

[LA Habana : Ferrocarriles]



  
PATRIMONIO  
DOCUMENTAL  
OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

2

## EL FERROCARRIL EMPEZO A CIRCULAR EN CUBA EL 19 DE NOVIEMBRE DE 1837

Cuba fue el sexto país del mundo que tuvo los llamados "caminos de hierro".

Texto: FRANCISCO MOTA

Fotocopias: ALBERTO SANTOS

Ilustración: RENE M. SOPENA

EL año 1814 el mecánico inglés George Stephenson había inventado la primera locomotora capaz de arrastrar un tren de carga sobre los raíles que separaban las localidades mineras de Killingworth y Hetton. Años más tarde, el día 27 de setiembre de 1825 se ponía en circulación, en Inglaterra también, el primer tren que transportaría viajeros y carga entre Stockton y Darlington. La era del ferrocarril había comenzado.

El ferrocarril ha sido, para la etapa del apogeo capitalista, verdadero motor impulsor. Alrededor de sus redes de raíles fueron roturándose nuevos campos, perforándose nuevas minas, elevándose nuevas industrias. Llegó un momento, en la lucha sin cuartel entre los "barones del robo", en el que quien dominaba el ferrocarril dominaba casi por completo la economía de cualquier país. La penetración ferrocarrilera fue rápida y audaz durante bastantes decenios del incipiente imperialismo. De 1830 a 1880, los tentáculos del capitalismo penetraron sobre raíles en los pueblos que querían colonizar o semicolonizar. Este es un hecho histórico. Sucedió en todas las partes del mundo, y Cuba no iba a ser una excepción.

Muchos historiadores —¿ingenuos?— se muestran orgullosos de que nuestro país haya ocupado el sexto lugar entre los países poseedores de ferrocarril, y de que fuese el único país de "status" colonial que tuviese caminos de hierro entre los diez primeros del planeta.

Es un hecho que casi no tiene necesidad de explicación. Nuestra isla constituía una colonia de explotación. Los ferrocarriles no se construyeron como un lujo, sino como un negocio. Un negocio del que se esperaban altos y rápidos dividendos. Si se estudia sobre un mapa el crecimiento de las redes ferroviarias en nuestra isla, podrá ir viéndose cómo hacia zonas de fácil y reproductiva explotación se tendieron.

En 1830, la región de Güines producía más de setenta mil cajas de azúcar al año. Y también la mayor parte del arroz que se consumía en la Isla. El transporte del azúcar a La Habana encarecía en los dificultosos portes. Mucha parte del arroz se perdía sin cosechar, por ser incoesteable su transporte, ya que le resultaba difícil competir con el que, de importación, se vendía en La Habana. Un empresario audaz —nuestro capitalismo inicial está lleno de ellos—, proyectó una línea de ferrocarril que abarata ese transporte. Anteriormente se había discutido durante muchos años la construcción de un canal que nunca llegó a construirse.

Marcelino Calero y Portocarrero, un negociante andaluz que residía en Londres, después de ver el éxito del ferrocarril de Darlington, elaboró dos proyectos. Uno de ellos examinado a dotar a España de una línea férrea entre Sanlúcar de Barrameda y Rota. El segundo, con el propósito de tender un ferrocarril entre La Habana y Güines. El primero, debido a la guerra civil que asoló la Península entre los años 1833 y 1840, no pudo realizarse. Por ello, España no abrió su primera línea de ferrocarril sino el año 1848.

En cuanto a Cuba, el proyecto siguió mejor camino. El Capitán General envió el proyecto de Calero a la Real Sociedad Patriótica de Amigos del País para que la informase. Y, siendo favorable, se formó una comisión compuesta por el capitán general Vives, el superintendente Villanueva; Carlos José Pedrosa y Francisco Romero Núñez, por el Consulado el marqués de Cañada Tirry y Juan Agustín Ferrety, por la Sociedad Patriótica, y Andrés de Zayas, por el Ayuntamiento de La Habana. Este grupo de personas, asesorado por el ingeniero francés Francisco Le Maur, emitió un informe que, con algunas modificaciones, aceptaba el proyecto de Calero. El día 12 de octubre de 1834 se consiguió la licencia real para llevar a cabo las obras de ferrocarril.

