

## EL PRIMER FERROCARRIL ESPAÑOL SE CONSTRUYÓ EN CUBA

*F. Fernández Sanz*

El 19 de noviembre de 1837 se inauguraba en Cuba el primer tramo del ferrocarril La Habana-Güines, que era además el primero que se construía en España y también en toda Iberoamérica. Conviene hacer esta puntualización porque este dato no es muy conocido, o al menos no se ha divulgado suficientemente, ya que todavía en muchas ocasiones, como ocurrió recientemente al celebrar el 150 aniversario del ferrocarril de Barcelona a Mataró, se sigue considerando a este último como el primero de España.

De esta manera, parece interesante también dedicar en estas páginas de una revista que trata de temas cubanos este acontecimiento,

tal vez tampoco suficientemente conocido en aquella Isla. Hemos exhumado para ello textos relativos a ese primer ferrocarril cubano, entre los que destacan los publicados por la Comisión del Centenario del Ferrocarril en España, así denominada la celebración del año 1948 y, por los motivos expuestos, con esa definición errónea, aunque bien es verdad que uno de los capítulos de los cuatro tomos editados en dicha ocasión dedica un capítulo a este ferrocarril de La Habana a Güines y lo considera efectivamente una obra española.

También nos ha servido de guía el excelente estudio sobre dicho ferrocarril publicado en 1987 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.



Estación terminal de ferrocarriles ubicada en la Calle Egido  
La Habana

Subrayemos en primer lugar la aparente contradicción de que el ferrocarril en Cuba precediera en nada menos que once años al ya citado de Barcelona a Mataró. Ello se explica porque Cuba, tras la revolución de los negros que arruinó la economía de Haití, se había convertido desde principios del siglo XIX en el mayor exportador de azúcar del mundo. La producción aumentaba constantemente y ello incrementaba a su vez las necesidades de transporte. Se utilizaban entonces pesadas carretas que desde los campos de cultivo trasladaban al puerto de La Habana el azúcar. El aumento de las distancias obligó a estudiar la mejora de los caminos, ya que el terreno por el que circulaban las carretas ni siquiera estaba compactado y en las épocas de lluvias se convertían en lodazales lo que hacía muy difícil ese transporte.

### **El proyecto de Calero**

Se estudiaron algunos proyectos para mejorar esos caminos, pero sería el sevillano afincado en Londres, Marcelino Calero Portocarrero, el mismo que inició los estudios para construir líneas férreas en la Península, quien promovió en La Habana un estado de opinión acerca de las posibilidades de utilizar el ferrocarril como sustituto de los transportes carreteros para la exportación de azúcar.

Cuba tenía entonces el carácter de una provincia española, según lo aprobado en las Cortes de Cádiz de 1812, donde se reemplazó a las Leyes de Indias, organizando al todavía extenso imperio español en América en provincias con los mismos derechos que la metrópoli. Esa legislación se consolidó en las Cortes de 1820 y en el Estatuto Real de 1834.

En la provincia cubana funcionaban por ello instituciones similares a las de la metrópoli, como los Consulados, tribunales constituidos por comerciantes elegidos entre los que componían el censo de los lugares donde debían actuar. Estos Consulados estaban capacitados para la recaudación de impuestos y la importante liquidez que conseguían con ellos les permitió en ocasiones conceder préstamos a la propia Real Hacienda española.

### **Instituciones para el desarrollo de Cuba**

Otros organismos fueron las Juntas de Fomento del Reino, creadas en 1824 para proponer y gestionar el aumento de los productos territoriales e industriales, el adelantamiento de las artes y la extensión del comercio. También se creó en la provincia antillana la Real Sociedad Económica de Amigos del País, tras la constitución de la pri-



Plano de La Habana en 1874 donde ya aparecían representadas cuatro líneas de ferrocarril

mera de esas sociedades en la metrópoli: la Sociedad Bascongada del mismo nombre. Su homónima cubana se convirtió en la entidad polarizadora de iniciativas y proyectos que se convirtieron en el principal elemento informativo para la Junta de Fomento que sería finalmente quien llevaría adelante el primer ferrocarril.

Años antes, en 1798, se había intentado solucionar el problema del transporte con un proyecto para la construcción de un canal desde el valle azucarero de Güines hacia el sur de la Isla y hacia La Habana. Los problemas surgidos en la Península desde principios del siglo XIX hicieron fracasar este proyecto.

