

En noviembre de este año, 1937, se cumple el siglo del establecimiento del Ferrocarril de Cuba, uno de los primeros países de América y del mundo en implantar ese progreso. Con tal motivo, la Hermandad Ferroviaria va a hacer una película, cuyo argumento fué sacado a concurso. De entre los argumentos premidos tomamos "Camino de Hierro" y un fragmento de "Rochet", que muestran: uno, un romance con ambiente ferroviario; el otro, evocación del establecimiento de las vías férreas.

EN 1825 abriase al público la línea Stockon-Darlington, cerca de Newcastle. La fabricación de carriles había mejorado sensiblemente, permitiendo disponer de carriles laminados de cinco metros con los cuales la construcción de la línea férrea había mejorado mucho.

En 1829, habíase terminado la vía férrea que enlazaba Liverpool y Manchester, y abierto un concurso que fué ganado por la locomotora "Rochet" (el cohete), inventada por Stephenson. Pesaba 4500 kilos y logró remolcar 12.750 kilos a más de 21 kilómetros por hora.

Jorge y su hijo Roberto Stephenson construyeron, después del concurso, ocho locomotoras del mismo tipo para la citada vía férrea con algunas modificaciones como la de colocar los cilindros más bajos y aumentar el número de tubos interiores de la caldera. El tipo a que así se llegó, denominado Planet, muestra ya las líneas definitivas que se encuentran en las locomotoras modernas.

La primera locomotora que circuló en España fué la del ferrocarril de Barcelona a Marató.

Sharp y Roberts, de Manchester, fabricaron ruedas con contrapesos para equilibrar los órganos excéntricos en movimiento. En 1843, Stephenson inventó la colisa que lleva su nombre para la distribución del vapor y marchas. Contemporánea es la de Gooch. Poco tiempo después ideaba la suya Wallschaerts. La de Allan es del 1850.

En 1831 se crearon en Amé-

rica los famosos talleres Baldwin. En 1840 se montaron nuevos talleres en Bélgica, Viena, Berlín y Munich.

En 1851 se inauguró la línea de Semmering con grandes rampas y fuertes curvas. Por la adaptación a las curvas de locomotoras de gran longitud es problema que resolvió de excelente modo Levi Bissel con el truco el carro giratorio llamado también bogía. Del mismo es la idea del antetren de dos ruedas con pivote.

El inyector inventado por Giffard en 1858, permitió mejorar la alimentación.

Los ferrocarriles de montaña hallaron solución con la cremallera inventada en 1867. La primera locomotora europea de montaña, debida a Riggenbach, ascendió al Righi. En 1876 Mallet aplicó el funcionamiento compound, en que el vapor al escapar de un primer cilindro pasa a otro y acaba allí su expansión.

Finalmente Schmidt se ha servido con éxito del recalentador que eleva la temperatura del va-

por, alejándolo de su saturación antes de entrar en los cilindros.

El ferrocarril de la Habana a Bejucal—29 kilómetros—se inauguró el día 19 de noviembre de 1837. Se debió a la Junta de Fomento que presidía el Conde de Villanueva. Pero años antes, Gaspar Betancourt Cisneros obtuvo cédula de propiedad a perpetuidad para una línea de Puerto Príncipe a Nuevitas, dicese que por el año 1830. Dificultades económicas impidieron inaugurar la línea hasta el año 1846. No impidió esto que sea la primera iniciativa privada en favor del camino de hierro en Cuba.

Gaspar Betancourt Cisneros era cubano. Español el Conde de Villanueva. Y Sir William Van Horne, inglés. Representan ellos, el primer esfuerzo para lograr el ferrocarril; el primer tren que corrió en Cuba, y la etapa final y de mayores proporciones de nuestra historia ferrocarrilera. Tres triunfos y tres triunfadores. Sus nombres deben quedar unidos para siempre. Como sus afanes por el progreso y la civilización en Cuba.

*Se copias / copia
quien 20/37*