

«La República está consolidada porque va sobre rieles»

ESAS frases optimistas fueron dichas por el Jefe del Ejército Constitucional, coronel Fulgencio Batista, al finalizar el discurso que pronunció en la ciudad de Camagüey, con motivo de la visita que hizo recientemente, en compañía del Honorable señor Presidente de la República.

Replamamos las frases: «La República está consolidada, porque va sobre rieles».

Ciertamente, el coronel Batista, enfocando con clara visión una base en qué hacer descansar la vida entera de la Nación, escogió en un sentido figurado la pura y tangible que significa la seguridad de ir sobre rieles.

El coronel Batista, usando de la grandísima experiencia que ha obtenido y sigue obteniendo con sus apreciadísimos esfuerzos para llegar a la reconstrucción de ésta, nuestra querida República, no titubeó un sólo instante al seleccionar como una base sólida y segura para la República, el colocarla sobre rieles, y desde luego, su mente no pudo concebir por inestable, por inseguro, que la República estuviera consolidada, porque en vez de ir sobre rieles, fuera sobre la Carretera Central.

A título de ferroviario cien por cien, en una de cuyas compañías trabajo desde hace varios lustros, y con el respeto y admiración que me han inspirado las ya referidas frases optimistas del Jefe del Ejército Constitucional, me siento animado para analizar en su aspecto más sencillo, pero profundo, el efectivo valor que significa para la República, el que sus negocios vayan sobre rieles, y con más razón, cuando por el propio coronel Batista en su discurso, declaró que él había sido algún tiempo empleado de ferrocarril, lo que sin duda le permitió adaptar su magnífica idea cuando al finalizar el mismo dijo que «La República estaba consolidada, porque iba sobre rieles».

Hace más de un siglo, cuando todavía en la España que nos gobernaba no existían líneas férreas, precisamente en fecha 12 de octubre del año 1834, el Rey Fernando VII autorizó a la Junta de Fomento, presidida por el Conde de Villanueva, para contraer un empréstito en Inglaterra, por dos millones de pesos, los que se invertirían en la construcción de un Ferrocarril de la Habana a Güines. El día diecinueve de noviembre del año 1837, fué inaugurado el primer tramo, de la Habana a Bejucal, y en su primer aniversa-

rio, o sea, en 19 de noviembre de 1838, se abrió al servicio el segundo tramo, de Bejucal a Güines, denominándose la línea con el nombre de Ferrocarril de la Habana a Güines.

El día 11 de enero de 1842, el Ferrocarril de la Habana a Güines fué sacado a pública subasta, adjudicándosele a la Compañía de Caminos de Hierro de la Habana, siendo una de las condiciones, la construcción de un ramal de Rincón a San Antonio, otro de San Felipe a Batabanó y otro de Güines a Unión.

La obra se consumó y el 8 de diciembre de 1843, entró el primer tren en Batabanó; el 8 de diciembre de 1844 entró el primero en San Antonio y por último, el de Unión, en 26 de noviembre de 1848, y en Guanajay, el primero de agosto de 1849.

El 18 de marzo de 1857 fué concedido permiso para la construcción de un ramal de Güines a Matanzas, abriéndose el primer tramo de Güines a Catalina, en 4 de octubre de 1859, y finalmente, el primer tren entró en la Estación de San Luis, Matanzas, el día 15 de octubre de 1861.

También el 18 de marzo de 1857, se autorizó a la Compañía del Ferrocarril de la Bahía de la Habana, construir un Ferrocarril desde Regla a Matanzas, inaugurándose el primer tramo desde Regla hasta Minas, el 4 de abril de 1859, y en mayo de 1863, entró el primer tren en Matanzas.

El día primero de noviembre de 1857, fué concedida a la misma Compañía la construcción de un ramal desde Regla a Guanabacoa, inaugurándose ese servicio el 26 de julio de 1858.

