

# HABANA-BEJUCAL

## 1.º FERROCARRIL CUBANO

EN 1837 comienza a funcionar el segundo ferrocarril americano, en la tierra canadiense, de Saint-John a Laprairie. Con él se empareja el mismo año, y al cabo de unas semanas, otra línea ferroviaria, la de La Habana al Bejucal, inaugurada el día del cumpleaños de la Reina niña, Isabel II. Un gran orador de nuestros días, el cubano D. Fernando Ortiz, ha dicho que el primer ferrocarril fue "un servicio público socializado, es decir, construido, poseído y administrado por el Estado". José Antonio Saco, figura nacional de la República, nacido en las postrimerías del siglo XVIII y testigo de tan grandes sucesos universales—asistió al hervor ochocentista hasta la fecha de su muerte, en 1879—, intuyó durante el reinado de Fernando VII, que el problema máximo de Cuba eran las comunicaciones terrestres. En 1937, se dijo, al conmemorar la inauguración centenaria del ferrocarril, que éste había sido, ante todo, "una herramienta del azucarero".

Terminamos, ahora, de escribir la "Historia del ferrocarril en España", destinada a celebrar los cien años del primer carril peninsular, el de Barcelona a Mataró, sugerido por un español de la Metrópoli, D. Miguel Biada, que vivió largos años en Venezuela y en Cuba. Existe una curiosa dependencia entre la línea cubana y la peninsular: aquélla fue promovida por un extremeño, D. Marcelino Calero y Portocarrero, desde Londres. La segunda, por Biada, que asistió al desarrollo de la fortaleza económica y demográfica de Cuba por medio del ferrocarril.

Apenas se había cumplido el año del establecimiento de los ferrocarriles en Inglaterra y Norteamérica, cuando la Junta de Fomento, la Sociedad Económica de Amigos del País—versión cubana de los "caballeritos de Azcoitia", fundada en 1793 por D. Luis de las Casas, representante del Gobierno—, el Real Consulado, el Ayuntamiento de La Habana y el Superintendente de Hacienda se reunían en la Capitanía General para escuchar el mensaje y proposición de Calero y Portocarrero. El aprovechamiento industrial de la máquina de vapor era conocido en los trapiches azucareros desde 1820. Surgió una interesante pugna entre los partidarios del ferrocarril y los adalides de los canales como medio de transporte. He ahí una polémica que también se había suscitado en Europa y que costó laborioso esfuerzo dialéctico a los partidarios del ferrocarril. La reseña de las discusiones es un curioso capítulo de la "Historia del ferrocarril en España", y a través de él se acentúan las afinidades hispanocubanas. Una recién nombrada Junta de Caminos de Hierro de La Habana abrió información entre los técnicos. El informe de D. Juan Tirry y Lacy, marqués de la Cañada, brigadier de Ingenieros, y de D. José Agustín Ferrey, era favorable al ferrocarril; el del brigadier de Ingenieros D. Francisco Lemaury fue pesimista. Pero hacía falta un capital inicial de catorce millones de reales, dividido en siete mil acciones. Las tentativas para suscribirlo fracasaron. El Real Consulado, meses antes de que muriera Fernando VII, pidió autorización para contratar un empréstito con la garantía de las rentas de aduanas y la del ferrocarril. El 12 de octubre de 1834, la Reina gobernadora firmaba la autorización, refrendada por el jefe del Gobierno, Martínez de la Rosa, y el ministro de Hacienda, D. José Aranalde.

La Junta de Fomento y el banquero inglés Alexander Robertson contrataron el empréstito: 450.450 libras esterlinas, equivalentes a 2.252.252 pesos. El empréstito se negoció al 75 por 100, y produjo, al cambio de un 10 por 100, 1.649.998 pesos y 3 reales. El tipo de interés era el 6 por 100.

