

4

11

La historia del ferrocarril cubano (I)

La historia de los ferrocarriles cubanos es la de la penetración imperialista en nuestra patria

- Jul 8/53
- El primer ferrocarril de Cuba y la industria azucarera.
 - El imperialismo inglés extiende sus brazos a Cuba.
 - Los yanquis no se quedan detrás: Van Horne y los Consolidados.

Por O. PINO

El proceso de nacimiento, desarrollo y crisis del sistema ferroviario cubano, es quizá el capítulo más apasionante e instructivo de nuestra historia económica.

Contiene, en su propia trayectoria, la trayectoria de todas las demás ramas de la producción nacional, con todas sus hondas implicaciones económico-sociales.

Es la historia de la vasta red ferroviaria de Cuba, en primer lugar, la historia de la industria azucarera. Con sus grandezas. Y sus miserias. Cañas y rieles

han sido una y la misma cosa desde el siglo pasado. Y si bien los ferrocarriles han surgido y se han desarrollado a costa del azúcar, no es menos cierto que, sin los ferrocarriles, tampoco el azúcar hubiera podido crecer y desarrollarse.

La industria azucarera, determinó en verdad el nacimiento de los ferrocarriles cubanos y su extraordinario progreso posterior. Pero esa misma industria que les dió vida hoy día amenaza con llevarlos a la ruina, en una quiebra de relevantes consecuencias para la economía del país.

Más abajo abundaremos sobre esto; por ahora, debemos recordar, igualmente, que la historia del sistema ferroviario cubano es también el fragmento más expresivo de la historia de la penetración imperialista en la economía cubana, la cual refleja en todos sus impresionantes matices de explotación, lucha inter-monopolista y saqueo sistemático e implacable de nuestras riquezas.

La historia de los ferrocarriles cubanos comenzó hace 116 años.

Lancemos una fugaz mirada sobre ella:

AZUCAR Y CAMINOS REALES

El primer ferrocarril que corrió sobre rieles asentados en tierra cubana, lo hizo en fecha ya tan lejana como el año 1837. La línea inicial, fué planeada para cubrir el corto trecho de varios kilómetros que separa a La Habana de Güines. Cuando se inauguró, estaba construida ya la porción que unía la capital con Bejuca; fué el primer tramo ferroviario de Cuba, y también de toda la América de habla española.

Este ferrocarril, surgió como una necesidad de la industria azucarera.

Esta, por los años '30 del siglo pasado estaba recorriendo una de las etapas más decisivas de su historia. Algunos años antes, había tenido lugar la revolución de Haití, que trajo como consecuencia la destrucción de su producción azucarera, que fué asimilada por Cuba. Además, en 1837 —el mismo año que se inauguró el ferrocarril— fué introducida la máquina de vapor en la industria de la caña, hecho que tuvo trascendentes consecuencias.

La industria azucarera cubana, a la que impulsaban de esta manera tan importantes factores, encontró sin embargo un obstáculo para su desarrollo: la falta de transporte adecuado.

a tracción animal y los caminos públicos y vecinales entonces existentes — sólo transitables cuando no llovía— eran una impedimenta fundamental para el progreso de la industria.

IPD
PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

En 1830, por ejemplo, una caja de azúcar valía unos 16 pesos. Pero, trasladar esa caja de Güines a La Habana, pongamos por caso, costaba 4 pesos, es decir, que transporte representaba hasta el 25 por ciento del valor de la mercancía.

LOS PRIMEROS FERROCARRILES

Contra esta situación se produjeron los productores azucareros.

Y, en 1837 como hemos dicho, culminó la serie de esfuerzos enderezados a la solución del problema del transporte cubano, con el establecimiento de la primera línea de ferrocarril que habría de unir a La Habana con Güines, entonces el centro de las zonas productoras de azúcar de la Isla: las tres provincias occidentales.

Verdaderamente, el ferrocarril cubano nació, como "una herramienta del azucarero".

A esta primera línea ferroviaria siguieron muchas.

En esta época, la industria azucarera experimentaba el proceso capitalista de desarrollo, a la vez que de concentración de su producción. Se reducía el número de ingenios, pero los que desaparecían eran reemplazados por otros de mayor capacidad.

La producción aumentó notablemente, y por tanto también aumentaron las necesidades del transporte. Y así, empezaron a multiplicarse los sistemas ferroviarios —casi todos pequeños, aislados y constituidos con capital nativo— para unir las distintas zonas cañeras con los puertos de embarque.

En 1892 ocurrió algo de singular trascendencia.

ENTRA EL IMPERIALISMO EN ESCENA

Ese año, con el fin de levantar un capital más sólido para ampliar la industria ferroviaria de modo que cubriera las necesidades azucareras, se hizo una emisión de bonos, que se pusieron a la venta en Londres.

Por entonces, aquello que Lenin había definido como la etapa superior del capitalismo, el imperialismo, estaba en pleno desarrollo.