### Problemas de transporte

Después de la Guerra de la Independencia en España, y ya en el segundo decenio del nuevo siglo, la situación con el aumento de los cultivos había agudizado el problema del transporte. Las tierras situadas más allá del radio de acción de la capacidad jornalera de la tracción animal, incrementaba el coste de ese transporte de tal manera que lo

hacían superior al valor del propio producto que se transportaba. Esta situación económica conducía inexorablemente a la necesidad de utilizar los ferrocarriles, precisamente en el momento en que este medio de transporte adquirió carta de naturaleza a partir de 1830, tras el éxito de la línea de Liverpool-Manchester, construida en Inglaterra por George Stephenson.

Un año antes, la Sociedad Económica de Amigos del País había convocado un concurso para el mantenimiento y mejora de los caminos de Cuba. Recibió el premio José Antonio Saco que proponía consolidar con macadán los caminos y hacía alusión también en su proyecto al ferrocarril.

Sería —como ya se ha indicado—, el sevillano Marcelino Calero Portocarrero, quien acababa de obtener en España la concesión del ferrocarril desde Jerez de la Frontera hasta el Puerto de Santa María, quien despertaría el interés hacia el nuevo medio de transporte. Calero envió al Capitán General de Cuba un folleto de propaganda del citado ferrocarril andaluz y se ofrecía para llevarlo a cabo en la Isla, el de La Habana a Güines. Paralelamente la Sociedad Económica estudiaba otros ferrocarriles, uno de ellos desde Nuevitas a Puerto Príncipe, lo que pone de manifiesto el espíritu mercantil y empresarial que ya se vivía en la Isla, mucho antes que en la metrópoli.

Para estudiar el proyecto de Calero se pidió, a través del Real Consulado, un dictamen técnico del mismo al ingeniero militar Francisco Lemaur, el cual lo consideró demasiado costoso rechazándolo y proponiendo como alternativa construir un camino con carriles de madera y tracción animal. Calero, desde su semanario de Agricultura y Artes refutó el dictamen de Lemaur, insistiendo en las ventajas del ferrocarril sobre los demás medios de transporte de entonces.

Aunque el proyecto fracasó, el interés por el ferrocarril siguió vivo. Para afrontar la inversión, no tan exagerada como preveía el ingeniero militar, el Real Consulado solicitó autorización para pedir en Londres un crédito de 1,5 millones de pesos destinados a la construcción de la línea La Habana-Güines. La reina gobernadora —María Cristina—, autorizó a la Junta de Fomento el 12 de diciembre de 1834 a hipotecar sus rentas para amortizar el préstamo con Inglaterra, lo que permitió la realización del citado ferrocarril.

### Comienzo de las obras

Las obras se iniciaron el 9 de diciembre de 1835 y se trajeron pa-



El primer ferrocarril español circuló en Cuba en 1837  
Se utilizó para el transporte de caña de azúcar

ra llevarlas a cabo, primero obreros irlandeses reclutados en Nueva York, y luego personas de Canarias, ya que la mano de obra de color no infundía confianza.

Pero las dificultades no habían finalizado. Las fiebres hicieron estragos entre los obreros, las ciénagas presentaban serios obstáculos al avance de la línea, y los precios del hierro y las materias primas que se importaban de Inglaterra subieron un 60 por ciento. Surgió, además, un obstáculo inesperado: las críticas del Capitán General, Miguel Tacón, al proyecto del ferrocarril pronto se convirtieron en una serie de obstáculos que estuvieron a punto de paralizar la construcción.

La proximidad de Cuba a los Estados Unidos que ya vivía un pujante desarrollo de los ferrocarriles, incitó a las autoridades cubanas a buscar los técnicos, herramientas y personal obrero en dicho país, aunque las locomotoras y los carriles se encargaron a Inglaterra.

El alma de estas iniciativas fue el consejero Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva, que puede ser considerado como el verdadero impulsor de aquel primer ferrocarril en Cuba. En 1835 se firmó en Nueva York el contrato con los ingenieros estadounidenses, a cuyo frente estaba Alfred Cruger, que pronto tendría serias discrepancias con la actuación del personal de tracción de nacionalidad inglesa tra-

ido para conducir las locomotoras. La vinculación con el sistema ferroviario de Estados Unidos se acentuó tras el fracaso de las locomotoras inglesas y de los maquinistas de dicha nacionalidad, cuya anárquica forma de conducir irritaba a los ingenieros americanos. En 1838, antes de la conclusión completa del ferrocarril a Güines se trajeron ya locomotoras de Estados Unidos, de la casa Baldwin, con lo que se iniciaba la dependencia de los suministros de material desde dicho país que en los años siguientes llegó a ser casi exclusiva.

