

EL PRIMER FERROCARRIL DE HISPANOAMÉRICA

Autor: Eduardo Milian Bernal

Colaboración: Lic. Onelio García Pérez

Fuentes: ARQUITECTURA Y URBANISMO. La labor de los ingenieros militares en los ferrocarriles de Cuba (1837-1898). Rolando Lloga Fernández -Arquitecto-, Fondo de planos y mapas del Archivo Nacional de Cuba, Efemérides del municipio Boyeros. Agosto, 2010, Autor.



Compañía de Caminos de Hierro de La Habana

El ferrocarril había sido fundado en Inglaterra en 1825, luego le siguieron Francia, Alemania, Bélgica, Rusia y doce años después fue introducido en Cuba como pionero en toda Hispanoamérica y segundo en América, después de los Estados Unidos. El promotor del primer ferrocarril de Cuba fue Claudio Martínez de Pinillo, Conde de Villanueva, nacido en La Habana y por lo tanto un criollo.

En el primer proyecto ferroviario en Cuba fue la **Junta de Caminos de Hierro**, primeras décadas del siglo XIX una comisión encargada de evaluar su factibilidad técnica y económica, contó con el asesoramiento del **Capitán de ingenieros Manuel Pastor y Francisco**, destacados representantes de la **Subinspección del Real Cuerpo de Ingenieros en Cuba**. Los profesionales de esa fuerza contaban con una vasta experiencia y eran los más capacitados en materia de topografía. No obstante su participación fue limitada al tratarse de un tópico completamente nuevo. El análisis de los fondos de **Planos Archivo Nacional de Cuba** mostró a su vez, que a mediados del siglo XIX esos profesionales ya estaban laborando en los ferrocarriles.

Ante los inconvenientes tecnológicos, la enunciada inexperiencia y la proximidad de Cuba a los Estados Unidos que ya vivía un pujante desarrollo de los ferrocarriles, incitó a las autoridades buscar los técnicos, herramientas y personal obrero en dicho país. En **1835** se firmó en **Nueva York** el contrato con los ingenieros estadounidenses, por tal acuerdo llegaron a La Habana el ingeniero **Alfred Cruger** en calidad de **primer**

ingeniero y **Benjamín H. Wright Jr. como segundo** con todos los instrumentos para delinear y escoger el trazado de la vía. Junto a los ingenieros norteamericanos laboraron ingenieros de la Isla.

Los prestigiosos historiadores **Oscar Zanetti** y **Alejandro García**, en su obra **Caminos para el Azúcar**, al realizar una valoración del significado de la construcción del ferrocarril Habana-Bejucal, expresan que: **“La explotación del tramo Habana-Bejucal no fue verdaderamente un éxito económico”**... El territorio por donde pasaban las primeras dieciséis millas del camino era relativamente poco productivo; únicamente las regiones situadas más al sur de Bejucal podían suministrar al ferrocarril un volumen de carga relativamente satisfactoria. Sin embargo, en el escenario local, el cruce de la primera locomotora sí tuvo sus efectos socioeconómicos inmediatos, no solo por haber dado origen a nuevos caseríos, sino porque revitalizó la agricultura al incorporar sus tierras y su producción al mercado e hizo crecer el tráfico de carga en carretas que conducían los productos agrícolas desde Santiago, Rancho Boyeros, San Antonio de los Baños, Govea.



Primer puente construido sobre el Río Almendares

DIFICULTADES PARA SU TRAZADO

Para comprender los obstáculos es necesario subrayar que el tramo inicial para el trazado del primer ferrocarril presentaba algunas complejidades debido a que arribar a su destino en ocasiones presentaba desniveles que obligaron a la proyección de complicados trabajos de infraestructura, para solventar los obstáculos existentes. Hubo que atravesar elevaciones, salvar ríos, cañadas, terraplenar, ejecutar varios puentes y alcantarillas, esto constituían los mayores obstáculos geofísicos en el trayecto del **Camino de Hierro** además de los precios del hierro importados de Inglaterra.

