El Ferrocarril cubano, se recupera

Por: Guadalupe Yaujar Díaz

El 19 de noviembre de 1837 Cuba sería el primer país de Hispanoamérica en poseer ferrocarril y el séptimo a nivel mundial en utilizarlo. Esto constituye un hecho sin precedentes, cuando la colonia caribeña de España se adelantó a la metrópoli en once años.

Cuba inauguró su ferrocarril el mismo año que Francia, antes lo hicieron Gran Bretaña (27 de septiembre de 1825), Francia y Austria (1828), Estados Unidos de América (1830) y Alemania (1835). Ocho locomotoras de factura inglesa esperaban su utilización en la futura ampliación de las vías ferroviarias de la isla. Cubana, Habana, Comisión, Villanueva, Herrera, Escobedo, Colón y Cervantes fueron sus nombres.

El viaje inaugural, que cubriría el tramo de La Habana- Bejucal, en las afueras a 29 kilómetros, tuvo lugar a las ocho de la mañana del día 19 de noviembre de 1837, 23 meses y diez días después de iniciadas las obras. El tren partió de la estación “Garcini”, ubicada en las habaneras calles de Oquendo entre Maloja y Estrella, con unos setenta pasajeros.

Los que viajaron en primera clase pagaron 20 reales y 5 los de tercera. Se realizó un segundo viaje en iguales condiciones a las dos de la tarde.

El primer recorrido se produjo una lluviosa mañana que no impidió el nutrido público que asombrado, a lo largo de 35 kilómetros, observaba el paso del convoy con la negra humareda saliente de la chimenea.

La instalación del llamado “camino de hierro” marcó un gran paso de avance en el desarrollo económico y comercial de Cuba, pues se acortaba el tiempo empleado en recorrer las distancias, y más tarde facilitó la transportación masiva de pasajeros de un punto a otro de nuestro territorio.

Complicada resultó la construcción del tramo Habana-Bejucal por la elevación de Bejucal sobre La Habana (320 pies en 16 millas), que implicó la construcción de un puente sobre el río Almendares, el cual exigió 200 pilares de cantería importados desde los Estados Unidos.

En 1854 Cuba contaba ya con cerca de 600 kilómetros de ferrocarriles de servicio público, cifra contrastante con los escasos 300 kilómetros existentes en España.

Los años siguientes, el creciente desarrollo de la industria del azúcar, el ron y el tabaco, generaron la construcción de nuevas vías, de ahí que en 1885 la nación cubana dispuso de una red ferroviaria de 1.500 kilómetros gestionados por 12 empresas ferroviarias, financiadas por capitales españoles y criollos, excepto una de origen británico.

De tales circunstancias trasciende el consentimiento e impulso de la Corona española ante el avance del ferrocarril en la Isla, devenido junto al desarrollo de la industria azucarera cubana principal de azúcar de los mercados europeos y del norteamericano; lo cual por supuesto generaban grandes beneficios a las arcas españolas.

El tramo ferrocarrilero La Habana-Bejucal nació marcado por una lucha de intereses económicos contrapuestos: los de Gran Bretaña y los del naciente poderío de Estados Unidos de América. En las negociaciones iniciales con las autoridades españolas se habían incluido ocho locomotoras inglesas, las cuales a posteriori fueron calificadas de inservibles por parte del ingeniero norteamericano Krugery. En tanto el gobierno de Su majestad británica catalogaba el hecho de sabotaje.

Con el capital inglés, los dos ingenieros norteamericanos, al frente de la obra, adquirieron locomotoras Baldwin fabricadas en Estados Unidos. Finalmente prevalecieron los intereses londinenses manteniendo el control de las líneas férreas en el occidente de Cuba.

De su continuidad en este sector durante décadas fue sostenido por la relación de los hacendados cubanos, la deuda bancaria de España con Inglaterra y el suministro de insumos y maquinarias azucareras facturadas en Gran Bretaña. Así, el ferrocarril cubano - primero de Hispanoamérica- prevaleció a pesar de los rejuegos de las dos potencias.

Sin embargo el ferrocarril no solo significó el encadenamiento económico de unas regiones con otras y el paso de la industria azucarera a modelar el desarrollo de Cuba; le dio una extraordinaria energía a la cultura de nuestra sociedad.

El aniversario 179 llega de la mano de un intenso programa de reparaciones capitales de estaciones ferroviarias, por valor estimado de 40 millones de pesos. Abarcará desde el presente año y se extenderá hasta el 2021.

El país cuenta con 252 estaciones de ferrocarril en toda su red, muchas de ellas con gran valor patrimonial. Entre las que se encuentran en ese proceso de reparación están la Estación Central de La Habana, declarada Monumento Nacional, la cual contará, luego de su terminación prevista para el 2018, con un agradable confort y numerosos servicios a la población.

Otras de las que cambian su aspecto e imagen son las estaciones de Santa Clara, Camagüey; la Senén Casas Regüeiro, en Santiago de Cuba; terminal marítima de Cienfuegos; la de Candelaria, en Artemisa,

así como las de Remedios y Ranchuelo, en Villa Clara.

El programa de recuperación del ferrocarril en el país, concebido entre el 2015 y el 2020, abarca un total de 46 programas, de acuerdo con las palabras del directivo, quien refirió que el dirigido a las estaciones ha sido una prioridad, pues es ahí donde se produce el primer contacto de los ferroviarios con los pasajeros.

---

https://www.radiohc.cu/de-interes/caleidoscopio/112561-el-ferrocarril-cubano-se-recupera

Radio Habana Cuba