de la estructura administrativa del régimen. Entre otras, la Medalla de Campaña, Cruz de Guerra, Cruz Roja del Mérito Militar, Medalla al Mérito en el Trabajo, en su categoría de plata de primera clase, y comendador de la Orden de Cisneros (Figura 6) [34].



[35] Ellwood SM. Spanish Fascism in the Franco Era: Falange Española de las JONS, 1936-76. New York: St. Martin's Press; 1987.

[36] Plan Sindical de la Vivienda. Pueblo: diario del Trabajo Nacional. Sábado 4 de septiembre de 1954. p. 4.

Figura 6. Ramón Sarría recibiendo la Orden de Cisneros. A. Foto original. B. Foto mejorada con Inteligencia Artificial. Fuente: Pueblo: *Diario del Trabajo Nacional*, 28 de febrero de 1951, <https://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/registro.do?id=11000711337>.

Esta evolución resulta particularmente significativa si se compara con su desarrollo anterior. Durante la Segunda República, Sarría había aparecido como representante de empresas privadas inmersas en conflictos laborales con organizaciones obreras. Tras la victoria franquista, ese escenario desapareció como consecuencia de la supresión de la libertad sindical y de la implantación del modelo corporativo impulsado por la dictadura. La Organización Sindical Española sustituyó a los sindicatos libres mediante una estructura jerárquica controlada por el Estado, en la que empresarios y trabajadores quedaban integrados bajo una misma organización oficial [35].

En este nuevo marco institucional, la experiencia acumulada por ingenieros como Sarría adquirió un valor estratégico. La ejecución de carreteras, canales, presas y otras grandes infraestructuras constituía uno de los pilares del programa económico franquista, mientras que la dirección técnica de estas obras exigía profesionales con experiencia en organización empresarial, administración de personal y gestión de grandes proyectos constructivos. Su permanencia dentro de ese sistema revela la continuidad de una carrera profesional que logró adaptarse a un contexto político radicalmente distinto al de la República. Un ejemplo de esta integración aparece en 1954, cuando su nombre quedó asociado al Plan Sindical de la Vivienda establecido por decreto-ley del 29 de mayo de ese año. Dentro del concurso-subasta convocado para la construcción de 27 600 viviendas, figuraba el "Grupo Ramón Sarría" (Dehesa de la Villa), número 312, correspondiente a un conjunto de 480 viviendas con un presupuesto de 17 947 941,85 pesetas [36].

No obstante, el interés histórico de esta etapa trasciende la reconstrucción biográfica. La documentación pone de manifiesto cómo el conocimiento técnico podía convertirse en un recurso de legitimación política. El prestigio profesional de los ingenieros contribuía a reforzar la imagen de eficiencia y capacidad organizativa que el régimen pretendía proyectar mediante sus políticas de obras públicas. De esta manera, la ingeniería dejó de constituir únicamente una disciplina orientada a resolver problemas constructivos para integrarse plenamente en los mecanismos administrativos e ideológicos del Estado franquista [33].

## Discusión

La trayectoria de Ramón Sarría y Calderón permite reconsiderar algunos de los presupuestos que han predominado en la historiografía sobre la electrificación y las obras públicas en Cuba. Tradicionalmente, estos procesos han sido interpretados a partir las infraestructuras, las empresas o las innovaciones tecnológicas, relegando a un segundo plano a los actores responsables de proyectarlas, construirlas y administrarlas, con excepciones significativas. Como consecuencia, la ingeniería suele aparecer como una práctica esencialmente técnica, desligada de las relaciones sociales y políticas que condicionaron su desarrollo [11, 37, 38].

El estudio de Sarría demuestra que esta separación resulta artificial. La construcción de la primera hidroeléctrica de Matanzas no dependió únicamente de la disponibilidad de capital o de la incorporación de tecnologías modernas, sino también de la existencia de profesionales capaces de integrar conocimientos científicos, capacidad administrativa y redes de influencia económica. El ingeniero actuó simultáneamente como proyectista, director de obras, administrador empresarial, perito, empresario y figura pública, desempeñando funciones que excedían ampliamente el ámbito de la construcción. Su multiplicidad de roles coincide con estudios que han señalado que los ingenieros modernos operaron históricamente como intermediarios entre instituciones científicas, empresas privadas y proyectos estatales de transformación territorial [37, 39].

