

En New York se encontraba El Lugareño, cuando la prensa europea llevó a través del Atlántico interesantes y detalladas noticias e informaciones, relacionadas con el evidente y rápido progreso que a la sazón presentaban los ferrocarriles de Inglaterra y Francia, en cuyas naciones comenzaban a rebasar del período de experimentación y ya resultaban de verdadera utilidad en la práctica en que habían sido sometidos los construídos en años anteriores y que aconsejaban su adopción como medio ideal para el transporte de viajeros y mercancías, dando facilidades no logradas hasta entonces, a todas las actividades humanas. El patricio camagüeyano, que ya conocía todos los trabajos experimentados en ambos países y sus resultados satisfactorios para la ingeniería, las finanzas y el adelanto general que prometía esa conquista de la civilización a la humanidad, concibió la idea feliz de construir un camino de hierro que pusiera en rápida, cómoda y segura comunicación a Puerto Príncipe, su ciudad natal, su patria chica, con uno de los embarcaderos de sus dilatadas costas, prefiriendo a Guanaja o Nuevitas, como sitios más cercanos entre aquella población y el litoral. Desde entonces esa idea luminosa llenó por entero su vida de luchador; fué su obsesión perenne y a su consecución dedicó lo más sano y noble de sus energías, consagrando su existencia plena, hasta que al fin, años después, pudo ver el triunfo de aquélla, al contemplar la crisálida de su pensamiento, materializado en una obra tan

bella y tan útil como él la concibió.

En 1824 vivía también en New York, el sabio bayamés José Antonio Saco, una de las más legítimas glorias de la cubanidad y un verdadero símbolo de ciudadanía, que redactaba en esa fecha su "Memorias sobre caminos de la Isla de Cuba". El Lugareño, que en sus mocedades había recorrido varias comarcas cubanas y realizado frecuentes viajes a caballo, entre Camagüey y la Habana, suministró a Saco, concluyentes datos y detalles precisos sobre la materia que lo ocupaba, datos y detalles, que el insigne bayamés supo aprovechar para ilustrar su luminoso trabajo, premiado luego por la Real Sociedad Patriótica de la Habana, con una cantidad en metálico y la distinción de Socio de Honor de aquella institución, discernida en 14 de diciembre de 1829. José Antonio Saco, generosamente cedió parte del dinero del premio recibido, a beneficio de las Escuelas Primarias, que sostenía la sociedad. De esta Memoria surgió poco después la idea de construir ferrocarriles en Cuba, patrocinada por el Real Consulado, después la Junta de Fomento; pero cuando ya El Lugareño, había iniciado y costeado los estudios preliminares para la realización de su magnífico proyecto ferroviario en la región camagüeyana, que fué una noble ambición de su vida y un orgullo muy legítimo de Camagüey.

En efecto; en 1828, El Lugareño hizo conocimiento y luego estrechó amistad con el ingeniero inglés Charles Hampder,

que había establecido en New York, por esa época una oficina de negocios y se anunciaba, como experto en el estudio y construcción de puentes, caminos y ferrocarriles. Este profesional tenía el record de haber trabajado en la construcción del ferrocarril de Liverpool a Manchester y que había confeccionado un proyecto, memorias y planos de otro que se intentaba construir en Francia, y por lo tanto, esos estudios le dieron experiencia profesional y se le consideraba como acreditado perito en la materia, a pesar de que el ferrocarril estaba en pañales todavía, por haber pocos en explotación. Esos conocimientos prácticos de Charles Hampder, uno de los primeros precursores ferroviarios de América, entusiasmaron, arrebataron, digámoslo así, al ilustre patricio El Lugareño, que no dudó en vincularlo a la realización de sus sueños, a la consecución de su caro ideal, a la empresa ferrocarrilera que proyectaba y que llegó a ver convertida en hermosa y bella realidad.

