

EL IMPACTO DEL FERROCARRIL EN LA PRODUCCIÓN AZUCARERA EN LA CUBA DEL SIGLO XIX

Eduardo L. Moyano Bazzani

INTRODUCCIÓN

Cuando nos referimos al desarrollo económico cubano del siglo XIX, no podemos dejar de lado, dentro del abanico de la agricultura, el apartado del azúcar, y en cuanto al desarrollo tecnológico, al ferrocarril; ambos protagonizarán en Cuba una situación especial, de mutua compañía, que permitirá que la perla del Caribe alcance a mediados de siglo una producción azucarera de primer orden internacional, y que Cuba pueda afrontar distintas y serias competencias en la producción azucarera, que afloran a partir de 1850.

Si bien a fines del siglo XVIII Cuba alcanza una importante producción azucarera, la misma se verá mermada por la falta de buenos caminos que permitieran extender su cultivo hacia el interior de la isla, por lo cual la explotación agrícola se llevará a cabo sobre todo en una faja angosta de terreno en las inmediaciones de las costas, para buscar salidas por diferentes puntos y dirigir sus productos, por medio del cabotaje, a los puertos habilitados para el comercio de travesía.

Por ello, la potenciación de la agricultura cubana se llevó a cabo, a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX, paralelamente al intento de los hacendados de solucionar los problemas derivados de la carencia de buenas vías de comunicación.

De hecho, casi inmediatamente, con la instalación de los primeros ferrocarriles instalados con fines económicos en el mundo (Gran Bretaña) a fines de la década de 1820, Cuba comienza a realizar proyectos, estudios y la puesta en marcha y construcción de este novedoso avance tecnológico.

De esta forma, Cuba se convirtió en 1837 en pionera en el tendido del ferrocarril en toda Hispanoamérica, mucho antes de que la España peninsular construyera su primera línea (Barcelona-Mataró 1847).

Con la instalación del ferrocarril, Cuba pudo romper sus fronteras naturales que limitaban sus posibilidades de extender sus producciones agrícolas, sobre todo del azúcar, y pudo llegar hasta áreas que muy difícilmente hubiera podido explotar por la mala calidad de los caminos y por las condiciones climáticas, que hacían que los carros avanzaran con enormes dificultades o bien que no pudieran transitar en época de lluvias.

Con esta realidad, en la isla de Cuba, ferrocarril y azúcar avanzan juntos y en forma paralela, convirtiéndose el Camino de Hierro en un instrumento de primer orden para llevar a Cuba a ser una de las principales productoras y exportadoras de azúcar a nivel mundial. Indudablemente, la instalación de este novedoso avance tecnológico no fue el único factor decisivo; hubo otros, tales como la introducción de la máquina de vapor, las mejoras técnicas

aplicadas a los ingenios y la explotación de nuevas variedades de caña de azúcar, pero debemos insistir en la enorme utilidad del ferrocarril como el instrumento primordial y movilizador de la producción azucarera en buena parte de la Cuba decimonónica.

Para el presente trabajo se han utilizado especialmente obras editadas en el siglo XIX, tales como Francisco de Arango y Parreño, *Obras completas... 2 tomos* (1888), Ramón de la Sagra *Historia económica-política y estadística de la Isla de Cuba o sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas* (1831), *Breve idea de la administración del comercio y de las rentas y gastos de la Isla de Cuba durante los años 1826-1834* (1836), *Cuba en 1860. O sea cuadro de sus adelantos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas públicas* (1863), Saco José Antonio *Colección de papeles científicos, históricos, políticos y de otros ramos sobre la Isla de Cuba*, 3 Vols. (1858), *Historia de la esclavitud desde los tiempos mas remotos hasta nuestros días*, Pezuela y Lobo, Jacobo de la, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, 4 Vols., 1863-66, entre otros. También se ha acudido a las Memorias general de las Obras Públicas en la Isla de Cuba de 1795-1859. Guías de Forasteros del siglo XIX, Diarios de la Marina, Gaceta de La Habana, fuentes y manuscritos de la Biblioteca Nacional de Madrid, Archivo General de Indias, Sevilla, y del Archivo Histórico Nacional, Madrid.