En este real permiso se incluían aspectos de importancia económica: "Autoriza S. M. a esa Junta (a la de Fomento, que se encargó de la parte práctica del asunto) para contratar en Inglaterra, con respetables casas de comercio que ofrezcan sólidas garantías, un empréstito de dos millones de pesos fuertes, capital nominal según la misma corporación ha pedido; hipotecando para su pago, con exclusión de las rentas reales, las que percibe la

propia junta de fomento, consistente en el uno por ciento de lo que se recauda en ese puerto, y tres cuartillos en los demás de la isla sobre importaciones, como también los rendimientos del expresado camino, y fijando un fondo que no bajará de 40,000 pesos anuales para la amortización del empréstito, según se ha propuesto”.

El agente de la Junta, Joaquín de Uriarte, consiguió el empréstito de dos millones en Londres. Luego, contrató los conocimientos del ingeniero Cruger, de New York, que además de los proyectos iniciales trajo los primeros materiales y herramientas necesarios para iniciar las obras.

Además, de los Estados Unidos se trajeron los capataces, superintendentes y gran número de operarios para realizar la obra. 273 hombres y ocho mujeres en total. En los duros trabajos de terrapleneo se usaron esclavos y presidiarios. Luego, para otras labores, se contrataron isleños, a razón de nueve pesos mensuales, que causaron no pocos sinsabores a los que creían materia fácil de explotación esta especie de esclavos blancos. Pero, esto es asunto aparte.

La Junta calculó tres años para la construcción de la línea hasta Bejucal, y cinco hasta Güines. La obra duró mucho menos de lo calculado, y si hubo algún retraso fue debido a que, al final, el Capitán General obligó a la empresa a construir la estación terminal de La Habana en lugar distinto del estudiado, ya que en su opinión estorbaba en el primer caso el plan de defensa de las todavía existentes y ya casi inútiles murallas de la ciudad.