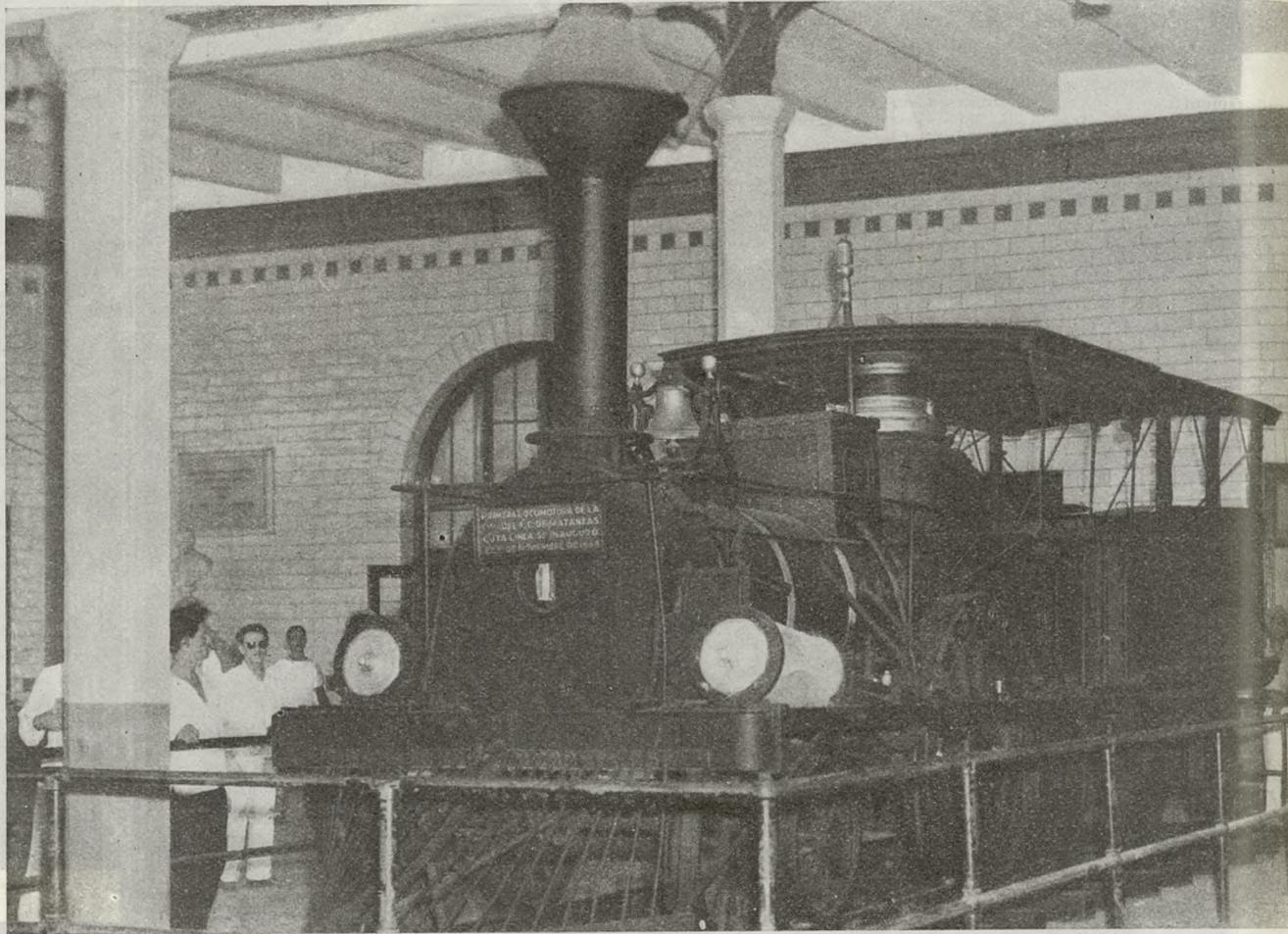
Las obras empezaron el 9 de diciembre de 1835, en la Calzada de las Puentes. La mayoría de los obreros era de raza blanca: canarios e irlandeses. Ganaban nueve pesos mensuales, la manutención y el albergue. Las enfermedades endémicas causaron estragos entre los peones, cuyo sueldo se aumentó a 14 pesos 50 por mes.

Inglaterra surtía el material. Las dificultades técnicas parecían insuperables. Ciénagas, rocas, ríos, túneles... El director de las obras, contratado por el embajador español en Norteamérica, fue Alfred Kruger, personaje de notable energía. Las seis leguas y media de la línea entre La Habana y el Bejucal, se inauguraron el 10 de noviembre de 1837. El resto de la línea se abrió poco después. Las diecisiete leguas del trayecto total costaron 2.005.478 pesos fuertes. El primer año de explotación, los beneficios fueron 125.663 pesos y 3 reales.

El ferrocarril cumplió una función ejemplar, pues según el designio de sus creadores, debía estimular nuevas obras ferroviarias. Por reales órdenes de abril y junio de 1839, se acordó vender la línea, que rentaba ya mil pesos diarios. La adquirió una Compañía, formada por criollos y españoles peninsulares, en tres millones y medio de pesos fuertes. El Gobierno impuso condiciones: los compradores debían construir, en los dos años siguientes, un ramal de San Felipe a Batabanó para poner en comunicación el mar del Norte con el del Sur. Y en otros plazos tenderían carriles del Rincón o del Bejucal a San Antonio, y de Güines, el gran valle azucarero, a los Palos.

Al inaugurarse en la Península la primera línea ferroviaria, en Cuba existían más de trescientos kilómetros de carriles.]

# EL FERROCARRIL CUBANO "HERRAMIENTA DEL AZUCARERO"



Locomotora que inauguró la línea La Habana-Bejucal.—Abajo: Dibujo de L. Cuevas, que representa el primer camino de hierro en Cuba.—En la siguiente página, un tren español atraviesa la Sierra del Guadarrama.