### La penetración en La Habana

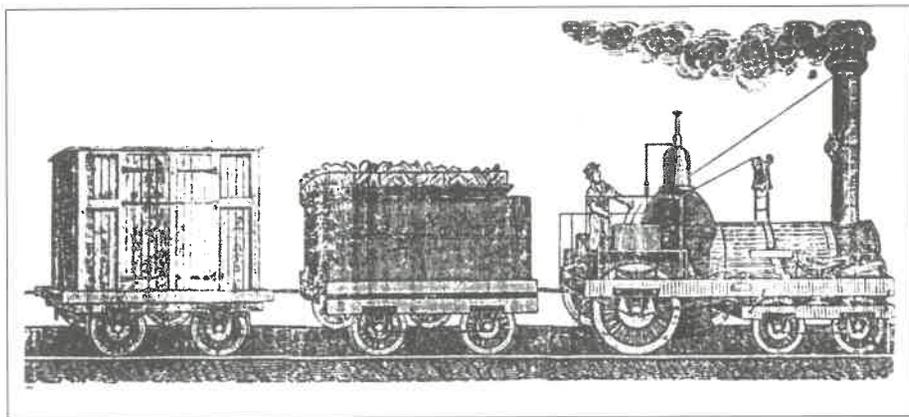
Para la penetración del ferrocarril en La Habana se estudiaron hasta seis alternativas, aunque finalmente sólo se consideraron dos: la llamada de Cerería y la de Puerta Monserrate. La primera era más costosa, pero con una perspectiva de explotación mucho más ventajosa porque llegaba prácticamente hasta los muelles, mientras que la segunda tendría su estación en uno de los puntos más céntricos de la ciudad, pero ello implicaba crear serios problemas de tráfico al tener que utilizar carretas desde la estación a los muelles para el traslado de las mercancías.

Pese a ello, se eligió el trazado de la línea más económico. Tenía su punto de partida en el Jardín Botánico y debía atravesar varias calles de la ciudad, entre ellas el gran paseo militar que por iniciativa del Capitán General, Miguel Tacón, se construía por entonces y que por ello mereció se le denominara también por su nombre. Esta circunstancia provocaría el enfrentamiento entre la Junta de Fomento y el Capitán General. Cuando en 1836 las obras del ferrocarril llegaban al paseo militar, el General Tacón ordenó paralizarlas, lo que irrogó grandes pérdidas a la Junta de Fomento.

Para resolver la controversia tanto la Junta de Fomento como el Capitán General recurrieron al arbitrio de la reina regente que resolvió que una junta de ingenieros tripartita, de la que formaría parte la Junta de Fomento, decidiera cual debería ser la dirección del camino de hierro para entrar en La Habana, siempre y cuando esa decisión no perjudicara el sistema de defensa militar de la plaza.

Ante esta posibilidad que se le concedía para oponerse, el Capitán General presionó a la Junta Tripartita que al fin decidió eliminar el cruce por el paseo militar, eligiendo un trazado paralelo al mismo hasta la Quinta Garcín, donde se instalarían provisionalmente la estación, los almacenes y diversas instalaciones para las locomotoras y los talleres.

Se eligió, por tanto, una solución que acercaba la línea a los mue-



Dibujo de una de las primitivas máquinas suministradas por los Estados Unidos en 1838

lles, pero a costa de un importante incremento en los gastos de inversión y la realización de un perfil de la línea que creaba serias dificultades a la tracción.

La disputa entre el Capitán General y la Junta de Fomento debió encontrar eco en España porque en 1838, un año después de la inauguración del primer tramo del ferrocarril de 37 millas, entre La Habana y Bejucal, el Capitán General fue relevado de su mando.

### Conclusión del ferrocarril

Para la inauguración del primer tramo del ferrocarril se eligió el 19 de noviembre de 1837, fecha onomástica de Isabel II, todavía menor de edad. Debió quererse resaltar una vez más esta circunstancia por parte de las autoridades cubanas porque se eligió el mismo día del año siguiente para inaugurar las 29 millas que quedaban por poner en servicio desde Bejucal a Güines.

Una vez inaugurado en su totalidad el ferrocarril circulaba por la línea un tren de viajeros formado por siete coches y otros tantos furgones. Los coches, construidos en Inglaterra, eran de tres clases y se resalta en los documentos de la época que los de primera clase tenían ventanillas corredizas, el techo cubierto con cuero muy fuerte, molduras y manijas de bronce, y el exterior era de caoba "muy bien sazonada". En los asientos había cojines de paño.

En cuanto a los coches de segunda eran parecidos y la diferencia fundamental en los de tercera consistía en que la madera usada en ellos era de pino.

En cuanto a las mercancías circulaba un tren que arrastraba 30

vagones con una carga total de 75 toneladas. Los trenes salían de la Estación de Garcín a las ocho de la mañana y regresaban a las cuatro de la tarde. Además de la Estación de La Habana había otros cinco apeaderos en la línea. La estación terminal de Güines no había sido todavía concluida.