Este resultado coincide con interpretaciones recientes de la historia de la tecnología que entienden las infraestructuras como construcciones sociales y políticas, además de materiales. Las centrales hidroeléctricas, los ferrocarriles, las carreteras o las obras hidráulicas constituyen manifestaciones visibles de procesos de modernización, pero también expresan formas específicas de organización del trabajo, circulación del capital y ejercicio de la autoridad técnica [11, 12, 14]. Desde esta perspectiva, el patrimonio industrial no puede reducirse al estudio de edificios, máquinas o sistemas constructivos; requiere incorporar igualmente las trayectorias de los individuos e instituciones que hicieron posible esas transformaciones [5, 6].

La experiencia de Sarría resulta especialmente significativa porque pone de manifiesto la movilidad internacional del conocimiento especializado durante las primeras décadas del siglo XX. Su participación en proyectos hidroeléctricos en Cuba y, posteriormente, en grandes obras públicas españolas evidencia la existencia de circuitos profesionales transnacionales por los cuales circulaban ingenieros, técnicas constructivas y modelos de organización empresarial. Esta circulación favoreció la difusión de innovaciones tecnológicas, pero también de determinadas formas de gestión del trabajo y de concepciones sobre el papel del ingeniero como intermediario entre el Estado, la empresa privada y la sociedad.

Sin embargo, el aspecto más revelador de esta trayectoria radica en la transformación del significado político de esa autoridad técnica. En la Cuba republicana, la figura del ingeniero aparecía estrechamente asociada al discurso del progreso material y de la modernización urbana. La prensa presentó reiteradamente a Sarría como un especialista capaz de introducir innovaciones tecnológicas, asesorar instituciones públicas y participar activamente en la vida cultural de Matanzas. Su prestigio derivaba de la asociación entre conocimiento científico, desarrollo económico y bienestar colectivo.

[37] Layton, Jr. ET. *The Revolt of the Engineers: Social Responsibility and the American Engineering Profession*. Cleveland: The Press of Case Western Reserve University; 1971.

[38] Noble DF. *America by Design: Science, Technology, and the Rise of Corporate Capitalism*. Oxford (United Kingdom): Oxford University Press; 1979.

[39] Mitcham C, editor. *Encyclopedia of Science, Technology, and Ethics*. Detroit: Thomson Gale; 2005.

La documentación correspondiente a su etapa española introduce una lectura mucho más compleja. Los conflictos laborales registrados durante la Segunda República muestran que la autoridad técnica no era percibida de manera homogénea por todos los sectores sociales. Para las organizaciones obreras, el ingeniero podía representar también la autoridad empresarial encargada de organizar el trabajo, supervisar el cumplimiento de las obras y mediar en disputas relacionadas con salarios y condiciones laborales. La posición ocupada por Sarría dentro de la empresa Portolés y Cía. ilustra cómo el conocimiento especializado podía convertirse simultáneamente en un recurso técnico y en un instrumento de organización del trabajo, una tensión ampliamente documentada en los estudios sobre profesionalización técnica e industrialización [39].

Tras la instauración del franquismo, esa autoridad adquirió una nueva dimensión. La incorporación de Sarría a la Organización Sindical Española revela la capacidad del régimen para integrar a especialistas cuya experiencia resultaba necesaria para ejecutar su programa de obras públicas y reconstrucción económica. No se trató simplemente de la continuidad de una carrera profesional, sino de la inserción del conocimiento técnico dentro de un aparato institucional donde la planificación de infraestructuras formaba parte de una estrategia más amplia de reorganización económica y legitimación política [32, 33].

En este sentido, la biografía de Sarría invita a cuestionar la imagen del ingeniero como agente neutral de la modernización. Su carrera demuestra que el conocimiento técnico posee una dimensión social y política inseparable de los contextos históricos donde se ejerce. Las mismas capacidades profesionales que hicieron posible la construcción de la primera hidroeléctrica de Matanzas facilitaron posteriormente su participación en un modelo corporativo de organización del trabajo promovido por una dictadura. Ello no significa que la ingeniería sea, por definición, una práctica autoritaria, sino que su ejercicio depende de las estructuras institucionales dentro de las cuales se inserta y de las funciones que la sociedad asigna a sus especialistas [12, 14, 38].

Estas consideraciones tienen implicaciones directas para el estudio del patrimonio industrial cubano. La valoración histórica de las infraestructuras no puede limitarse a describir sus características arquitectónicas o tecnológicas, sino que debe incorporar una lectura crítica de los procesos sociales que les dieron origen. La primera hidroeléctrica de Matanzas constituye un ejemplo paradigmático: representa un hito en la electrificación de

la ciudad, pero también refleja la convergencia de intereses empresariales, circulación internacional de conocimientos y formas específicas de ejercicio del poder técnico. En consecuencia, la recuperación de la figura de Ramón Sarría no pretende reivindicar un personaje olvidado, sino complejizar la comprensión histórica de una obra fundamental del patrimonio industrial cubano mediante el análisis de las contradicciones que atravesaron la evolución profesional de uno de sus principales protagonistas.

