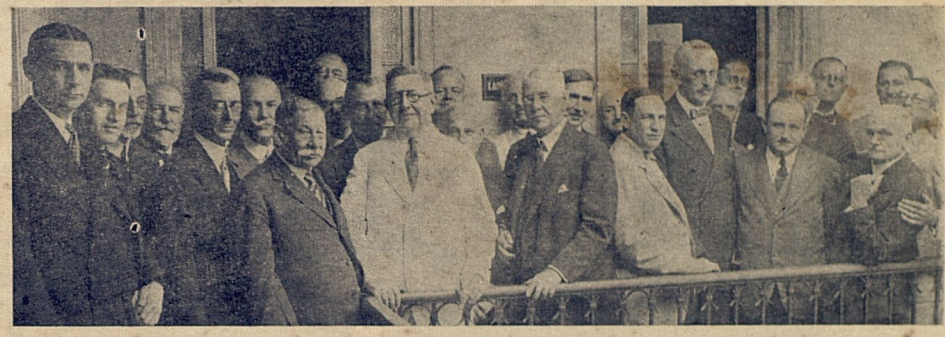


# SOBRE FERROCARRILES

P o r G A B R I E L C A M P S

En este interesante trabajo la brillante pluma del Sr. Gabriel Camps ofrece su personalísima opinión sobre un debatido problema relativo a los ferrocarriles, acerca del cual el público fallará con su "sí, pero..."



Un grupo histórico, hecho cuando Mr. Simpson se inició en sus labores de Administrador de los Ferrocarriles Unidos. Se reconocen entre otros a los Sres. AJURIA, LE MAT, SMITH, TORRIENTE, FRANCA, AROZARENA, MENDOZA, BUSTAMANTE II, SMITH (Wm.), SNARE, STAPLES, PANCHITO FERNANDEZ, MC GOVERN, STAPLETON, HORTER y otros. (Cortesía del Sr. A. Fernández)

La Real Junta de Fomento, presidida por el Conde de Villanueva, construyó el primer ferrocarril de la Isla de Cuba: de la Habana a Bejucal y a Güines, inaugurando el servicio en 1837 y 1838. Años antes, en 1832, fué vendido en pública subasta a una compañía organizada por los acaudalados hacendados Miguel de Aldama y Juan Poey por la suma de tres millones quinientos mil pesos, más \$169,127.75, valor de los terrenos del "Jardín Botánico" que estaba donde hoy se alza el Capitolio y que luego se inauguró como Estación Terminal del ferrocarril de Villanueva, como todos decían.

En seguida tomó gran incremento la construcción de otras vías, todas del dominio y posesión de capitalistas cubanos.

Cárdenas, Matanzas, Nuevitas, Caibarién, Cienfuegos, Guantánamo, Sagua la Grande, Santiago de Cuba y Tunas de Zaza, siguieron el buen ejemplo de La Habana.

Toda esa red ferroviaria ya en 1912 era de los ingleses y de los americanos. Quedan como empresas cubanas los ferrocarriles de Júcaro y San Fernando, el de Trinidad a Fernández, el de Tunas a Sancti Spiritus, el de Puerto Príncipe (Camagüey) a Nuevitas, el de Gibara a Holguín; los de Rodas a Cartagena, Juraguá, Caracas, Yaguajay; y en la provincia de La Habana, Quivicán, el Central "Occidente", antiguo ingenio "Mi Rosa" (el del famoso combate) de unos diez kilómetros de extensión y alguno que otro que no recordamos.

Tal distribución, ingleses de un lado y americanos de otro y cubanos detrás, es una desventaja nacional, por lo que algún día habrá que proceder a la nacionalización de los ferrocarriles de Cuba. Hacerlo hoy sería casi un crimen por el caos subsecuente, dadas las circunstancias. Y no hay para qué decir más.

Las razones que tuvo México asisten a la República de Cuba. Recordamos lo que decía, en informe al Congreso de la gran República hermana, su Secretario de Hacienda, señor Limantour:

"No hay persona medianamente impuesta de las tendencias manifestadas en los últimos lustros por las gigantescas empresas de diverso género en los Estados Unidos del Norte, que considere ilusorio el peligro de que nuestras principales arterias de tráfico pasasen a poder de alguno de los sistemas de ferrocarriles americanos. Sin necesidad de acudir a hechos concretos relacionados con diversas tentativas de esta índole, que resultaron frustradas por causas independientes de la voluntad de sus autores, basta saber, para persuadir de dicho peligro, lo que pasa allende de nuestras fronteras donde se realizan a diario combinaciones cuyo objeto fundamental es la dominación de unas empresas por otras; la explotación sin freno de industrias más o menos monopolizadas, y la constitución de grandes entidades manejadas por unos cuantos individuos en cuyas manos se encuentra de hecho la suerte económica de extensas regiones y que, por lo mismo, ejerce una influencia poderosísima en la política de su país. Parece inútil, por tanto, con presencia de los ejemplos que tenemos a la vista, puntualizar las consecuencias desastrosas que acarrearían para México, etc., etc."