ESTADO DE LOS CAMINOS Y EXPLOTACIÓN DEL AZÚCAR ANTES DE LA ERA DEL FERROCARRIL

Es indudable que Cuba poseía un territorio con grandes riquezas naturales, óptimo para alcanzar un importante desarrollo agrícola, pues contaba con tierras fértiles, vírgenes y sin ningún tipo de problema de agua, pero si bien estos factores eran positivos, también se convertirían en un problema a la hora de construir buenas carreteras, pues la capa vegetal blanda y las lluvias continuas hacían que la construcción y mantenimiento de los caminos resultara difícil y de costes muy elevados, factores que hacían que la agricultura se mantuviera en un estado de estancamiento, con una explotación agrícola importante, pero sin llegar a sobresalir y sin poder llegar a lograr la producción que las tierras cubanas prometían.

No obstante, en el último cuarto del siglo XVIII la explotación azucarera comienza a adquirir mayor relevancia y sus producciones van en aumento; buen ejemplo de ello es la fundación de nuevos ingenios: en 1778 la isla contaba con 166, y en 1800 ya llegaban a 400.¹

En cuatro años la producción tuvo un incremento del 7,8% anual.²

En el primer cuarto del siglo XIX, la industria azucarera se halla establecida como el sector predominante dentro de la economía cubana, aunque dentro del amplio mundo agrícola también llegan a sobresalir el café y el tabaco, pero siempre a la zaga del azúcar.

Otro aspecto muy importante en esta primera época son los precios que el azúcar cubano va adquiriendo: en 1792 ascendían a 14 reales la arroba de blanco y 12 reales la de quebrado; en 1795 pasan a 30 y 28 reales/arroba respectivamente, aumentos equivalentes al 124% en el blanco y al 133% en el quebrado.³

Asimismo, la importancia de esta industria en la isla de Cuba puede observarse en las cifras de exportaciones, que para el quinquenio de 1771/1775 fueron de 87.101 toneladas, y en el quinquenio 1816/1820 encontramos 207.710 toneladas.⁴

A partir de 1820 aproximadamente, la prosperidad de Cuba continúa a un importante ritmo ascendente. Para entonces, el azúcar ha penetrado en el mercado mundial, lo que provoca en el régimen de producción cubana la necesidad imperiosa de producir a escala cada vez mayor, lo que implicaba la explotación de nuevas tierras.

REGIONES DE PRODUCCIÓN AZUCARERA

Para fines del siglo XVIII y principios del XIX, las áreas principales de producción azucarera se localizaban fundamentalmente en la zona occidental de la isla, principalmente en La Habana, que se extendía por el oeste a Guanajay, por el este hacia Matanzas, y por el sur hasta Batabanó. Otra zona también muy importante era Matanzas, que se proyectaba hacia el este.

Fuera de las áreas mencionadas, la industria azucarera había progresado en forma muy lenta en el resto de la isla.

En el siguiente cuadro podemos observar las principales jurisdicciones azucareras, con sus ingenios y producciones.⁵

Jurisdicciones	Ingenios Trapiches	Producciones arrobas	Toneladas
La Habana	231	3.692.140	42.468
Guanabacoa	12	164.000	1.886
Güines	47	640.000	7.361
S. de las Vegas	40	488.500	5.619
Bejucal	5	32.000	368
Jaruco	2	5.000	58
San Antonio	1	2.000	23
Matanzas	111	1.774.500	20.411
Subtotal del Depart. Occiden.	449	6.798.140	78.194
Trinidad	56	643.590	7.403
Santa Clara	49	40.200	462
Sancti Spíritus	38	88.850	1.022
Remedios	17	24.245	279
Yaguaramas	1	10.950	126
Puerto Príncipe	85	129.746	1.492
Subtotal del Central	246	937.575	10.784
Santiago de Cuba	125	398.814	4.587
Bayamo	55	26.100	300
Holguín	92	10.953	126
Jiguani	26	560	6
Baracoa	7	240	3
Subtotal del Depart. Orient.	305	436.667	5.022
Total insular	1.000	8.172.382	94.000