## Conclusiones

La reconstrucción de la trayectoria de Ramón Sarría y Calderón permitió analizar, desde una perspectiva crítica, las relaciones entre ingeniería, infraestructura y poder durante la primera mitad del siglo XX. A través del estudio de un caso individual fue posible identificar procesos más amplios asociados a la circulación transnacional del conocimiento técnico, la consolidación de nuevas élites profesionales y el papel desempeñado por los ingenieros en los proyectos de modernización desarrollados en Cuba y España.

En el contexto cubano, la participación de Sarría en el diseño y construcción de la primera hidroeléctrica de Matanzas confirma la importancia de los especialistas en la introducción de tecnologías que transformaron el paisaje urbano y favorecieron la expansión industrial de las ciudades republicanas. La hidroeléctrica no constituyó únicamente una innovación técnica, sino también una infraestructura que materializó nuevas formas de organización económica y nuevas concepciones del progreso. Su construcción evidencia que el desarrollo tecnológico dependió tanto de inversiones y recursos materiales como de la capacidad de los ingenieros para adaptar conocimientos especializados a las condiciones locales.

El análisis de su carrera posterior demuestra, sin embargo, que la autoridad profesional adquirida mediante el ejercicio de la ingeniería trascendía el ámbito estrictamente técnico. La documentación española revela cómo esa experiencia fue incorporándose progresivamente a estructuras empresariales e institucionales donde el conocimiento especializado se vinculó a la administración del trabajo, la ejecución de grandes obras públicas y, posteriormente, al aparato corporativo del régimen franquista. Esta evolución pone de manifiesto que la práctica de la ingeniería no puede interpretarse como una actividad ajena a las transformaciones políticas y sociales de su tiempo.

En consecuencia, el estudio cuestiona las interpretaciones que presentan a los ingenieros exclusivamente como agentes neutrales del progreso tecno-

lógico. La obra de Ramón Sarría evidencia que el conocimiento técnico constituye también una forma de autoridad social cuya función depende de los contextos históricos en que se ejerce. Las mismas competencias profesionales que hicieron posible la electrificación de Matanzas facilitaron posteriormente su integración en un modelo institucional profundamente distinto, donde la infraestructura pasó a formar parte de las estrategias de organización económica y legitimación política del Estado franquista.

En términos de patrimonio industrial, estos resultados sugieren la necesidad de ampliar los enfoques tradicionales centrados únicamente en la conservación de edificios, instalaciones o tecnologías. Comprender el significado histórico de las infraestructuras requiere incorporar el estudio de las redes profesionales, las relaciones de poder y las trayectorias individuales que hicieron posible su construcción y funcionamiento. La primera hidroeléctrica de Matanzas constituye, en este sentido, un ejemplo representativo de cómo las obras de ingeniería condensan procesos económicos, sociales y políticos que trascienden ampliamente sus características materiales.

Finalmente, esta investigación demuestra el potencial del enfoque biográfico para enriquecer la historia de la arquitectura, la ingeniería y el patrimonio industrial. Más que reconstruir la vida de un personaje olvidado, el estudio de Ramón Sarría permite comprender la complejidad de los procesos de modernización tecnológica y cuestionar las narrativas lineales del progreso. Su itinerario profesional revela que las infraestructuras son también espacios donde confluyen conocimiento, intereses económicos, relaciones laborales y proyectos políticos, dimensiones inseparables para interpretar críticamente la historia de la modernización en Cuba y España.

## Agradecimientos

Un agradecimiento especial para Alfredo Martínez, por su gran ayuda en la búsqueda de información para construir una biografía de Ramón Sarría. Este trabajo parte del estudio de la primera hidroeléctrica de Matanzas, por lo cual agradezco a los miembros del Grupo Espeleológico Guamacaro, en especial a Judith Rodríguez Reyes y José Manuel Gil, por todo el esfuerzo para conservar un patrimonio matancero.



*Odlanyer Hernández-de-Lara*  
Ph.D. Antropólogo. Departamento de  
Antropología, Universidad de Syracuse.  
Syracuse, Nueva York, Estados Unidos.  
odhernan@syr.edu  
<https://orcid.org/0000-0001-5777-0338>

## DECLARACIÓN DE CONFLICTOS DE INTERESES

El autor declara que no existen conflictos de intereses que representen riesgos para la publicación del artículo.

---

## Editores:

Dr. C. Mabel R. Matamoros-Tuma  
M. Sc. Alexis J. Rouco-Méndez