El capitalismo inglés había entrado briosamente en este período unos años antes y, cuando los bonos ferroviarios de Cuba fueron puestos en venta en Londres, decenas de ávidas manos se tendieron hacia ellos, cotizándolos en su justa perspectiva. Los bonos fueron rápidamente adquiridos y varios tentáculos finan-

cieros británicos se extendieron a través del Atlántico hasta alcanzar nuestra Isla.

Había surgido una nueva corporación: los "Ferrocarriles Unidos de Cuba".

CONCENTRACION DEL CAPITAL

Los magnates ingleses que dominaron "los Unidos", no perdieron su tiempo. En un corto período, absorbieron buena parte de las pequeñas empresas ferroviarias aisladas que había en Cuba y entraron de lleno, mediante procedimientos típicamente colonialistas, en el monopolio del transporte ferroviario isleño.

Al cabo de dos décadas republicanas, la red ferroviaria existente al oeste de la provincia de Las Villas estaba prácticamente toda en sus manos y las acciones que tenía en su poder poseían más de media docena de nombres de empresas.

En el cincuentenario de nuestra República, luego de un proceso de medio siglo, la corporación inglesa "Los Unidos" puede contar como parte constituyente de su negocio, con el control de las siguientes empresas ferrocarrileras: "Cuban Central Railway Co.", "Central of Matanzas Railway Co.", "Cuban International Express & Transportation Co." "Mariano & Havana Railroad Co."

Es decir, casi el 50 por ciento del sistema ferroviario cubano, está en su poder.

LOS YANQUIS NO SE QUEDAN ATRAS

Cuando los yanquis se aposentaron en Cuba, luego de la Guerra de Independencia, en calidad de interventores, se hallaron con que sus compadres imperialistas británicos les habían tomado la delantera en el control de transporte por ferrocarril.

Debido a la importancia de éste con relación a la industria azucarera, los capitalistas norteamericanos comprendieron que tenían que hacer algo al respecto, si era que querían adueñarse de la riqueza fundamental de nuestra Isla.

Algo en su favor encontraron: de Las Villas hacia Oriente, la explotación ferroviarias estaba virgen. Pero algo también tenían en su contra: una ley les impedía obtener por concesión los terrenos necesarios para tender las líneas.

4 3

La ventaja, sin embargo, fué aprovechada y el obstáculo vencido. La ley impedía la "concesión" de los terrenos; pero no impedía comprarlos. De modo que, por una bicoca, se fueron haciendo dueños de la larga franja de terrenos necesaria para la construcción del sistema ferroviario. No gastaron casi nada en la compra de terreno, y, para ahorrarse los gastos en puentes, tendieron la línea divisoria de las aguas, de modo que atravesó la Isla por el medio, de Santa Clara, a la ciudad de Santiago de Cuba.

La empresa fué llevada a cabo por William Van Horne, el constructor famoso del ferrocarril "Canadian Pacific", y tuvo el apoyo de los capitalistas y el gobierno yanqui, que luego echaron al cesto los planes iniciales del mismo para el desarrollo del ferrocarril y lo pusieron íntegramente al servicio de la super-explotación colonial de Cuba a través de la industria azucarera.

El proceso de control monopolista de este ferrocarril por la empresa yanqui "Consolidated Railways of Cuba" fué similar al de los "Ferrocarriles Unidos".

Los "Consolidados" hoy poseen todas las acciones de la "Cuba Railroad Co." y de la "Cuban Northern Railways", que a su vez es dueña del 86.3 por ciento de las acciones de la "Guantánamo & Western Railways Co." Y por medio de estas dos filiales, controla todo el sistema ferroviario que cubre como una red las tres provincias orientales.

EL CONVENIO DE EXPLOTACION

Tenemos, ahora, pues, dos empresas controlando el transporte ferroviario de nuestro país. Una yanqui. Otra inglesa. Cada una, en este sentido, con una porción de territorio nacional bajo su control. De aquí para allá, rieles yanquis. De allá para acá, rieles ingleses. Cada una, viviendo del azúcar y de Cuba.

Aparentemente, las dos respetándose, como sujetas a un mismo convenio de explotación. Pero, en el fondo, ambas rivales. La yanqui queriendo absorber la inglesa. La inglesa, defendiéndose del monstruo que la arruina para dominarla.

Entre ambas, y perdiendo en la pelea, nuestra patria.

Tema éste, que puede dar lugar para otra información.

Sea la de mañana.

Hoy, Julio 8/13



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1860

1898

1950

La ilustración expone el proceso de desarrollo del transporte ferroviario de Cuba. Obsérvese cómo la expansión ferrocarrilera está ligada a la expansión azucarera, a la que se debe. Nótese, también cómo las vías ferroviarias, siempre van buscando el mar, los puertos de embarques de azúcar. Los ferrocarriles no se han desarrollado de acuerdo con las necesidades de nuestra economía, sino de acuerdo con las necesidades azucareras. Sin la caña, en las actuales condiciones coloniales de nuestra economía, la industria ferroviaria no podría vivir. Y viceversa.

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA UH