### **Aportación del ferrocarril al desarrollo**

En el primer año de su explotación completa ya se puso de manifiesto la importante contribución del ferrocarril al desarrollo agrícola de su zona de influencia. Los ingresos sumaron en ese periodo 307.000 pesos de los que el 56 por ciento correspondió al tráfico de viajeros.

En cuanto a las mercancías, la principal era la caña de azúcar que era el producto cuyo traslado había sido la causa principal de la construcción del ferrocarril. Pero también eran importantes los tráficos de café, aguardiente, maíz, mieles, tabaco en rama, cerdos y plátanos.

### **Privatización de la línea**

Como el propósito de las autoridades promotoras del ferrocarril había sido que éste pasara a manos privadas para su explotación, se solicitó a la Corona la autorización para su venta que fue concedida por una Real Orden del 28 de junio de 1839.

Sin embargo, los primeros intentos de privatización no dieron los resultados esperados al considerar el Capitán General, máximo representante de la Corona, que las ofertas presentadas por las dos sociedades interesadas en la adquisición no reunían por sí solas condiciones suficientes para hacerse cargo de la línea. Aunque se instó a ambas a que hicieran una propuesta conjunta que colmaría esas insuficiencias, las dos empresas no consiguieron el acuerdo y se dejó la decisión final al criterio del Gobierno de la metrópoli.

La respuesta del Gobierno llegó el 23 de junio de 1841 y en ella se ordenaba que se formase una comisión integrada por personas no ligadas a ninguna de esas dos sociedades que se disputaban el ferrocarril. El dictamen de esta comisión preveía el compromiso de constituir una sociedad anónima y el comprador debería asumir el pago del empréstito con que se había construido el ferrocarril, garantizando su solidez financiera, y comprometiéndose a ejecutar dos ramales más de la línea: uno hasta Batabanó, en la costa Sur, y otro a San Antonio, al Suroeste de la capital.

En marzo de 1842 se entregó el ferrocarril a una compañía en



Grabado ilustrativo de los documentos de la Compañía de los Caminos de Hierro de La Habana

la que estaban representados los más importantes intereses de la sociedad habanera que pagaron por la compra tres millones y medio de pesos.

### Otros ferrocarriles

Ya desde el momento en que se iniciaron las obras del ferrocarril de La Habana a Güines, la Sociedad Económica de Amigos del País en Cuba trató de fomentar la construcción de otras líneas, entre ellas la de Cárdenas a Bemba, la de Porres a Guanabacoa y la de Puerto Príncipe a Nuevitas.

En los años siguientes continuó la expansión del ferrocarril en Cuba, cuando en la metrópoli todavía no se había inaugurado un solo kilómetro de carril. La línea de Güines producía mil pesos diarios y los terratenientes y propietarios de los ingenios azucareros no dudaban en aportar capitales para construir líneas férreas por el enorme incremento del valor de sus tierras que ello llevaba aparejado.

En 1850, se estudió la coordinación de todas las líneas ferroviarias

LÍNEAS	Kms.
Habana a La Unión y Batámano y Guanajay	191
Cárdenas a Montalvo	83
Júcaro	56
Matanzas a Isabel	75
Matanzas a Coliseo	38
Nuevitas a Puerto Príncipe	38
Cuba-Cobre	14,50
Remedios a Colonia Vives	4
Cienfuegos a Villaclara	66
Regla a Guanabacoa	12,80
Güines a Matanzas	15

Líneas de servicio público en Cuba en 1854

proyectando la prolongación y enlace de algunas para que Cuba estuviera comunicada desde Pinar el Río hasta Santiago y Guantánamo. Además de estas líneas de servicio público en los ingenios azucareros se construyeron un sin fin de pequeñas líneas que servían de afluentes a las principales.

En 1854, Cuba contaba ya con 593,30 kilómetros de líneas de servicio público, mientras en la metrópoli sólo había 305. Estas líneas eran las que aparecen en el cuadro superior.

En 1885 existían 1.499 kilómetros de ferrocarriles en explotación a cargo de 12 compañías, todas de capital hispano-cubano, excepto una británica. La industria azucarera en pleno apogeo contribuía al beneficio empresarial de los ferrocarriles. El famoso ingenio El Constancia, el mayor del mundo, aportaba por sí solo una zafra de 135.000 sacos que transportaba en su integridad por ferrocarril.

En 1898, al finalizar la presencia española en la Isla la red de ferrocarriles sumaba en Cuba un total de 1.765 kilómetros.