El tramo de línea desde Matanzas a Jovellanos, fué construido en secciones por distintas Compañías en la forma siguiente: de Coliseo a Ranchuelo, hoy Madan, se inauguró en 23 de mayo de 1858; de Madan a Jovellanos, el 4 de

septiembre de 1859. El tramo de Guanábana a Coliseo, fué inaugurado con fecha anterior, o sea, el 3 de febrero de 1847, quedando estas líneas unidas entre Guanábana y Matanzas el 26 de febrero de 1861.

En 1843, fueron construidos en el litoral de la Bahía de la Habana, por Eduardo Fesser, los Almacenes de Regla, y más tarde, en el año 1852, fué establecido el Banco del Comercio, que formaron la Compañía Almacenes de Regla y Banco del Comercio.

En 1869, estas Empresas, o sean, las Compañías de «Caminos de Hierro de la Habana», «Almacenes de Regla y Banco del Comercio» y «Ferrocarril de la Bahía de la Ha-

bana» se fusionaron bajo el nombre de Banco del Comercio, Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla, construyendo al efecto, para unir estas Empresas en la Habana, el ramal de Ciénaga a Regla, cuya línea fué inaugurada el día primero de abril de 1890.

En 1898, la Empresa de los Ferrocarriles Unidos de la Habana se reorganizó separando al Banco del Comercio, constituyéndose en una Compañía Inglesa bajo el título de Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla Limitada, con un capital de dieciséis millones, ochocientos veinte y tres mil ciento noventa y cinco pesos.

Esta Empresa de los Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla Limitada, en el transcurso de los años y hasta nuestros días, hizo fusiones con todos los otros Ferrocarriles que funcionaban en las provincias de Pinar del Río, Matanzas y Santa Clara, formando una sola, siendo la siguiente historia.

Ferrocarril de Cárdenas: El día 23 de mayo de 1837, fué otorgada concesión a perpetuidad para un Ferrocarril desde Cárdenas a Bemba (hoy Jovellanos). Fué inaugurado el primer tramo hasta Contreras, en junio de 1840, y el primer tren llegó a Bemba, en diciembre del mismo año. En enero de 1844, esta línea fué prolongada hasta Montalvo (hoy Navajas).

El 24 de mayo de 1849, la propia Compañía obtuvo concesión para un Ferrocarril de Bemba a Agüica, llegando el primer tren a Ferico en diciembre de 1858, a Nueva Bermeja (hoy Colón), en febrero de 1851, y a Agüica en diciembre del mismo año. Poco a poco esta línea fué prolongándose hasta llegar a Santo Domingo, en diciembre de 1871, y en 1885, el servicio se inauguró prolongándose desde Santo Domingo a la Esperanza.

Ferrocarril de Júcaro: El 19 de noviembre de 1841, el Gobernador General concedió a perpetuidad a la citada Compañía, la línea de la Ensenada de Siguagua a San Antón de la Anegada, tienda de Sabanilla de la Palma y a Pijuán, inaugurándose el servicio desde Júcaro hasta Recreo en septiembre de 1842, llegando el primer tren a Pijuán un año más tarde y a Sabanilla, en mayo de 1844. En noviembre de 1841, se inauguró también una línea de Pijuán a Banaguiles.

Empresa Unida de los Ferrocarriles de Cárdenas y Júcaro

El 5 de agosto de 1853, se fusionaron estas dos Empresas bajo el título de Empresa Unida de los Ferrocarriles de Cárdenas y Júcaro, siendo conectadas las dos lí-

neas por un ramal desde Cárdenas hasta Júcaro, en agosto de 1854. La línea de Sabanilla se prolongó hasta Itabo, a donde llegó el primer tren, el 22 de diciembre de 1867 y la de Banaguises fué prolongada hasta San José en marzo de 1855, llegando finalmente a Macagua (hoy Los Arabos), en el año 1884.

Desde Retamal, la línea continuó hacia el sur, llegando hasta Calimete el 20 de octubre de 1871, a Amarillas en 1875, a Aguada de Pasajeros en 1885 y a Yaguaramas en 1888.

Entre Pijuán y Retamal se construyó otra línea, que se abrió al servicio en 19 de marzo de 1874.