En la década de 1820, el avance azucarero de Cuba se vio amenazado, entre otros graves problemas por la dificultad de competir en los mercados extranjeros. Para entonces, la producción azucarera había alcanzado cotas muy importantes en otros países y colonias, tales como las Antillas, Islas Filipinas, Brasil, Luiciana y en regiones de India Oriental donde, favorecida por capitales ingleses, buenos terrenos y poblaciones numerosas y barata mano de obra, era notable el impulso y extensión del cultivo azucarero. También otra grave competencia surge con el azúcar de remolacha desarrollada en Silesia, Francia, Rusia y Austria.

Estos elementos son las razones fundamentales que van a ir creando en la mentalidad de los hacendados una necesidad de cambio, sobre todo en dos vertientes, por una parte, la

búsqueda de nuevos avances tecnológicos en la industria para mejorar el sistema de producción, y por otra, mejorar el sistema de las vías de comunicación, es decir, buscar un medio de transporte que fuera económico, flexible y rápido.

VÍAS DE COMUNICACIÓN

Como vimos, uno de los grandes problemas que tenía la isla de Cuba era la situación y el estado de sus caminos. Las sendas y los caminos abiertos por los vecinos para poder trasladar y mover sus ganados y carretas de un punto a otro de la isla habían llegado a integrar el que sería comúnmente conocido como “Camino General” de la isla, que unía prácticamente todo el territorio, aunque también existían otros tipos de caminos a los que denominaban “Caminos sustituyentes”,⁶ que venían a ser aquellas secciones que partían del camino general y volvían a unirse a él, y que en muchas oportunidades servían a la voluntad del viajero según necesidades. Finalmente, encontramos los llamados “Caminos vecinales”⁷ que en su mayor parte eran simples veredas o serventías.

El tránsito se realizaba por diferentes medios, ya sea en arrias de animales, a lomo de caballo, carruajes o carretas. Éstas eran de madera, con dos ruedas tiradas por yuntas de bueyes, los cuales se hundían en el fango, ya que arrastraban cargas de hasta 5 toneladas, lo que hacía que estos viajes fueran penosos, lentos y de flete elevado. Tardaban unas dos horas en recorrer 4,84 km. La carga que podían transportar se cifraba aproximadamente en 80 arrobas, unos 920 kg., aunque pasadas las décadas de 1850-60 llegaron a transportarse hasta 120 arrobas, unos 1.380 kilos.⁸

Esta situación determinaba los gravísimos problemas de aumento de costo y de duración de los traslados, que en ocasiones requerían meses.

Según Ramón de La Sagra, los transportes de los diferentes productos comerciales, ya sea en carretas o bien a lomo de animales en algunas partes de la isla y en ciertas épocas del año, alcanzaban un costo elevadísimo que, comparándolo con Europa llegaba a ser increíble. Como ejemplo podemos observar algunas tarifas de transporte: la conducción desde el valle de Güines a La Habana, con una distancia de 50,88 Km. de una caja de azúcar que según los precios medios no valía más de 20 pesos, con el envase costaba cuatro pesos, y en la estación de lluvias podía llegar a cinco pesos, esto es, un 20% o 25% del total.⁹

El problema no sólo se presentaba por el aumento del costo de los productos, sino también porque en dichos caminos los diferentes productos estaban expuestos a muchos deterioros, más allá de los inevitables que operaba el clima húmedo y caliente en los caldos y víveres.¹⁰

La escasez de medios técnicos dentro de la isla determinó que la solución viniese del exterior; sin embargo, las iniciativas para la construcción de un ferrocarril como base para mejorar la red viaria de comunicación provinieron de la iniciativa de los hacendados azucareros cubanos, quienes pudieron advertir desde un primer momento las enormes ventajas que podrían obtener.

