

Cien Años Cúmplense Hoy de Haberse Inaugurado en la Habana el Ferrocarril

"El proyecto propiciado S. E. será una fuente perenne de prosperidad para el país", —dijo de los ferrocarriles, hace más de cien años, la Sociedad Económica.

Hoy, viernes 19, a las siete de la mañana, se cumplirán cien años de la inauguración de los servicios ferroviarios en Cuba.

Tal día como el de hoy, del año 1837, bajo el reinado turbulento que acababa de iniciarse, de Isabel II, proclamada cuatro años antes, con la protesta de su tío Carlos María Isidro, los habaneros, olvidando por un momento las preocupaciones de un mundo tan agitado como el de ahora—con guerra civil en España y amenazas de perturbaciones en Europa, donde se liquidaba, también como ahora, una guerra casi mundial contra el Emperador Napoleón, muerto diez y seis años antes, y Talleyrand, que había de morir al año siguiente, aún intervenía en la política del viejo continente —en una situación parecida, aunque de menos efectos por la falta de nuestras comunicaciones cablegráficas; en una situación casi exacta, los habaneros celebraron jubilosos la partida del primer tren, y ciento cincuenta vecinos prominentes—los que lograron alcanzar la vispera, sus boletines,—hicieron el discreto recorrido de seis leguas y media, que era la distancia entre la estación de Garcini, en esta capital, y el paradero de San Felipe y Santiago en Bejucal.

Las luchas políticas que entonces se iniciaban, acaso se acallaron por unas horas; tal vez por aquellos días se dijo por primera vez de Tacón, entonces Gobernador de la Isla, que "era útil y odioso a la vez, como

Luis XIV de Francia"; y por breves momentos, se olvidó el destierro de Saco, el ilustre bayamés; las conspiraciones de la cadena triangular y de los Rayos y Soles de Bolívar; las desavenencias de Tacón con don Manuel Lorenzo, Gobernador de Santiago de Cuba; y la expulsión de los diputados cubanos de las Cortes Españolas de ese año de 1837....

Y en horas de la noche, acaso las conversaciones giraron todas en torno al nuevo servicio de comunicaciones que se inauguraba; quizá unos lo combatieron —como combaten otros

ahora la aviación—; no faltarían los que, considerándose casi héroes por haberse arriesgado en el primer tren, lo contaron en la vejez a las tímidas habaneras de entonces, exagerando la velocidad "vertiginosa" mientras se servía el ponche de leche en el viejo "Escauriza"...

LOS QUE PROPICIARON EL SERVICIO

No es aventurado asegurar, como queda dicho, que los comentarios no fueran todos laudatorios para los iniciadores de la empresa. Y tal vez los que no quisieron sumarse a ella, vaticinaron fracasos o expusieron otras razones. Los más optimistas, discutirían las posibles utilidades...

Por de pronto, se elogiaría por algunos la gestión de don Joaquín Uriarte, que se encargó de gestionar en Londres el empréstito, suscrito por el banquero Alejandro Robertson, tres años antes— el 14 de octubre de 1834—, para financiar la nueva empresa con un capital nominal de 450.450 libras esterlinas, equivalentes a 2.252.252 pesos.

No se escatimarían tampoco, elogios al ingeniero Alfredo Krugel, que con una brigada de ingenieros norteamericanos, había iniciado los trabajos para la construcción de las vías férreas dos años antes, el 9 de diciembre de 1835.

Y, a la hora de las críticas no, faltarían los que censurasen a Tacón, su oposición, realmente justificada a que las paralelas del ferrocarril cortasen el paseo que con su nombre, acababa de construirse desde las faldas del Castillo del Príncipe a la Quinta de los Molinos y que hoy se conoce por "Paseo de Carlos III". Esta oposición del Capitán General había determinado la modificación del trazado que primeramente se concibió siguiendo la orilla de la Zanja Real hasta el Jardín Botánico.

Las críticas, si las hubo, eran por otra parte injustificadas; y cien años han venido a dar la razón a los que entonces vaticinaron días de prosperidad al país por efecto del nuevo servicio de transportes; a los que en el acto inaugural probablemente pronunciaron discursos optimistas y alentadores.

241
PATRIMONIO
DOCUMENTAL
CENTRO DE INVESTIGACIONES
DE LA HABANA

Por lo demás, los trabajos costaron relativamente poco habida cuenta de su gran utilidad. Y se llevaron a cabo en tiempo relativamente breve.

Al inaugurarse ese primer tramo del Ferrocarril hacia siete años que por primera vez se hablara de establecer el nuevo servicio entre nosotros.

ANTECEDENTES

Fué en la reunión celebrada por la "Sociedad Económica de Amigos del País", el día 27 de julio de 1830 que presidió el entonces Capitán General, el Excmo. señor D. Francisco Dionisio Vives. En esa sesión, la referida sociedad se dió por enterada, "con el mayor placer", según reza el acta levantada, de un escrito enviado desde Londres a La Habana y dirigido al propio General Vives, por Don Marcelino Calero, editor del "Semanario de Agricultura y Artes", que se publicó primeramente en la capital de Inglaterra y más tarde, en Madrid.