La fusión de esta Empresa con los Ferrocarriles Unidos de la Habana se efectuó en primero de enero de 1906.

Ferrocarril de Matanzas: El 28 de septiembre de 1830, el Gobernador General de la Isla de Cuba concedió a perpetuidad una línea de Matanzas a la Hacienda Las Piedras, pasando por la Hacienda La Sabanilla del Encomendador. Fué inaugurado el primer tramo de Matanzas a Guanábana, el primero de noviembre de 1843. La locomotora «La Junta», que arrastró el primer convoy, se conserva aún

en su estado primitivo, la que se exhibe en la Estación Terminal de la Habana, montada sobre los carriles y polines originales. Este Ferrocarril se inauguró hasta Unión el primero de octubre de 1848 y continuó prolongándose parcialmente hasta Guareiras, a donde llegó el 17 de mayo de 1870, y a Colón, en noviembre de 1872.

El 22 de diciembre de 1837 fué otorgada concesión para un Ferrocarril de Navajas a Jagüey Grande, inaugurándose el primer tramo hasta Tramajos, hoy Pedroso, en febrero de 1859, llegando por fin el servicio hasta Jagüey, el 10 de julio de 1878. Posteriormente fué prolongada esta línea hasta Murga, que fué inaugurada en octubre de 1893.

El 16 de agosto de 1887, fué inaugurado el tramo de Guareiras a Cumanayagua (hoy Pedemonte), llegando a Esles en 1893.

Esta Compañía se fusionó con los Ferrocarriles Unidos de la Habana en primero de julio de 1906.

Ferrocarril del Oeste: La concesión provisional del Gobernador General de la Isla de Cuba para la construcción de un Ferrocarril de la Habana a Pinar del Río, fué otorgada en 31 de octubre de 1857, siendo confirmada por Real Orden en 5 de octubre de 1858. El 23 de junio de 1861, se inauguró el tramo desde la Estación de Cristina, en la Habana, hasta el Calabazar y tramo por tramo se fué construyendo hasta Pinar del Río, en que se inauguró hasta allí el servicio en 15 de abril de 1894.

El último acto del Gobierno de España en Cuba fué, en cuanto a

los Ferrocarriles se refiere, el autorizar el 24 de noviembre de 1898, la prolongación del Ferrocarril desde Pinar del Río a Guane, llegando allí el primer tren en primero de febrero de 1908.

Ese Ferrocarril se fusionó con los Ferrocarriles Unidos en primero de marzo de 1921.

Ferrocarril de Cienfuegos a Villa Clara: El 8 de octubre de 1847, se concedió permiso para la construcción del citado Ferrocarril de Cienfuegos a Villa Clara (hoy Santa Clara), inaugurándose el primer tramo de Cienfuegos a Palmira, en 21 de octubre de 1851; a Cruces en noviembre de 1853 y a Santa Clara el 19 de noviembre de 1860.

Ferrocarril de Caibarién a Remedios: Fué concedido en 18 de octubre de 1847 y se inauguró el servicio en 14 de abril de 1851. El 15 de abril de 1866 se llegó hasta Camajuaní y en primero de octubre de 1880 hasta Placetas.

Vía estrecha de Caibarién a Placetas: El 25 de agosto de 1876 se concedió la construcción, y en septiembre de 1878 fué inaugurado el servicio.

En 1894 se fusionaron estas dos últimas Empresas y se constituyó una, denominada Empresa Unida de los Ferrocarriles de Caibarién.

Ferrocarril de Sagua: El primer tramo se inauguró entre Concha (Isabela de Sagua) y Mata y posteriormente se hizo otra línea de Siticito a Cruces, inauguradas en 1858 y 1861, respectivamente. Finalmente fué prolongada hasta Camajuaní, inaugurada en 1890.

Estas dos últimas Empresas se fusionaron en el año 1899, constituyendo The Cuban Central Railway Limited, y en primero de marzo de 1921 se fusionó con los Ferrocarriles Unidos.