INSTALACIÓN Y DESARROLLO DEL FERROCARRIL

Al iniciarse la década de 1830, Cuba aún no llegaba a desarrollar la explotación agrícola que deseaba; no obstante, debemos tener en cuenta que los distintos gobiernos cubanos, tales como los de Luis de las Casas y Aragoirri (Gobernador y Capitán general de la isla de Cuba de

1790 a 1796), José Cienfuegos y Jovellanos (1816 a 1819), Juan Manuel Cagigal (1819 a 1821), Francisco Dionisio Vives y Blanes (Conde de Cuba, 1823 a 1832), Miguel Tacón Ricafort (1834 a 1838), Joaquín de Ezpeleta (1838 a 1840), Alejandro Ramírez (Intendente de Hacienda, 1777 a 1821), etc., o bien instituciones como el Real Consulado o la Junta de Fomento, se habían preocupado en mayor o menor medida de llevar a cabo un programa para perfeccionar y mejorar los caminos del interior de la isla. Ejemplo de esto lo tenemos en las inversiones de la Junta de Fomento entre 1832 y 1837:¹¹

Años	Cantidades (Pesos/centavos)
1832	73.304,78
1833	68.814,93
1834	90.776,25
1835	65.382,50
1836	91.236,50
1837	11.689,12

Es evidente la existencia de importantes capitales invertidos para tratar de mejorar y perfeccionar los caminos existentes en la isla. También existió la preocupación por mejorar los canales y los buques de vapor, pero todos estos intentos no llegaron a ser efectivos ante los graves inconvenientes que soportaba la economía agrario-mercantil cubana.

La solución partió de la idea de instalar ferrocarriles o caminos de hierro, como llegarían a denominarse más tarde y se originó por el respaldo dado por la Sociedad Económica.¹²

Este impulso se manifestó a través de las informaciones de un joven andaluz que eventualmente residía en Londres, Marcelino Calero y Portocarrero, escritor, periodista, liberal y especializado en temas agrarios y económicos, testigo de los acontecimientos que se desarrollan en Gran Bretaña con las distintas pruebas de locomotoras y ferrocarriles llevadas a cabo entre 1829 y 1830.¹³

Calero y Portocarrero planteó construir una línea férrea al Capitán General don Francisco Dionisio Vives, quien de inmediato dio parte a la Sociedad Económica.

Dentro del enorme engranaje que dio como resultado la construcción del primer ferrocarril hispanoamericano, en Cuba figura una serie de personajes que fueron claves para su instalación. Entre ellos podemos encontrar a Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva, quien ocupó casi sin interrupción durante 25 años la Superintendencia de Hacienda y la Dirección del Consulado de la isla de Cuba.

La idea de que el primer proyecto ferroviario fuese de La Habana-Güines surgió desde las primeras reuniones entre la Sociedad Económica y demás autoridades, tomándose de base no sólo antiguos proyectos de caminos y canales, sino cálculos de ingresos y las previsiones de que la empresa cubriese con sus capitales los gastos.

Se realizaron numerosas estadísticas sobre el volumen del tráfico que aportaría cada uno de los partidos que recorrería el ferrocarril. Y también se pidieron informes fuera de Cuba por medio de los cónsules españoles, especialmente a los Estados Unidos e Inglaterra, en función de los cuales se pudo conocer una memoria de John L. Sullivan, traducida al español, en la cual se explicaba la ventaja de los carriles de madera y la máquina de tracción que para tirar carros había inventado Ross Williams. También los ingenieros Francisco y Félix Le Maur

fueron invitados a aportar ideas, ya que poseían experiencia y habían participado en distintos proyectos para construir un canal de la Habana-Güines, y de ellos partió más tarde la sugerencia de extender la vía hacia los puertos de la costa sur mediante un ramal hasta Batabanó.

En 1833, Wenceslao de Villa Urrutia que a la sazón era Secretario de la Junta de Fomento de Agricultura y Comercio de la isla, presentó a la misma una memoria detallando los costos y gastos que implicaría la construcción del camino de hierro, apoyando además el proyecto referente a las ciudades donde comenzaría y terminaría el ferrocarril y así manifestaba:¹⁴

[...] lo útil y conveniente que sería la construcción de un Camino de Hierro desde la Capital a la Villa de Güines por los términos de Santiago, Buenaventura, Melena del Sur, el cual sería susceptible de comunicaciones adicionales por donde se felicitase la conducción de la mayor parte de los frutos que a ella vienen por tierra [...]