Las obras se iniciaron el **9 de diciembre de 1835**, se trajeron para llevarlas a cabo, primero **obreros irlandeses reclutados en Nueva York**, y luego intervinieron negros esclavos y libertos, chinos, españoles, emigrantes canarios, de Estados Unidos, yucatecos y criollos, alguno fueron explotados con intensidad. El trazado del primer tramo fue justamente la etapa de mayor dificultad constructiva por razones esenciales; en primer lugar lo accidentado del terreno y obstáculos naturales elevaciones, ciénagas, que aumentan la complejidad de algunas obras que presentaban serios impedimentos al avance de la línea, así como a la dureza del clima, los insectos, las enfermedades tropicales y las fiebres conocidas como **fiebre de Vento** que provocó estragos entre los obreros lo que hizo necesario, en ocasiones, renovar la fuerza de trabajo.

Las condiciones de trabajo eran pésimas, las jornadas laborales eran de **16 horas diarias** y la alimentación escaseaba. En **1836** hubo dos epidemias de cólera morbo que dejaron un elevado número de fallecidos. Se calcula que durante la construcción del **ferrocarril de La Habana** se produjeron alrededor de **13 muertes por kilómetro de vía**. Por los factores antes enunciados en las obras en ejecución de la línea férrea y según

cálculos conservadores fallecieron entre **1100 a 1200 personas** y de ellos **340 esclavos** fueron enterrados en la **parroquia de El Cerro** y otras aéreas próximas.

EL PUENTE SOBRE EL RIO ALMENDARES

El primer gran obstáculo en el trayecto fue el **río Almendares** y el puente sobre dicho cause, los ingenieros determinaron construirlo con sillerías sobre el **río Almendares** que estaría sostenido por **200 pilares de cantería adquiridos en los Estados Unidos**. Para el buen drenaje de la línea, esta se tendía sobre una capa de balasto de 6 pulgadas de espesor. Estuvo siempre previsto que la vía férrea se colocara sobre traviesas de madera, dada su escasez por la quiebra de los contratistas, fueron sustituidas por similares de canterías de 7.5 pies de largo por 2 de ancho y 1.5 de espesor; se colocaron a 12 pies una de otras.

EL TUNEL O SOCAVON

Otros de los obstáculos más complejos que se presentaba era el desnivel de los terrenos. El tramo de **La Habana a Bejucal** fue muy difícil, su destino estaba a **320 pies por encima de La Habana** en ocasiones con inclinaciones de 30 pies. La variabilidad del terreno exigió trabajos múltiples y complejos, como fueron aumentar el nivel de los terraplenes, rebajar lomas y mesetas existentes en las denominadas **elevaciones de Barco** en las proximidades del **río Almendares** y la perforación de un **túnel o Socavón**. Hasta hoy algunos lectores se preguntan en que sitio de su recorrido se encontraba dicho túnel y como fue cavado en las rocas en esa época de ausencia de la tecnología requerida. Ese túnel fue perforado en el conocido sitio denominado **“Retiro de Vento”**, en terrenos de **D. Carlos Pedroso**, en las elevaciones conocidas en la época como **“Cuchillas de Barco”**, junto a las laderas y las frondosas márgenes del **río Almendares**, cercano al lugar que años más adelante se creó una parte del **Acueducto de Vento**.



Grabado del túnel de Socavón elevación situada entre la entrada de Fontanar y Río Cristal