A fines de ese mismo año de 1828, zarpó del puerto de New York, el bergantín americano "The Sun" bajo la dirección del capitán John Clever, conduciendo carga general con destino a Nuevitas, donde debía recoger, antes de retornar a los Estados Unidos, azúcar, aguardiente, cueros, madera, mieles, tasajo, sebo y otros productos criollos de fácil venta en el mercado americano. El Lugareño, aprovechó la ocasión para decidir a Charles Hampder a venir a Camagüey y estudiar, si--

quiera someramente, sobre el terreno si era posible la construcción del camino de hierro que proyectaba. El patricio entregó dinero bastante para los gastos del viaje al ingeniero inglés, así como varias cartas de presentación y recomendación para sus amigos de Nuevitas y Puerto Príncipe, y después de feliz travesía éste llegó sin novedad a las playas cubanas, siendo portador del colosal proyecto y en quien El Lugareño, había confiado la histórica misión de iniciar en esta Isla de maravilla, los trabajos preliminares de trazado y construcción de nuestro primer ferrocarril, que por esta circunstancia es el primero del país y aun de América, por orden cronológico, de su proyecto y estudio, aunque sus locomotoras fuesen las segundas en prestar servicios públicos, en el transporte de viajeros y cargas, por los factores adversos que desde sus inicios gravaron fatalmente sobre la empresa y que retardaron la terminación de la vía.

III

En Nuevitas, el ingeniero Charles Hampder, pasó a visitar a las autoridades, para cumplimentarlas, como era de rigor en aquella época cuando llegaba un viajero a extranjeras playas, y a la vez, solicitó permiso para entregar a los amigos de El Lugareño, las cartas de presentación de que era portador, cuyas misivas fueron examinadas previamente por dichas autoridades.

des, que otorgaron el permiso al ingeniero para aguardar allí la resolución del Teniente Gobernador de Puerto Príncipe, Teniente Coronel Francisco Sedano, a quien se le avisó de la presencia del referido profesional en aquel puerto y la intención que lo animaba por sugerencias de El Lugareño, a reconocer el territorio, para ver si era posible la construcción del ferrocarril que proyectaba.

Sedano, a su vez, consultó el caso al Capitán General de la Isla, Mariscal de Campo y luego Teniente General Dionisio Vives, ordenando a las autoridades de Nuevitas que enviaran, "bajo estrecha, pero discreta vigilancia" al forastero, a su presencia. Así se hizo y Charles Hampder, fué conducido por un cabo de ronda y dos soldados veteranos hasta la ciudad de Camagüey, en caballos equipados al efecto, en cuyo viaje aquél aprovechó para, de paso, examinar el camino recorrido, que encontró apropiado y excelente para la construcción del ferrocarril, por la ausencia de lomas, que facilitaría mejor los trabajos y la construcción resultaría, al cabo, menos costosa.

Al llegar a Camagüey el ingeniero inglés, fué alojado cómodamente en la residencia de un familiar de El Lugareño, donde fué visitado por las clases más distinguidas de la sociedad y las autoridades, mientras el pueblo humilde hacía los más variados comentarios acerca del proyecto ferroviario, que estimaba un sueño, una cosa irrealizable. Generalmente servía

de intérprete en las entrevistas oficiales y particulares que celebró Hampder, un joven de apellido Usatorres, camagüeyano, pero educado en los Estados Unidos, que hablaba el inglés a la perfección, pues entonces no eran muchas las personas que se dedicaban al estudio de otras lenguas y el propio inglés no hablaba sino su lengua nativa.

Los camagüeyanos en sus llamadas clases vivas, recibieron en general con agrado, la idea de construir un ferrocarril desde Camagüey a la costa, y entonces los simpatizadores de la empresa comenzaron a dar señales de rivalidad, porque unos querían que, como pensaba El Lugareño, la línea fuese hasta Nuevitas, pero otros sostenían que convenía más a Guanaja, y todos querían tener la razón, lo que demostraba dos cosas: que ya el ferrocarril tenía ambiente y que cada uno quería tenerlo más cerca de sus tierras, de sus intereses, ya que con la vía tomarían mayor valor y sus frutos fácil acceso a los mercados del exterior. Desde luego, que hubo individuos que al primer momento se pronunciaron contra el proyecto y hacían críticas mordaces sobre el particular, alegando muchos que El Lugareño, se había vuelto loco de atar, al pretender una cosa imposible. Y es famoso el dicho de un Agramonte, que era contrario a la idea, quien en distintas ocasiones, se expresó públicamente en forma despectiva e hiriente contra el patricio y dijo:

"Este Gasparito está loco; solamente a un iluso como es él se le ocurre intentar la construcción de un camino de hie-

rro de aquí al mar, sin tener en cuenta que en el mundo no hay bastante mineral para tal obra, que resultaría más difícil que la gran muralla china."

Y era que el tal Agramonte, como la mayoría del vulgo, creía que se trataba de un camino, de una vía de veinte y cuatro varas de ancho, pavimentada de hierro, por donde habían de rodar los wagones. No tenían noción de lo que eran los rieles ni las locomotoras y demás anexos de un ferrocarril, así es que muchos combatían la idea por ignorancia, no por mala fe ni espíritu rebelde al adelanto de la humanidad.