A pesar de este estudio, los mismos no se paralizan, y a fines de julio de 1833 se confecciona un presupuesto bastante completo según el cual:¹⁵

[...] lo dispuesto para la locomotora de vapor no podía exceder de 1.384.500 pesos, demostrando por dichos cálculos que resultaría una utilidad anual de 240.172 pesos cargando a 4 reales la tonelada por legua de camino, de cuyo producto habría que deducir 69.240 pesos de gastos de conservación, quedando líquidos 170.932 pesos 4 reales [...]

Como observamos y después de varios estudios y estadísticas sobre el volumen del tráfico para decidir la viabilidad económica del ferrocarril, se decidió que la primera línea cubriría las localidades desde La Habana a Güines.

Así pues, en 1833 la Junta de Fomento, a través de la Comisión del Camino de Hierro, había asumido la puesta en marcha del proyecto ferroviario cubano y aguardaba la aprobación de la Corona española.

Una vez en Madrid, el proyecto fue acogido favorablemente por el gobierno de la península; no obstante, se sometió al examen y estudio de la Sección de Indias del Consejo Real, la cual, después de realizar un detenido análisis, emite en octubre de ese año un dictamen favorable.

Finalmente y con fecha 12 de octubre de 1834 y por Real Orden,¹⁶ quedaba por fin resuelto uno de los problemas más difíciles de solucionar para llevar adelante las obras del ferrocarril. Dicho problema era el financiero, y mediante esta real orden se autorizaba la contratación de un empréstito inglés y además se dejaba al arbitrio de la Junta de Fomento la forma de ejecución del proyecto, es decir, la contratación total o parcial de las obras.

El empréstito se contrató con la casa Robertson de Londres. La cuantía del mismo se cubrió emitiendo 1785 obligaciones o bonos al portador distribuidos en cuatro series de distinto valor nominal en los términos siguientes:¹⁷

- 360 bonos de 500 libras esterlinas c/u letra A
- 720 bonos de 250 libras esterlinas c/u letra B

- 904 bonos de 100 libras esterlinas c/u letra C
- 1 bono de 50 libra esterlinas

En cifras reales, el capital nominal solicitado fue de 2.000.000 a pagar en 25 años (hasta el 1 de enero de 1860); posteriormente fueron solicitados otros préstamos en Gran Bretaña y en la península, en esta última al Banco de Fernando VII.

Finalmente, podemos calcular a grandes rasgos que el precio total del primer ferrocarril de Cuba estuvo en torno a los 3.500.000 pesos.¹⁸

Indudablemente, la obtención de los empréstitos y los gastos que ocasionó no estuvieron exentos de polémica y sus opositores criticaron vivamente el mal negocio efectuado.

El 19 de noviembre de 1838, y en homenaje a Isabel II, que cumplía 8 años, se inaugura el tendido férreo que unía las localidades de La Habana con Güines, ferrocarril construido con capitales ingleses y españoles, bajo la dirección de ingenieros y técnicos ingleses y norteamericanos y mano de obra española, de gran importancia la canaria, además de presos políticos y esclavos negros.¹⁹

El trayecto completo cubría las poblaciones desde La Habana hasta Güines, recorriendo una distancia de 72,08 km., pasando a muy corta distancia de las ciudades de Santiago y Bejucal y de los pueblos de Quivicán, Guara y Melena para llegar a la Villa de Güines, todas ellas regiones potencialmente ricas en producciones azucareras.

Este novedoso medio de comunicación, aún antes de su finalización completa en 1838, desempeñó, entre otras, la función de modelo que antes de iniciarse sus obras le habían atribuido algunas instituciones de Cuba.

Una vez que dio muestras positivas como medio de transporte, que era aplicable a las necesidades y urgencias de Cuba y que, sobre todo, resultaba muy rentable, se desarrolló en la isla de Cuba un enorme espíritu de asociación para promover y realizar la construcción de otras vías férreas.