Ferrocarril de Marianao: En 6 de febrero de 1858 se concedió la construcción del Ferrocarril de Concha (Estación en Carlos III), a Marianao, inaugurándose el servicio en 19 de julio de 1863 y prolongándose hasta la Playa en 1884. Hoy en día forma la División Marianao, de los Ferrocarriles Unidos de la Habana.

Ferrocarril de Caracas (Vía Estrecha): En 1921, cuando la fusión de la Cuban Central Railway con los Ferrocarriles Unidos, este Ferrocarril vino a formar parte de los Ferrocarriles Unidos. Parte de la Estación de Cruces hasta la de Rodas y un ramal hasta la bahía de Cienfuegos.

Ferrocarril de Juraguá: Fué adquirido por los Ferrocarriles Unidos en el año 1923. Parte de Juraguá hacia Jagua, en la bahía de Cienfuegos y hacia Covadonga y Antón Recio.

Ferrocarriles Consolidados de Cuba (Cuba y Norte de Cuba)

A raíz de la Independencia de Cuba, por el año 1900, se comen-

zaron las obras de construcción desde Santa Clara a Santiago de Cuba y por el año 1902, fué inaugurado con los correspondientes ramales. Igualmente se construyó el FC. Norte de Cuba desde Santa Clara a Puerto Tarafa.

Esta es, a grandes rasgos, la historia de los Ferrocarriles en Cuba, omitiéndose dar detalles de otros de menor importancia, para abreviar este escrito, aunque los mismos se señalarán por Empresas o Compañías más adelante.

Como un dato de interés, se citan los kilómetros que abarcan con sus líneas algunos Ferrocarriles, su material rodante, etc.

Ferrocarriles Unidos de la Habana:

Circulan por las provincias de Pinar del Río, Habana, Matanzas y Santa Clara.

Cuentan con 2,242 kilómetros de líneas férreas, 366 locomotoras, 19 vehículos automotores, 359 coches ordinarios de viajeros, 9,892 carros de carga y 396 carros de servicio de la Compañía, con 235 edificios de estaciones.

Representan una inversión de ciento veinte millones de pesos.

Ferrocarriles Consolidados de Cuba (Cuba y Norte de Cuba)

Circulan por las provincias de Santa Clara, Camagüey y Oriente.

Cuentan con 1,742 kilómetros de líneas férreas, 171 locomotoras, 243 coches ordinarios de viajeros, 5,393 carros de carga y 405 carros de servicio de la Compañía.

Las otras Compañías de Ferrocarril de Servicio Público tienen en explotación 936 kilómetros de vía en las seis provincias y cuentan con 120 locomotoras, 149 coches ordinarios de pasajeros, 3,405 carros de carga y 107 al servicio de las mismas.

Son las siguientes:

The Insular Railway Co., The Guantánamo Western, Ferrocarril de Chaparra, Cienfuegos, Palmira, Cruces Railway Co., Ferrocarril de Guantánamo, Ferrocarril de Gibara a Holguín, Ferrocarril de Yaguajay, Ferrocarril Caibarién a Morón, Ferrocarril Portugalete, Ferrocarril Perseverancia, Ferrocarril Resulta, Ferrocarril Cubano de Hershey, Ferrocarril de Toledo a San Pablo, Ferrocarril Covadonga, Ferrocarril de Tunas, Ferrocarril Ranchuelito.

En relación a su área, Cuba es uno de los países mejor distribuidos en su red de líneas férreas, de todo el Hemisferio Occidental, pues entre las líneas de Ferrocarriles de Servicios Públicos ya mencionados y las de uso privado, en que predominan los de las Industrias Azucareras, se llega a la cifra de 14,920 kilómetros de líneas férreas en todo el territorio.

Esta breve historia de los Ferrocarriles de Servicio Público en Cuba, que abarca como ya queda demostrado, algo más de un siglo,



no debe pasar desapercibida por los amantes del orden, de la libertad y del progreso, y mucho menos, por quien, como el Jefe del Ejército Constitucional, coronel Fulgencio Batista, al hacer resaltar la solidez de nuestra República, de sus negocios, de su Gobierno, pronunció las frases que han dado origen a este escrito y que una vez más, se reproducen por optimistas y bien dichas: La República está consolidada, porque va sobre rieles.