A los quince días de haber llegado el ingeniero a la ciudad de Camagüey, se recibió la contestación del Capitán General, en el sentido de que se le permitiera a aquél recorrer el terreno y examinar los lugares por donde se proyectaba establecer la vía, pero sin levantar planos, pues el proyecto de construir ferrocarriles en Cuba, en principio, era contrario al parecer de la Capitanía General, que había consultado el caso con el cuerpo de Ingenieros del Ejército, que se oponía a ello, por considerarlo peligroso para futuras campañas o invasiones. En seguida el ingeniero inglés, salió acompañado de varios vecinos a examinar el camino hasta Guanaja; regresó a Camagüey y seguidamente marchó a Nuevitas, y a principios de 1829, a bordo de la fragata americana "The Star" regresó a New York, a dar cuenta de sus estudios a El Lugareño, asegurándole que el ferrocarril entre Puerto Príncipe y Nuevitas, era

realizable y de floreciente porvenir, dado lo fértil y próspero de la región, que auguraba un rotundo éxito a la empresa.

Las aseveraciones de Charles Hampder, alentaron al patrio camagüeyano, afirmándolo aún más en su decisión y en su idea de realizar la empresa, cuando aquél, varios días después de su llegada, una vez que descansó de las fatigas del viaje, le dió por escrito su opinión, ilustrando su tesis con bosquejos del territorio recorrido y otros detalles relacionados con el proyecto, todo ello en forma elemental, rudimentaria, pues ya sabemos que las autoridades españolas de la Isla, no le permitieron al ingeniero inglés, levantar planos, ni hacer mediciones, ni mucho menos hacer apuntaciones ni escritos sobre el país, en el temor quizás de que se trataba de algún espía, que abrigara planes siniestros contra la dominación española en Cuba.

Así fué, en verdad, como se realizó el primer estudio del Ferrocarril camagüeyano, a fines de 1828 y principios de 1829, por lo que queda demostrado que fué el primero que se pensó, proyectó y estudió en esta Isla y dominios españoles de la época, aunque, como decimos antes, el primero que se abrió a la explotación pública fué el de la Habana a Bejucal, el 19 de noviembre de 1837, ahora hace cien años, pero de vía estrecha y sin cubrir el proyecto que comprendía de la Habana a Güines, mientras que el de Nuevitas a Camagüey, ya tenía construido

más de veinticinco kilómetros en el trayecto de Nuevitas a un lugar denominado Santa Catalina y de vía ancha, la más ancha que se ha construído en el mundo; no corriéndose entonces las locomotoras, porque no tenía objeto, ya que entre Camagüey y Nuevitas, no existía pueblo alguno en aquella fecha.

IV

Cuando Gaspar Netancourt Cisneros, regresó a Camagüey (2) ya traía plasmado en su mente el ferrocarril de Puerto Príncipe a Nuevitas, y a los pocos meses de permanencia en su patria chica, personalmente se dedicó a hacer reconocimientos de los lugares por donde había de construirse la vía; en 1834, después de un nuevo viaje que realizó al extranjero, volvió a Camagüey acompañado de otro ingeniero especializado en caminos, de nacionalidad americana, llamado Wilson, al objeto de realizar como se realizó, un nuevo estudio sobre el terreno y entonces llegó a la conclusión definitiva de que la línea férrea debía partir del lugar entonces conocido por Mayanabo, en la bahía de su nombre, o sea donde actualmente se encuentra el Puerto de Tarafa. Todos estos trabajos preliminares para la iniciación del ferrocarril ocasionaban grandes gastos que eran pagados del peculio particular de El Lugareño y que nunca les fueron reembolsados, ya que él jamás tuvo ánimo de lucro en el negocio ni vió en el ferrocarril un filón de ex-

plotación en su favor, sino la arteria principal de la comarca, que había de dar vida y prosperidad a Camagüey.

A partir de entonces, comenzó para El Lugareño, una segunda y más difícil etapa, en su labor gigantesca, como complemento de la realización de su idea, esto es, levantar el capital necesario para organizar la compañía que había de construir y explotar el ferrocarril. Aunque al principio la idea de construir la vía de comunicación había encantado a los vecinos pudientes, cuando llegó la hora de su realización y El Lugareño solicitó de sus amigos la ayuda monetaria para la empresa, muy pocos fueron los que adquirieron acciones de la misma; la mayoría de los ricos de la población, siempre tacaños y poco emprendedores, rehusaron aportar su dinero al negocio, por lo que la formación de la compañía tardó algunos años. Mientras El Lugareño, pagaba los gastos de estudios y todo cuanto se relacionara con el proyecto, todas eran alabanzas y admiraciones, pero en cuanto solicitó la cooperación se la negaron los mismos que iban a ser beneficiados con la vía. De ahí que, la iniciación de los trabajos de construcción se aplazaran y dieran lugar a que funcionara primero el de la Habana a Bejucal.