Calero, que además de publicista era hombre de negocios, acababa de obtener del Gobierno de España, la concesión para construir una línea de Ferrocarril entre Jerez de la Frontera y el puerto de Santa María; y desde este lugar a Rota y San Lúcar de Barrameda de donde partió Colón en uno de sus viajes al nuevo mundo...

Calero solicitaba de Vives comunicara este proyecto a los capitalistas cubanos, por si éstos deseaban suscribir acciones de la empresa que se disponía a acometer.

Pero ya en Cuba, otros capitalistas y hombres tan emprendedores como el editor del semanario de "Agricultura y Artes", estudiaban la posibilidad de construir un camino de hierro entre La Habana y "Los Güines" que hoy designamos más cómodamente como "Güines" a secas.

NINGUN FIN PRACTICO

Es probable, como ya decimos, que tal día como hoy del año 1837, se discutieran estas gestiones en La Habana.

Al citarse esos antecedentes, se argüiría que las gestiones iniciadas entonces, a ningún fin práctico llevaron. La Junta Especial que se encargó de estudiar el proyecto, después de oír la opinión de los facultativos, don Manuel Pastor y General Lemaur, se enfrascó en el estudio de los obstáculos que se oponían al proyecto; lamentó la carencia de datos estadísticos; la falta de experiencia en la materia, etc., etc.

Sin embargo, la Estación Terminal, que andando el tiempo, se construyó en los terrenos donde hoy se alza el Capitolio, llevó el nombre de uno de los miembros de la famosa Junta: el Excmo. señor D. Claudio Martínez de Pinillo, Conde de Villanueva, Superintendente General de la Real Hacienda.

Los demás componentes de la Junta eran los señores don Andrés de Zayas y don Domingo Herrera; dos miembros de la Sociedad Económica, el Marqués de la Cañada y don Juan Agustín Ferrety; y por el Real Consulado, don Carlos José Pedroso y don Francisco Romero.

Sobre lo que no cabía dudar es que el General Vives, en aquella memorable reunión, había invitado a la Sociedad Económica a iniciar en Cuba, esfuerzos semejantes a los que su amigo Calero realizaba en Andalucía y que, en aquella ocasión, había sugerido ya que "si los resultados correspondían a las esperanzas, después del Ferrocarril entre La Habana y "Los Güines" se construirían otros, entre Matanzas y Lagunillas, y entre este lugar y Batabanó.

La Sociedad, en el acta levantada, así lo consignó, sin olvidar una felicitación para el Gobernador General, "por aquel ardiente celo que constantemente le había animado en favor de la prosperidad de la Isla".

No se ocultó a la decana Sociedad, que aún hoy presta eminente servicios a la nación, sosteniendo escuelas muy celebradas, que el camino propiciado por Su Excelencia, "sería fuente perenne de prosperidad para el país y su agricultura" ya que "abreviaría las comunicaciones, ahorraría tiempo abarataría los enormes costos de la conducción de los productos, etc., etc.."

QUIENES TUVIERON RAZON

Hayán sido éstos u otros parecidos, los comentarios, que tal día como hoy del año 1837, suscitó la inauguración del Ferrocarril, los cien años transcurridos han dado la razón a los que, consignaron en el acta de la Sociedad Económica, que el servicio que se inauguraba habría de ser "fuente de prosperidad para el país".

¿Perenne?... Aquí ya puede discutirse el vaticinio de los esclarecidos miembros de la vieja sociedad mencionada...

Debemos sin embargo, esforzarnos en que el vaticinio se cumpla al pie de la letra: "fuente perenne"... si quiera sea por reconocimiento.

Hasta hoy, los ferrocarriles sobrevivieron a todas las crisis que agitaron al país: tres insurrecciones y múltiples agitaciones de distintos órdenes.

Los primeros viajeros que hace hoy

cien años tomaron el primer tren, pagaron por los boletines hasta Bejucal dos pesos y cuatro reales en primera clase; un peso y dos reales en segunda; y cinco reales, en tercera...

Hoy... por esos precios o sus equivalentes, se recorre distancia mucho más considerable por las mismas líneas... Pero...

Esos precios los impone una competencia que a nadie beneficiará a la larga.

Múltiples empresas de transportes, que representan inversiones menos cuantiosas que las del Ferrocarril y que, desde luego, no pueden blasonar de un historial tan largo, ni de haber brindado a las familias cubanas ocasión de ganarse el sustento con seguridad, durante periodo más largo, se disputan desesperadamente, la clientela en una concurrencia suicida.

Esperemos que esto no continúe; que se halle una fórmula de impedir que las empresas se empobrezcan y tengan que despedir personal. No quiere esto decir que se encarezcan los pasajes; sino que se distribuya equitativamente el bienestar entre todos los cubanos; tanto los que van como pasajeros, como los que manejan los coches de las empresas de transportes...

*Mundo
Nov 19/34*