Aquella diminuta locomotora que en la lejana fecha del 19 de noviembre del año 1837, despertó con su sirena la monótona vida de la campiña cubana, rodando sobre los sólidos rieles contruidos entre la Habana y Bejucal, marcó en aquellos instantes de júbilo y de alborozo, la consolidación de la vida y de los negocios en Cuba, que un siglo más tarde, el coronel Fulgencio Batista, Jefe del Ejército Constitucional hubo de señalar como disfrute de la hora actual.

El capital que representan en Cuba las Compañías de Ferrocarriles de Servicio Público, asciende a doscientos treinta y cinco millones de pesos, y la inversión, costo de camino y material rodante, asciende a cerca de doscientos sesenta y dos millones de pesos.

Unos datos más detallados se dan a continuación, los que demostrarán la importancia de la Industria Ferrocarrilera en Cuba, digna de mejor suerte y de mejor trato por todos los Gobiernos responsables de mantener debidamente abiertos los cauces del progreso.

Antes de que se inaugurara la Carretera Central, obra monumental que ha hecho resonar el nombre de Cuba dentro y fuera de nuestro territorio, más que nada por el discutido costo de sus 1,148 kilómetros de longitud, el que ascendió a la suma de ciento diez millones, setecientos sesenta y ocho mil cuatrocientos setenta y cuatro pesos con once centavos, promedio por kilómetro de noventa y seis mil cuatrocientos ochenta y ocho pesos, dentro de cuya inversión hubo costos de puentes, o pasos su-

periores con líneas férreas, que algunos de ellos solamente, costó más de medio millón de pesos, antes de que se inaugurara dicha Carretera Central, repito, el presupuesto de gastos de explotación, solamente de las Compañías de Ferrocarril de Servicio Público, llegaba a cerca de la mitad del Presupuesto Nacional de cada año, incluyendo los importes pagados por amortización e intereses de préstamos extranjeros al Gobierno.

Hoy día, los gastos de explotación de los Ferrocarriles de Servicio Público, han bajado hasta la cuarta parte del Presupuesto Nacional.

Los datos ofrecidos arriba, comprenden los años 1925-26, 1928-29 y 1933-34, pudiendo señalarse que los correspondientes a 1934-35 y 1935-36, son todavía más reducidos por la no entrada de ingresos que permitieran hacerle frente a dichos gastos.

Antes de detallarlos, convengamos en que mientras los Ferrocarriles de Servicio Público, por medio de sus rieles desarrollaron y consolidaron los negocios y la vida toda de Cuba desde el primer sonido de la primera diminuta locomotora que dió movimiento y vida a los negocios sobre el plácido sueño de la campiña cubana, allá por octubre de 1837, la Carretera Central, trazada paralelamente a los rieles de los Ferrocarriles, usufructuando desde un principio de

la obra de desarrollo y de riquezas que durante un siglo llevaron a todos los contornos esos Ferrocarriles, comenzó, primero, por paralizar un negocio que entre capital e inversiones, llega a la respetable cifra de cuatrocientos noventa y siete millones de pesos, y lo más doloroso, lo que muchos no ignoraban pero que lo niegan, la Carretera Central sumió en la penumbra y en la miseria, comercial-

mente, al 90 por ciento de las poblaciones por las que atraviesa, habiendo sido absorbido el control comercial de las mismas por determinadas poblaciones cuyas plazas están consideradas como de primer orden.

Si alguien dudara de este acerto, que pase a indagar la vida lánguida del comercio y de las industrias de Matanzas, de Limonar, de Jovellanos, Cárdenas, Perico, Colón, etcétera, etcétera.

¿Y quién lo absorbió? No hay que tardar en contestarlo; la Habana.

¿Cómo? Pues habiendo uso de la facilidad que la Carretera Central le proporciona, utilizando los servicios piratas de los que amparados con el nombre de Empresas de Transporte por Carretera, cobran precios de pasajes y por toneladas tan sólo a veces para sacar un diario, con la equivocada creencia de que compitiendo desordenadamente, se puede sostener un negocio.