Empero cuando los camagüeyanos, conocieron que ya en la Habana, se proyectaba establecer un ferrocarril, se reunieron algunos amigos de El Lugareño y organizaron la empresa. Meses después ya se hablaba con entusiasmo e insistencia de los tra-

bajos de construcción y en carta que Anastasio Orozco y Arango, en primero de abril de 1836 envió desde Puerto Príncipe a Domingo Delmonte, entre otras cosas, le decía:

"Se sigue trabajando en la memoria del camino de hierro o mejor dicho, la está trabajando Gaspar Betancourt Cisneros i estamos viendo el mejor modo de conseguir la licencia, i de que tenga efecto esta agigantada empresa; yo activo lo que puedo, pues sino sale el camino de hierro algo bueno saldrá, sin menearse no se saca nada".(3)

Indiscutiblemente, que muchos meses antes, ya habían comenzado los trabajos de construcción, cuyos gastos se iban pagando a medida que se colocaban las acciones y se cobraba su importe; además El Lugareño, muchas veces adelantaba cantidades de dinero para sufragar los gastos que eran indispensables, entusiasmado como estaba en la realización de sus planes. Mas a pesar de haberse iniciado los trabajos, la idea seguía siendo combatida sañudamente por un grupo de ignorantes, que presagiaban ruinoso fracaso a la empresa, por lo que El Lugareño, tuvo necesidad de recurrir a todos los medios posibles para que las obras no se paralizaran y hasta adoptar resoluciones como la siguiente:

"Proyectada, como se ha dicho, la línea férrea entre Camagüey y Nuevitas, y otorgada por el General Tacón, la cédula de propiedad a perpetuidad, el 10 de enero de 1837; púsose mano a la obra con interés y decisión, si bien limitándola por

entonces a las 21 millas que separan a Nuevitas de Santa Catalina, por ser la parte más mala del camino, que se hacía intransitable en la estación de las lluvias, y porque la suscripción no cubría el presupuesto total.

Muchos y acalorados debates tuvieron que sostener los promovedores, ya por la prensa, ya privadamente, para combatir las preocupaciones de unos y el interés particular de otros, que por ignorantes o mala fe contrariaban el proyecto en ejecución. Para desvanecer tales errores tuvieron los empresarios la feliz ocurrencia de organizar una comparsa en el San Juan, en la cual, vestidos de trabajadores, llevaban los atravesañños, los rails, los carros y una locomotora, todo de madera y pequeñas dimensiones; armando el aparato de trecho en trecho en la calle Real del paseo a fin de que el pueblo en general pudiera tener exacto conocimiento de un ferrocarril.(4)

Después de muchas e incontables vicisitudes y sinsabores, al fin, El Lugareño, llegó a ver la terminación de la vía, que partía desde la bahía de Mayanabo, en Nuevitas hasta Sabana Nueva, a cuatro kilómetros de la ciudad de Camagüey y el domingo 5 de abril de 1846, quedó inaugurada y al servicio público la Empresa ferrocarrilera, que había ideado, proyectado y construido el patricio camagüeyano, celebrándose en el paradero "O'Donnell" el 10 de mayo siguiente, un gran baile, con que la empresa festejaba el grande y fausto acontecimiento.

V

Las dificultades aumentaban y para la terminación de la vía, El Lugareño, tuvo necesidad de recurrir al opulento capitalista inglés Robertson, con quien concertó un empréstito de medio millón de pesos y ya en explotación, el Ayuntamiento de Camagüey, se suscribió con 50 mil pesos en acciones. Al fin, la vía fué extendida hasta la misma ciudad de Camagüey, levantándose el antiguo paradero "San José" ya destruído.