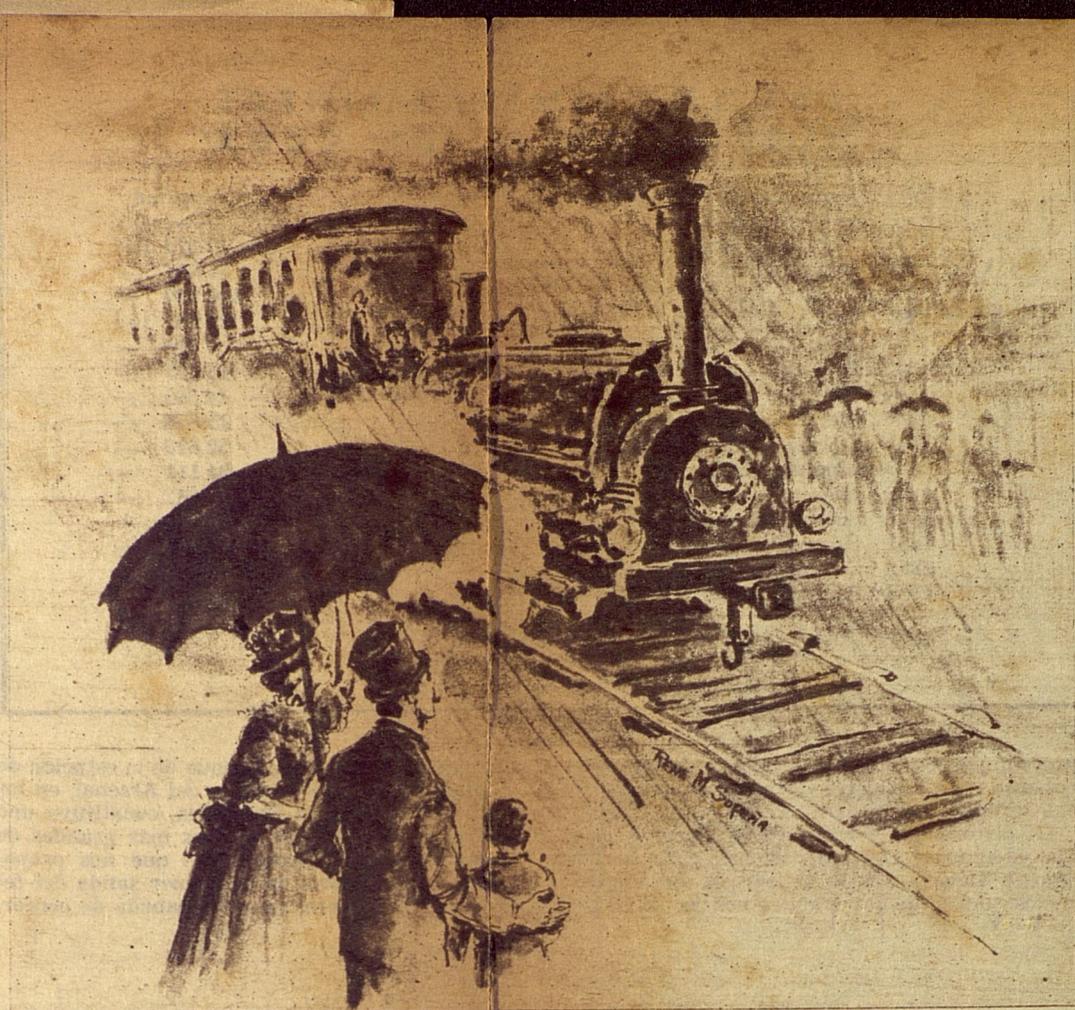


El conde de Villanueva, hombre de empresa, a cuya influencia se debió la construcción del primer ferrocarril cubano.

En lugar de estación se acabó construyendo un barracón de madera “que se pudiera volar en media hora en caso de necesidad”. De aquel paradero provisional, situado en lo que se llamaba Quinta de Garcini, salió el primer tren de ferrocarril que funcionó en La Habana. Esta primera estación estaba situada en lo que hoy es la calle Oquendo, entre Estrella y Maloja. Más tarde se construiría la estación que se llamó de Villanueva, en el terreno que hoy ocupa el Capitolio Nacional.

La inauguración de la primera línea de ferrocarril que hubo en Cuba, de La Habana a la ciudad de San Felipe y Santiago del Bejucal, tuvo lugar, como es bien sabido, el día 19 de noviembre de 1837.

El primer tren salió a las ocho de la mañana de aquel domingo. Desde la madrugada,



ros que efectuaron el primer recorrido en ferrocarril fue de setenta. Los que iban en primera clase pagaron por el viaje veinte reales; los que fueron en tercera sólo pagaron cinco. Aunque en ninguna parte se hace saber el número de vagones que formó aquel primer convoy ferroviario, es de presumir que fuesen tres los de viajeros —de veinticuatro asientos cada uno— y quizás uno o dos vagones de carga entre la locomotora y los coches. El informe que recibió la Junta de Fomento de la comisión de caminos estaba redactado en estos términos: “el 19 del corriente, día del santo de la augusta Reina Doña Isabel Segunda, ha sido solemnizado con la apertura pública del camino de hierro de esta Capital a la ciudad de San Felipe y Santiago del Be-

jucal, conforme al acuerdo de esta Real Junta del once del corriente. La estación era sumamente desventajosa a causa de la incesante lluvia que caía desde la madrugada. Mas esta casual circunstancia dio a conocer cuánto era el ansia del público por ver en uso esta obra interesante. Setenta pasajeros acudieron en medio de un diluvio a tomar asientos, y partieron a las ocho de la mañana. El segundo salió a las dos de la tarde con otros tantos, sin haber cedido el mal tiempo, y ambas salidas fueron presenciadas por una multitud considerable de personas, agolpándose igualmente en los lugares del tránsito, movidas al principio por la curiosidad, pero que entusiasmadas a la vista del grandioso espectáculo que se les presentaba, comprendía bien su importancia y