A partir de 1840 se fueron construyendo en la isla tendidos de vías férreas que unirían áreas de ricas producciones azucareras, cafeteras, tabaqueras, minerales y de otros productos, con puertos para dar salida a todos ellos.

Se construyeron los ferrocarriles de Cárdenas, de El Júcaro, del Coliseo, de Nuevitas a Puerto Príncipe, del Cobre, de La Prueba, de Matanzas, de Trinidad, de Cienfuegos a Santa Clara o Villa Clara, de San Juan de los Remedios o Caibarién, de Carahatas, de Mallorquín a las Pozas, de Guantánamo, etc.

Los ferrocarriles construidos en la isla de Cuba hasta 1857 representan un tendido total de 642,699 km., y rompieron esa frontera natural que no permitía la expansión de la producción agrícola cubana, especialmente la azucarera.

El tendido de los ferrocarriles se llevó a cabo fundamentalmente en las principales zonas productoras del país, especialmente áreas azucareras.

Diferentes testimonios contemporáneos a la construcción, tales como autoridades, usuarios, viajeros de los caminos en general, permiten conocer los efectos que produjo el ferrocarril en las condiciones del transporte terrestre y en la propia economía cubana frente al periodo anterior. Según La Sagra, alrededor de 1830, el transporte de una caja de azúcar de 16 a 20 arrobas de Güines a La Habana llegaba a costar cuatro pesos, lo que venía a equivaler a un 20% del precio de venta del producto puesto en el puerto de La Habana.²⁰

Saco, años más tarde, confirmaba las estimaciones de La Sagra de que el costo del transporte se había reducido en un 70% con la introducción del ferrocarril.²¹

La tarifa inicial de 6 reales (0,30 pesos) por caja de Bejucal a La Habana disminuyó aún más, al traspasarse esta línea a la Compañía de Caminos de Hierro de La Habana.

La enorme trascendencia económica en la repercusión que supuso la reducción del costo del transporte sobresale en momentos cruciales, (mediados del siglo XIX), cuando la inestabilidad del mercado azucarero mundial, sujeto a coyunturas externas, afectaba gravemente a la economía mundial. En 1853 la producción de Luisiana superó las 172.000 toneladas, o bien por la producción de azúcar de remolacha que en 1850 pasó a cubrir aproximadamente el 15% del consumo mundial,²² pasando a la mitad en la segunda mitad del siglo XIX, a un 20,4% en 1860, y al 34,4% en 1870.²³

Estos factores fueron acompañados de una fuerte presión financiera que conllevaba un incremento de la oferta y, por consiguiente, una tendencia a la baja en los precios. En estos momentos la reducción del costo del transporte, ampliando sustancialmente la capacidad competitiva del azúcar, permitiría al ferrocarril aminorar el costo total de la producción de los hacendados azucareros, permitiéndoles no sólo afrontar precios más bajos, sino también disponer de mayores recursos para la inversión.

M. Moreno Friginals ha señalado con gran acierto:²⁴ “[...] el ferrocarril y no la máquina de vapor aplicado al trapiche es el primer elemento de la revolución industrial que trastorna completamente las condiciones cubanas de producción”.

Otro período de enorme importancia, por su extrema relación entre ferrocarril y azúcar en Cuba fue el comprendido entre 1857/1868, período donde se promovieron nuevas concesiones de líneas, se terminaron otras concedidas en épocas anteriores y en algunos casos se realizaron obras de mejora a las que ya estaban construidas.

Pero a partir de 1858 existen diferencias, pues con el Real Decreto de fecha 10 de diciembre de ese año, y con diferentes disposiciones anexas, las empresas ferroviarias tuvieron que someterse a diversas prescripciones que alteraron los procedimientos de concesión. Recordemos que hasta 1857 las diferentes líneas fueron concedidas sin estudios previos y a título de privilegio; además, se daba la circunstancia de que todas las concesiones de caminos de hierro otorgadas en la isla, salvo alguna excepción de escasa importancia, lo fueron a perpetuidad, pensando que estimularía el empleo de capitales particulares y, fundamentalmente, porque tal sistema aliviaba en gran manera al tesoro de las erogaciones que habría tenido que realizar en caso de haber prestado auxilios y subvenciones a la construcciones de tales obras.