Pero la compañía no pudo pagar el empréstito y Robertson se vió precisado a anunciar la venta del ferrocarril para liquidar las deudas, y en "13 de dieiembre de 1852, mancomunadamente ocho propietarios principales de aquel territorio (Camagüey) a saber Tomás Pío Betancourt, los herederos de Mauricio Montejo, Francisco Iraola, Miguel Aróstegui, Carlos Varona, Pedro Manuel Guerrero, los herederos de Sebastián de la Vega y Juan Tomás O'Reilly, adquiriéndnle en un millón de pesos fuertes, que era poco más o menos el valor a que la contru--había subido, y no recogieron durante algunos años beneficios para cubrir sus desembolsos, teniendo que atender los nuevos dueños, con los ingresos de la explotación a multitud de obras de edificaciones, y reparaciones de almacenes que estaban descuidados, al paso que el presupuesto anual de gastos de personal y material ascendía a unos 40 millpesos fuertes. En 1857,

fué cuando pudieron repartirse un dividendo, habiendo producido el ferrocarril 152,942 pesos fuertes y sus productos en 1858 no pasaron aun de 163,968 pesos fuertes(5).

Por entonces los mayores ingresos de la empresa consistían en la conducción de azúcares, mieles, aguardientes, maderas y, sobre todo, mineral de cobre de las minas de Bayatabo, que tenía buen precio en el mercado, pero en ambas ciudades, todavía en 1860 no existía poblado alguno junto a la vía, levantándose más tarde el de Minas. Sin embargo a partir de este año, la Empresa tuvo vida próspera y repartía crecidos dividendos entre sus accionistas. Entre el cuatrenio de 1854 a 1858 tuvo una utilidad líquida de 372,813 pesos, que era magnífica ganancia para el capital impuesto en el negocio, que como sabemos, fué de un millón de pesos. Diez años después, ya sus propietarios habían ganado más de la cantidad empleada en la adquisición del ferrocarril, por lo que, de ahí en adelante, una vez redimido el capital aportado, todas fueron utilidades.

Las características de este ferrocarril eran curiosas, tenía cédula a perpetuidad, es decir, que no caducaba nunca, concedida por el General Tacón en enero de 1837; era uno de los ferrocarriles más ancho del mundo; quemaba leña; no se registraban casi nunca accidentes; sus trenes corrían con una exactitud asombrosa, pues su itinerario siempre era rigurosamente cumplido, porque no había retrasos, entorpecimien-

tos ni demoras de ninguna clase; era también uno de los transportes más caros del mundo, tanto en sus fletes como en sus pasajes; su taller de reparaciones era completo y sus maquinistas expertos mecánicos a la vez, pues ingresaban de aprendices e iban ascendiendo hasta llegar a desempeñar el oficio con verdadera competencia y eficacia, y el día último de cada mes, salía el tren de pagos a entregar a cada empleado, obrero o contratista su sueldo, jornal o saldo respectivo.

La compañía llegó a tener once locomotoras y cada una su nombre, además de su número, helas aquí: número uno, El Lugarreño; número dos, La Feliz; número tres, La Avellaneda; número cuatro, América; número cinco, Cuba; número seis, Habana; número siete, Colón; número ocho, Camagüey; número nueve, Centenario; número diez, Libertad y número once, República. Los coches de pasajeros eran de primera, segunda y tercera clases; habían trenes ordinarios o de obligación, los lunes, miércoles y viernes; los demás días eran extraordinarios y dichos trenes eran mixtos de viajeros y cargas.

Durante las guerras de independencia, como era la única vía de comunicación que tenía la Plaza con Nuevitas y por ella se conducían tropas, material de guerra y provisiones para las fuerzas españolas, fué muy hostilizada por los mambises, al extremo que los trenes corrían fuertemente escoltados y la línea estaba defendida por 72 fuertes y otros tantos fortines, lo que no evitaba que los libertadores, frecuentemente, vola-

ran convoyes y puentes, quemaran alcantarillas y realizaran grandes deaños a la empresa, que tenía a veces, que paralizar el tráfico por varios días.



NOTAS

En la página No. 9.

(2)

Raimundo Cabrera en "Cuba y sus Jueces", pág. 296, dice que fué en 1832, pero Calcagno, en su diccionario, asegura que en 1834, nos inclinamos a creer que la primera fecha es la correcta.

En la página No. 11.

(3)

Academia de la Historia de Cuba. Centon Epistolario, página 11.

En la página No. 12.

(4)

Juán Torres Lasqueti. Colección de datos. Pág. 232.

Ha sido copiado del libro titulado "CAMAGUEY A TRAVES DE LA HISTORIA", ^{ensayo polemico histórico} por Amado R. Freyre. Camaguey, Cuba. 1937.

El escrito se extiende desde la página número 31 a la 55.