Con referencia a Cuba diremos que los ferrocarriles no se hicieron para el transporte de la caña. A la sombra de los ramales o desviaderos—buen nombre, pues desvíanse esos ramales de la recta vía—pudieron nacer y desarrollarse los latifundios, pues, como decía el competente ingeniero civil don Alberto de Ximeno, Administrador que fué con distinción de los Ferrocarriles Unidos, "LA CUESTION DEL TRANSPORTE DE CAÑAS ES DE

UNA IMPORTANCIA CAPITAL PARA EL PAIS Y NO PODEMOS MENOS QUE DEPLORAR EL DESCONCIERTO QUE REINA EN ESTE PARTICULAR". (Los ferrocarriles de Cuba, por A. de Ximeno.)

El sistema de ramales deslumbró a los cubanos en su ambición de riquezas, pero los arruinó.

Ese sistema terminó el ingenio y se trasmudó en Central; dejaron los cubanos de ser ricos como lo eran en la época colonial. Sin esos ramales a la vía pública, no existirían esas enormes concentraciones industriales y la República se hallaría mucho mejor servida y defendida con los 1,800 cachimbos de acomodadas familias terrícolas que con los 140 colosos de ahora que son de todo el mundo menos de la gente cubana. Aun flotarían los cubanos, que si algunos quedan es a modo residual.

Providencialmente la falta de mercados para nuestros azúcares de que la ley de cuotas es defensora y prudente consecuencia, los colosos tienen atravesado el talón de Aquiles y van muriendo en franca banarrota.

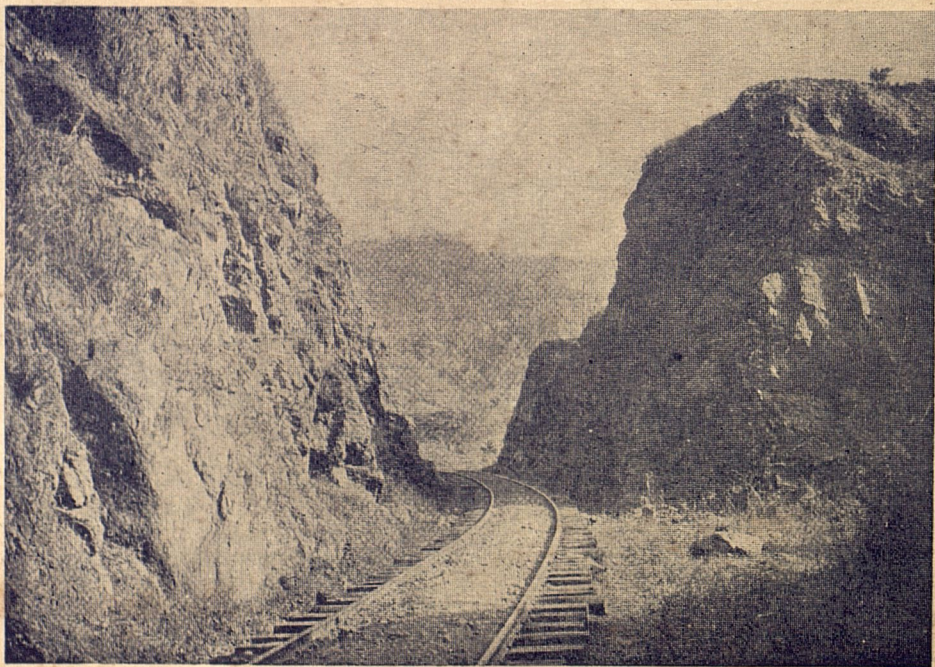
Es urgente que nos acojamos a las viejas prácticas cubanas producto de la selección natural por tres siglos, que en hora mala alteraron extranjeros inexpertos y sus deslumbrados seguidores.

Terminaremos con la siguiente previsora conminación del señor Ximeno:

"La construcción de ramales por las compañías de ferrocarriles, cuyo tráfico ha de limitarse casi exclusivamente a la caña, no es generalmente negocio que les conviene, pues la comparación del gasto

con los productos mostrará una pérdida o quebranto, sin embargo de obtener en el extranjero los recursos necesarios a mucho menos interés del que pagan los hacendados. Todavía (eso era en 1912) la mayor parte de los ingenios de Cuba pertenecen a particulares y no se han convertido en sociedades anónimas; pero la escasez de recursos de la mayoría de los particulares que poseen aún gran número de ellos propicia la formación de compañías extranjeras de ingenios de azúcar o de "TRUSTS DE INGENIOS" que encuentran aquí un campo fértil para su desarrollo."

Han pasado 25 años y la profética voz del señor Ximeno se ha visto plenamente confirmada. En economía pública Cuba debe seguir la tradición colonial, con las adaptaciones y novedades que el buen sentido aconseje. Y es buena tradición el ingenio con tiro de bueyes y carretas, sin mecanismo de transporte. Así seguirán los cubanos las sanas exigencias agrarias y transmitirán buenas herencias a sus hijos. De otro modo trabajarán para otros. Elíjase.



Un bello rincón del ferrocarril cubano, cerca de El Cristo. Es un placer viajar en nuestros trenes cuando se tiene temperamento artístico para apreciar las innumerables bellezas del paisaje cubano. (Colección Massaguer)

*Social Oct 1937*