	1925	1928	1933
	1926	1929	1934
Kilómetros de vía	4.821	4.904	4.947
Productos de explotación	\$ 49.716.968	\$ 43.215.060	\$ 13.652.855
Gastos de explotación	» 35.966.645	» 31.396.501	» 11.594.523
Mercancías transportadas, Ton.	31.153.139	30.481.450	14.906.256
Pasajeros transportados, Núm.	18.474.854	12.032.830	8.311.926
Empleados, Núm.	26.653	21.279	9.490
Nóminas	\$ 22.059.935	\$ 17.869.864	\$ 6.510.638
Costo del camino y material rodante	\$265.330.647	\$264.130.930	\$261.886.998
Gastos nacionales	\$ 64.780.250	\$ 84.387.210	\$ 45.159.537

La libertad con que operan por la Carretera Central y Carreteras Auxiliares los Omnibus y los Camiones, es ilimitada y desastrosa, pues ha llegado a congestionar, no a las dichas carreteras, pero sí al negocio del propio transportador, condenándolo a luchar entre sí y contra los Ferrocarriles, con un margen pequeñísimo de ganancia, cuando no una pérdida, y que así y todo, se sigue luchando, viviéndose al día, como vulgarmente se dice.

Un reciente dato estadístico que se ha confeccionado para demostrar la competencia que hacen a los Ferrocarriles Unidos de la Habana, los vehículos motorizados y de tracción eléctrica en Carretera Central y distritos urbanos de la Habana, demuestra que durante las 24 horas del día, entran y salen 13,402 omnibus y tranvías, en viajes redondos, contra 73 trenes también en viajes redondos. Esa competencia urbana se determina limitando hasta Luyanó, Vibora, Los Pinos y lugares de Marianao.

La competencia de omnibus desde la Habana hacia Santa Clara y sus conexiones Norte Sur, e igualmente hacia Pinar del Río, demuestra que también en las 24 horas del día, entran y salen 1,397 omnibus en viajes redondos, contra 62 trenes considerados también en viajes redondos.

De los 62 trenes, corresponden al servicio eléctrico de Habana a Güines y Rincón, 46 trenes, lo que da una resta de 16 trenes de vapor y Gas Cars, que hacen el servicio hacia el Este y al Oeste (ocho trenes en ambas direcciones).

Es necesario terminar este momento oportuno de poder decir algo concreto sobre la Industria de los Ferrocarriles Públicos en Cuba,

motivado por las frases optimistas pronunciadas por el Jefe del Ejército Constitucional en la ciudad de Camagüey en su reciente visita; pero antes, a fuer de humano en el sentido honrado de esa expresión, deseo significar que en la mente de los Ferroviarios, no se incubía odio para los que despiadadamente compiten por la Carretera Central, ni desean la destrucción de la misma; pero sí está latiendo siempre el deseo de que cumplan las leyes que hay dictadas para su explotación y que en la actualidad, no se cumplen.

No se olvide nuestro Gobierno que en todos los países del mundo, los Ferrocarriles son imprescindibles, en primer lugar, para el servicio de sus industrias, y con más motivo en Cuba, por la índole de los transportes que requieren nuestra primera industria, o sea, la caña, azúcar y mieles, que no se pueden hacer en toda su magnitud, con servicios de camiones, y por último, que no se olviden los servicios que han prestado los Ferrocarriles, cuando en nuestras desdichadas revoluciones, por suerte ya alejadas de nuestro ambiente, los convoyes de tropas y municiones transportados con rapidez inigualables, proporcionaron los medios de contrarrestar los planes contrarios al Gobierno constituido.

Que todos vivamos en la Industria del Transporte; pero que se dé el trato que merece, a quien desde hace más de un siglo consolidó lo que ayer comenzó a disfrutar mansamente, su competidor por la Carretera Central.

Arturo Fernández,
Agente de Relaciones
Comerciales. F. C. U.
de la Habana.

Mayo 23/37 D. M.