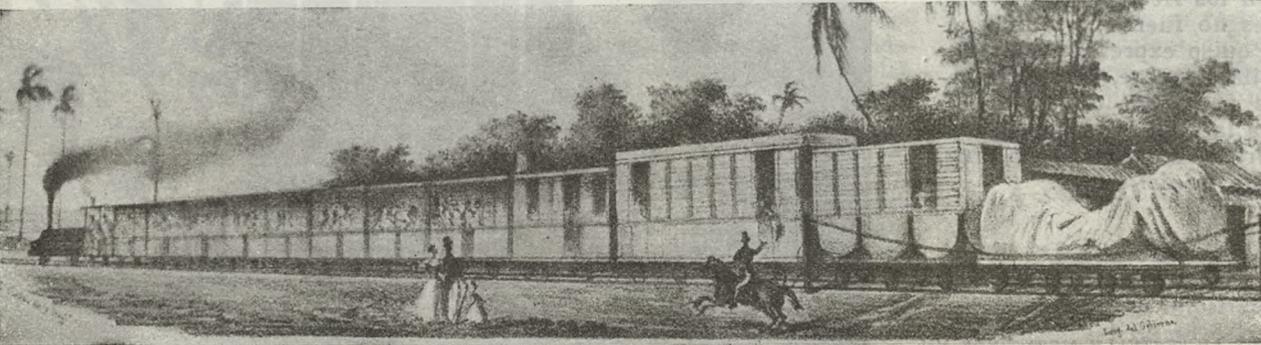
Mas la obra ferroviaria cubana no tiene, tan sólo, ese espíritu deportivo que le da la cronología ventajosa, con relación a la gran mayoría de los pueblos americanos. El ferrocarril, en Cuba, había ganado prosélitos entre aquel patriciado del siglo XIX. Don Gaspar Alonso de Betancourt, figura histórica, al que se apodaba cariñosamente "el Lugareño", introdujo el carril en Puerto Príncipe. Por cierto que sus medios de propaganda no desmerecerían al lado de los contemporáneos. Organizó en 1837 una manifestación gigantesca, con carrozas y maquetas alusivas, para estimular la suscripción de acciones. El tiempo le dió plenitud de razón.

Según el censo de 1827, Cuba tenía 704.000 habitantes, y la provincia de Camagüey, 40.000. En 1861, veinticinco años después de la inauguración de la primera línea ferroviaria, Cuba contaba 1.397.000 habitantes, y Camagüey, singularmente, 73.000. El comercio de esta provincia excedía al de Santo Domingo.

Y en 1898, Cuba poseía 1.765 kilómetros de ferrocarriles, magno sistema circulatorio de la riqueza.

En la "Historia del ferrocarril en España", Cuba aparece vinculada con su antigua Metrópoli, y de modo entrañable. Podríamos haber celebrado el centenario del ferrocarril en 1937, y sólo se opuso la dramática circunstancia en que se desarrollaba la vida española. Once años más tarde de la fecha indicada, y que es, en rigor, la cronología exacta, he inscrito en el libro de la conmemoración la tarea fundacional y la peripecia detallada, en la que participaron los españoles criollos y los españoles peninsulares. Es un reencuentro cordial, con el suave deje romántico de 1837: el que nos transmite una rancia estampa de la época, en la que se ve el primer ferrocarril cubano transitar por un paisaje tropical, contemplado—temor y asombro—por los ojos africanos de unos hombres de color. Y en el trasfondo creemos ver las pelucas empolvadas de los caballeros de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, corresponsales del Conde de Peñaflorida y apasionados lectores del escocés Adan Smith.

MAXIMIANO GARCIA VENERO



La hermosa ciudad de Cádiz, que de abo-lengo es la adelantada de España hacia sus hermanas de América, vuelve a ocupar lugar preferente en las relaciones hispano-americanas; con orgullo podemos ver que, pareciendo en el mapa una mano abierta que se extiende a la amistad fraternal, haya sido estrechada con sincero afecto por la hermana tan querida y admirada, la República Argentina, recordando así el símbolo de su propio escudo.

Será para mí un motivo de honda satisfacción poder, desde el cargo con que me honró nuestro Caudillo, cooperar a facilitar y asegurar las comunicaciones ferroviarias a cuantos hermanos quieran visitarnos y a todos los productos que de esa zona ocupada por la tan querida nación Argentina puedan ser objeto de nuestro consumo o de tránsito para naciones amigas.

Conde de Guadalupe

El Excmo. Sr. Conde de Guadalupe, figura de prestigio internacional, cuyo autógrafo y fotografía publicamos en estas páginas, fué ministro de Obras Públicas en el Gobierno del general Primo de Rivera, realizó el Metropolitano de la ciudad de Buenos Aires y últimamente ha sido nombrado Presidente del Consejo de Administración de la R. E. N. F. E.