

100 años de ferrocarril en Cuba

CUMPLENSE ahora cien años de la organización del primer ferrocarril que rodó en Cuba, siendo nuestro país el segundo en la América que se inició en los caminos de hierro, diez años antes que España, su metrópolis.

Por eso ORBE recoge el recuerdo de ese acontecimiento, como uno de los más trascendentales en la historia de la civilización latinoamericana.

En la época en que surgió la iniciativa de construir el primer ferrocarril en Cuba, es decir, alrededor de 1830, las riquezas del país se encontraban en ese plano de explotación en que prácticamente no se podía avanzar mucho más, debido a las pésimas condiciones de transportes. No había carreteras; los mismos caminos vecinales y reales eran penosas jornadas solamente utilizables en casos de excepción cuando se trataba de extensiones largas. Por eso, todo comercio en el interior de la Isla, que no fuese facilitado por los transportes, marítimos de cabotaje, que entonces eran también bastante primitivos, era penoso y limitado. La necesidad de expansión de las dos grandes fuentes agrícola-industriales cubanas: la caña de azúcar y el tabaco estimulaba a las personas de buena voluntad que se adelantarán, tomando la iniciativa. Entre esos elementos, se destacó extraordinariamente el Conde de Villanueva, alma de la empresa, y cuyo nombre se puso a la más importante estación ferroviaria de entonces, enclavada precisamente en el lugar donde hoy se alza el Capitolio del Congreso.

En 1834, cristalizaron las gestiones con una Real Orden, en estos términos: "Se autoriza a la Junta de Fomento, Agricultura y Comercio de la Isla de Cuba, para construir un camino de hierro que una la Capital, Habana, con la villa de Güines, a fin de aumentar la riqueza pública, abaratando el precio de las conducciones, proporcionando salidas, con menos costo a los productos sobrantes, evitando o disminuyendo, al propio tiempo, la competencia extranjera. Se autoriza, además, a la Junta para contratar en Inglaterra, con respetables casas de comercio que ofrezcan sólidas garantías, un empréstito de dos millones de pesos fuertes, capital nomi-

nal, hipotecando para su pago las rentas que percibe dicha Junta, consistente en el uno y medio por ciento que se recaude en ese puerto, y tres cuartillos en los demás de la Isla, sobre las exportaciones e importaciones, como también los rendimientos del expresado camino de hierro, y fijando un fondo que no bajará de 40,000.00 pesos fuertes anuales para la amortización de los vales del empréstito, dejando la Reina Gobernadora al árbitro de la Junta de Fomento la ejecución de tan importante obra, por administración o por ajuste alzado, y recomendando el mayor cuidado en que el camino se haga con la economía y brevedad posible, y atendiendo muy particularmente a que sea concluido con firmeza y dura-

ción".

Presidía entonces la Junta de Fomento el mencionado Conde de Villanueva, quien tomó con calor todo el proceso de la construcción del camino de hierro, siendo inaugurado en 1837, con una fiesta pública que, naturalmente, llenó de interés a toda la sociedad cubana de aquella época. La locomotora, que aun se conserva en la Estación Terminal de La Habana, y la cual es contemplada por las nuevas generaciones como algo pequeño e impotente comparada con las grandes máquinas que hoy se deslizan sobre las líneas férreas, constituía en aquel momento la mayor expectación. Imaginamos a nuestros abuelos asombrados ante el espectáculo de aquella "mole" de hierro y acero, moviéndose únicamente al impulso misterioso del vapor, sin ayuda de bestias, y con fuerza tal que podía conducir toda una cadena de carros cargados de personas o de mercaderías.

Algunos años después el Gobernador enajenaba el ferrocarril a una empresa particular, siendo vendido, en pública subasta a una sociedad anónima organizada por los acaudalados hacendados cubanos Miguel Aldama y Juan Poey, por la suma de tres millones y medio de pesos, más 169,127 pesos para comprar lo que era entonces Jardín Botánico y que fué convertido en la Estación de Villanueva.

Tan evidente resultó la eficacia del ferrocarril para facilitar el desarrollo de la vida comercial y el traslado cómodo y rápido de las personas, que pronto nuevos capitales fomentaron otros caminos de hierro, y así, algunos años después de esta primera evolución ferroviaria cubana, surgieron caminos de hierro en Cárdenas, Nuevitas, Caibarién, Cienfuegos, Sagua, Santiago de Cuba y Tunas de Zaza.

Es curioso y demostrativo del espíritu de empresa que animaba antes al capital cubano, indicar que las distintas empresas ferroviarias fomentadas hasta 1892 tenían dinero cubano, y desde luego, eran empresas cubanas.

La primera de esas empresas que pasó a manos extranjeras fué el ferrocarril de once kilómetros de

La Habana a Marianao. Por razones de quiebra, la propiedad pasó a manos de los bonistas en Londres, convirtiéndose en compañía inglesa "Marianao & Havana Railway Limited". Muy poco después, la Compañía del Ferrocarril del Oeste fué adquirida por una entidad de capital y elementos ingleses, titulada "The Western Railway of Havana

Limited". La historia de las penalidades de la antigua empresa para la construcción de esa línea ferroviaria, no deja de ser interesante: inició los trabajos en 1857, pero con tan pocos recursos y bríos que en 1892, es decir, 35 años después, todavía le faltaban 17 kilómetros para llegar a su término, Pinar del Río. Había hecho un promedio de 5 kilómetros por año, en un total de 160 kilómetros.

Un suceso que marca evolución en los anales ferrocarrileros de Cuba, que viene a ser como la segunda parte del esfuerzo por abrir al intercambio y a la civilización regiones casi ignoradas de nuestro país, fué el establecimiento en Cuba de la compañía norteamericana "The Cuba Company", primero, y más tarde "The Cuba Railroad Company". Esta extensa línea cubre desde Santa Clara hasta San Luis, Oriente, con ramales a Holguín y a Nipe. Fué inaugurada el 15 de noviembre de 1903.

Actualmente, tiene Cuba unos 4,959 kilómetros. Más del 61 por 100 de la longitud de los ferrocarriles ha sido construido por empresas cubanas; el 34 por ciento por empresas americanas y sólo el 4 por 100 por compañías inglesas. Como éstas tienen en su poder una gran proporción de las líneas que existen en Cuba, se advierte que la política de los ingleses ha sido dejar que otros construyan y comprar ellos luego, lo cual siempre es más cómodo. Se calcula que hay unos 135 millones de pesos empleados en ferrocarriles en nuestro territorio.

Como resumen de la evolución ferrocarrilera desde aquel acontecimiento de la inauguración del camino de hierro de La Habana a Güines en 1837 hasta la fecha, damos la relación de las empresas ferroviarias que existen actualmente en Cuba: Caracas Ry Limited (inglesa), Ferrocarril de Cuba (americana), Chaparra Railway (americana), F. C. Calbarián-Morón (cubana), F. C. Camagüey-Nuevitas (americana), F. C. Gibara-Holguín (cubana), F. C. Guantánamo (americana), F. C. Guantánamo a Occidente (americana), Ferrocarriles Consolidados Norte de Cuba (cubana), Ferrocarriles Unidos de La Habana (americana), Matanzas Terminal R. R. (americana), Tunas-Sancti Spiritus (cubana), Ferrocarril Cubano de Hershey (americana), Havana Central (inglesa), Havana Terminal R. R. C., (americana).

r. a r a n g o