No obstante y a pesar de nuevas normativas legales, en este periodo (1857/1868) se abrieron a la explotación 659,355 km., que sumados a los 642,699 km., dan, a fines de 1868, un total aproximadamente de 1.302,045 km.

En este periodo, el tendido de líneas férreas, se completó en ciertas regiones, mejorando los defectos en que habían incurrido algunas líneas, y alcanzando otras regiones donde aún no se había desarrollado totalmente, sobre todo hacia el este, como la línea Cienfuegos-Villa Clara, que quedaba finalizada en 1860, o la importantísima línea de Sagua la Grande-Encrucijada que se abrió al servicio público en 1863. También se extendieron nuevas líneas en la parte oriental, como por ejemplo la de Santiago-Sabanilla de Maroto, y la línea de Guantánamo, vía de exclusivo servicio local para la zona portuaria que quedó definitivamente establecida en 1863.

CONCLUSIÓN

Es indudable que sin los ferrocarriles la agricultura difícilmente habría podido progresar en Cuba, fundamentalmente en las áreas marginales del interior, en las que, como hemos observado, a pesar de las inversiones que se realizaban, los caminos se convertían en tiempos de lluvia en barrizales que hacían casi imposible el tránsito de mercancías, y provocaban un aumento considerable en el costo de los diferentes productos.

Aunque teóricamente los beneficios del ferrocarril alcanzarían a todos los productos de una región servida por éste, lo cierto es que fue la producción azucarera, por el volumen y peso de sus cargas, la principal beneficiaria del nuevo servicio de transporte.

Estas repercusiones se observan especialmente en el fomento de algunas comarcas, como por ejemplo de Banaguises, Guamara, Laguna Grande y San José de los Ramos, cubiertas por grandes masas compactas de bosques vírgenes y de selvas totalmente incultas e inhabilitadas. Con la construcción del ferrocarril (El Júcaro) y en menos de diez años, estas zonas se vieron poco a poco transformadas en mares de cañas de azúcar donde se levantaron numerosas torres de ingenios.

En consecuencia, los beneficios relativos al renglón dominante de la economía cubana se elevaron aún más, favoreciendo la inversión en el azúcar en detrimento de otros rubros productivos.

También debemos observar que en Cuba la construcción de las líneas férreas no se fomentó para conectar las diversas regiones del país, sino para dar a cada región en particular una salida rápida y eficiente al centro portuario más cercano.

Para fines del año 1868, podemos comprobar que toda la zona azucarera de la región occidental formada por Güines, Alacranes, Matanzas, Colón y Cárdenas, estaba cruzada y servida por ferrocarriles y en algunos casos por dobles vías competidoras.

Debemos añadir que el tendido de las líneas férreas no solamente repercutió en el abaratamiento de costos, sino que también abrió la posibilidad de un transporte sencillo y masivo para el traslado seguro de equipos industriales pesados o muy delicados que contribuyeron e hicieron posible el brusco crecimiento de la capacidad productiva de la plantación y la progresiva mecanización de sus operaciones industriales.

Quizás fuese exagerado concluir que el ferrocarril salvó de la ruina a la plantación azucarera y a la agricultura en general, pero es indudable que la expansión lograda a mediados del siglo XIX no hubiera sido posible sin ese nuevo medio de transporte.