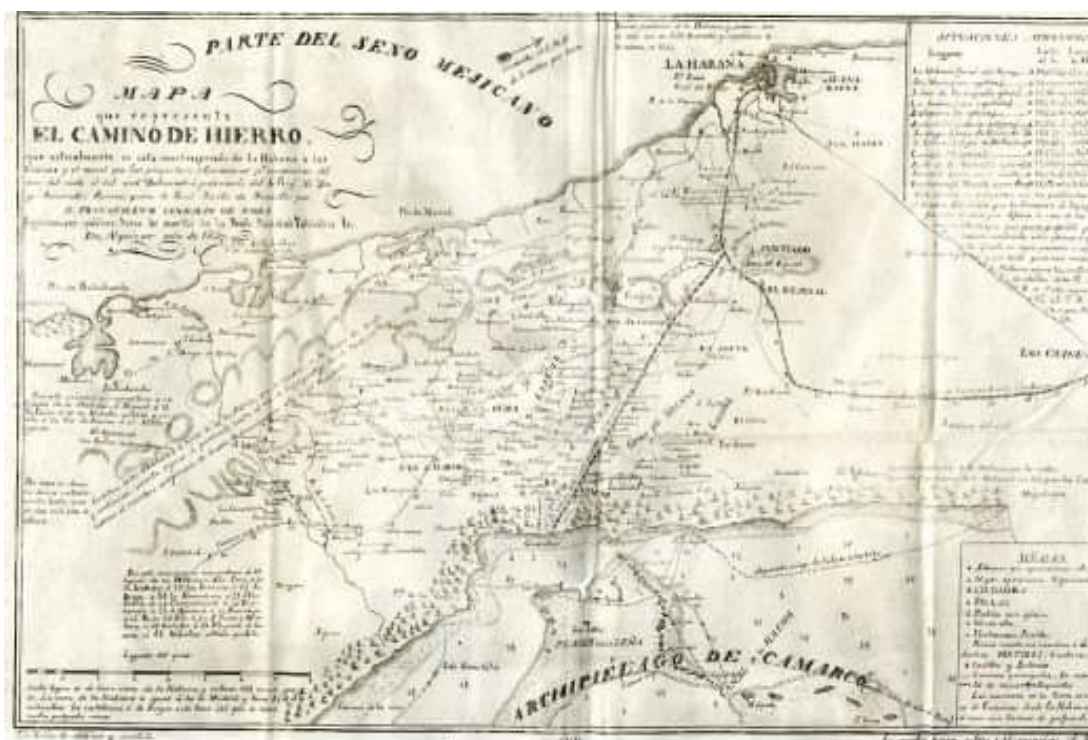
El **túnel Socavón** cavado en esta área tenía: **14 pies de ancho, 16 de alto y 325 de longitud**. Era el **primer túnel construido en Cuba** con la participación de ingenieros extranjeros y cubanos. Ese primer túnel ferroviario en la Isla se construyó con mucho esfuerzo también con la participación de cientos de hombres. A todos los factores enunciados en líneas precedentes se añade las opiniones adversas de personas que consideraban que cuando el tren pasase por un túnel el humo ahogaría a los viajeros o aquellos que sostenían erróneamente que el ruido, el humo y la velocidad les acabarían provocando ceguera o múltiples dolencias nerviosas. Otros eran los preocupados por la huella en el medio ambiente que iba a dejar este **“demoniaco caballo de hierro”**. Contra todos estos inconvenientes y opiniones adversas se enfrentaron aquellos iniciadores la obra del siglo. El **túnel Socavón** fue demolido con posterioridad para la ampliación de la **Avenida de Rancho Boyeros**, aunque su perforación en la montaña (pared lateral) y línea ferroviaria permanece en el mismo lugar en la actualidad.

No imprima este material -ahorre papel-, cuide el medio ambiente.

LA INAUGURACION DEL PRIMER TRAMO

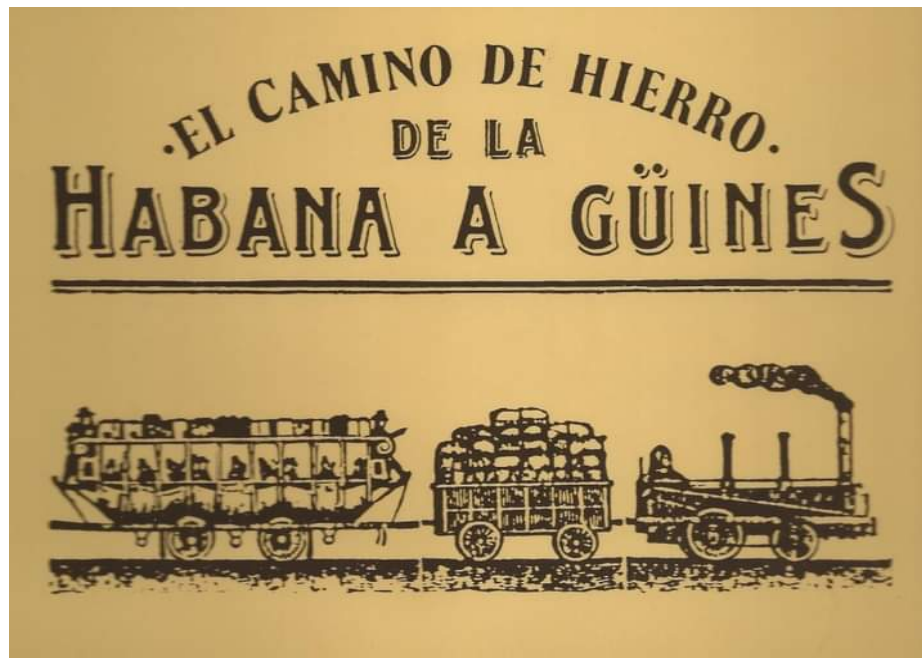
El primer tren que se deslizó por las paralelas de hierro salió del **Taller de Ciénaga**, sede del **ferrocarril colonial de Cuba**, en un **viaje de prueba**, el **13 de noviembre de 1837**. Arribó a **Bejucal** a las 10:18 a.m. Esa prueba la publicó el **Diario de la Marina**, el **18 noviembre de 1837**.