NOTAS

- ¹ Archivo General de Indias. Santo Domingo Legajo 2221. Indiferente General Legajo 1527 (En adelante A.G.I.).
- ² *Ídem*.
- ³ Sagra, Ramón de la, *Historia, política estadística de la isla de Cuba*, 1831, p. 104.
- ⁴ Pezuela y Lobo, Jacobo, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, Madrid, 1863-1866, T. I, p. 62.
- ⁵ Cuadro estadístico de la Siempre Isla de Cuba correspondiente al año 1827, formado por una Comisión de Jefes y Oficiales de orden y bajo la dirección del Excelentísimo Señor Capitán General don Francisco Dionisio Vives, La Habana, 1829.
- ⁶ Pichardo, Esteban, *Caminos de la isla de Cuba, Itinerarios*, Habana, t. 1, pp. 9/11.
- ⁷ *Ídem*.
- ⁸ Moreno Friginals, Manuel, *El Ingenio*, La Habana, 1978, t. I, pp. 193/195. t. 3, p. 122.
- ⁹ Sagra, Ramón de la, “Historia económica”, *op. cit.*, p. 85.
- ¹⁰ *Ídem. Op. cit.*, p. 220.
- ¹¹ Anales de la Isla de Cuba, *Diccionario Administrativo, económico, estadístico, y legislativo*, por Félix Erenchum, Año 1856, Madrid, 1861, p. 1789.
- ¹² La Sociedad Económica de Amigos del país fue uno de los organismos más dinámicos del vasto proyecto de fomento promovido por la Ilustración. En España, la pionera fue la Sociedad Vascongada de Amigos del País, iniciada por el Conde de Peñafiorida en 1765, pero fue la Sociedad de Madrid auspiciada por Campomanes la que funcionó como modelo de organización para las que se irían constituyendo en España y América a instancias de Carlos III y sus ministros ilustrados. En Cuba, recibió el nombre de Real Sociedad Patriótica en algunos períodos. Desde la óptica del Siglo XX, sus fines se han sintetizado así: “Las Sociedades Económicas nacieron para remediar vocación de competencia y propulsión de asesoramiento y de los intereses materiales del país, y especialmente de los problemas económicos”. Nova, E., *Las Sociedades Económicas de Amigos del País. Su influencia americana*, Madrid, pp. 20-28.
- ¹³ Para estas fechas ya se había comprobado de manera indudable que el camino de Hierro era una vía factible para el movimiento de carros tirados por un locomotor, lo que representaba un gran valor comercial. La comprobación había ocurrido en 1829, cuando en el concurso de locomotoras convocado por la línea en construcción entre Manchester y Liverpool en la Sección de Rainhill, triunfó la Rockey diseñada y construida por George y Robert Stephenson y Henry Booti. Venció todos los obstáculos y alcanzó una velocidad de 38km por hora con plena carga, y en vacío superó los 46 km. por hora, de modo que fue seleccionada para tirar de los nuevos trenes que comenzarían a correr entre Liverpool y Manchester. A partir de la prueba de Rourdhill, y en ello radica su significación histórica, quedaba decidida la utilización de la locomotora de vapor para tirar de los nuevos trenes, como sustituto de la tracción a sangre que se había utilizado durante décadas en las minas y para carga entre puntos próximos; desde ese momento se emplearon carriles de madera o de hierro. Day, John, *Trenes*.
- ¹⁴ Archivo Histórico Nacional de Madrid (en adelante A.H.N) Ultramar, Fomento, Legajo 1072, Exp.38.
- ¹⁵ *Ídem*.

- ¹⁶ Archivo Histórico Nacional de Madrid (en adelante A.H.N.) Ultramar. Fomento, Legajo 37 caja 1 Exp.2 Real Orden de 12 de octubre de 1834.
- ¹⁷ A.H.N. Ultramar Ultramar Fomento, Legajo 1072, Exp. 38.
- ¹⁸ Moyano Bazzani, Eduardo, *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX* Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1991, p. 118.
- ¹⁹ Moyano Bazzani, Eduardo, “La mano de obra canaria en la construcción del primer ferrocarril cubano”, Las Palmas, *IX Coloquio de Historia Canario-Americana*, 1991.
- ²⁰ Sagra, Ramón de la, *Historia económica política y estadística de la Isla de Cuba o sea de sus progresos en la población, la agricultura*, Habana, 1831, pp. 35 y ss.
- ²¹ Saco, José Antonio, *La supresión del tráfico de esclavos africanos en la Isla de Cuba examinado...*, París, 1845.
- ²² Ayknoyd, W, R., *The store of Sugar*, Chicago, pp. 89-97.
- ²³ Abad, L.V., *Azúcar y caña de azúcar*, La Habana, 1945, p. 4.
- ²⁴ Moreno Fragonal, M., *El Ingenio*, La Habana, 1964, T. I, p. 151.