El **19 de noviembre de 1837**, en homenaje al santo de la **Reina Isabel II**, se concluyó este primer camino de hierro cubano y latinoamericano y se inauguró solemnemente por la **Junta de Fomento**. Ese día a las 8:00 a.m., salió el **primer tren en dirección a Bejucal**. Con su partida, **Cuba se convertía en el séptimo país del mundo** en disponer de esa vía de transporte, aventajando en más de una década a la propia metrópolis española. El torrencial aguacero que caía en la capital desde tempranas horas de aquel día no desanimó a los cientos de curiosos que debajo de los paraguas o abrigados con capas acudieron a un improvisado paradero del tren construido en la llamada quinta de Garcini.



Mapa donde se observa la ampliación de la vía

Alrededor de las siete de la mañana, varios mecánicos bajo la supervisión del ingeniero norteamericano **Alfred Cruger** comenzaron a preparar la **locomotora modelo "Rocket"** creada por **George Stephenson** y **fabricada en Inglaterra**. El gentío observaba detenidamente aquel extraño carruaje de hierro, caldera y chimenea seguido de varios coches cuyas ruedas descansaban sobre dos vías férreas paralelas que se dirigían al sur y se perdían en la distancia. Se llenaron las calderas de agua y encendieron la leña; poco después comenzó a humear la chimenea y a salir el vapor por las válvulas de escape. Entre tanto **70 viajeros** iban acomodándose en **tres coches de 24 asientos** cada uno, mientras los maleteros acomodaban los bultos en dos vagones de carga. En su andar pasó sobre el puente recién construido, atravesaron el puente sobre el **rio Almendares** y el túnel en Vento, por vez primera pasaba un tren por los poblados de Ciénaga, Aguada del Cura, atravesaba el **Corral de Sacalohondo (Wajay)**, Rancho Boyeros, cercanías del poblado de Santiago de las Vegas y **Rincón**, lugares adornados con banderas, flores y donde los vecinos saludaban su paso. Nuestro país se convertía en uno de los primeros del mundo en inaugurar este avance en las comunicaciones.



Compañía de Caminos de Hierro de La Habana a Güines

AMPLIACIÓN DE LA VÍA FÉRREA

La construcción del **primer camino de hierro** estuvo seguida del proceso de su ampliación hasta la **villa de Güines** y la creación de nuevos ramales que **partiendo de Rincón** conducía a diferentes puntos de la Isla. El **14 de noviembre de 1838**, el Gobierno político y militar de La Habana, a solicitud de la Junta de Fomento, aprobó la construcción de un **ramal hasta la villa de San Antonio** y desde allí hasta el **surgidero de Guanímar** en la costa sur. Ello significó grandes ventajas porque unió las comunicaciones marítimas con el ferrocarril, facilitando el transporte de pasajeros y la conducción de productos. La construcción de este ramal tuvo que salvar un importante obstáculo natural, el **río Govea**, sobre cuyo cauce se construyó un puente de madera que es destruido al poco tiempo por la crecida del río. En agosto de 1861 se aprobó el trazado de un nuevo ramal desde un punto intermedio de la línea principal entre la **Aguada del Cura y Rincón hasta Santiago de las Vegas**.

Posteriormente se adquirieron **ocho locomotoras** y los carriles necesarios en Inglaterra, la Real Junta de Fomento, de Agricultura y Comercio autorizó a **Basilio Sánchez y Gerónimo Huerta** para instalar un tren de volantas de alquiler entre **Rincón y San Antonio de los Baños**, con el objetivo de conducir a los pasajeros desde la estación ferroviaria hasta esa ciudad. Solicitudes similares se hacen por vecinos de **Santiago, Rancho Boyeros y Wajay**. En la noche del **5 de octubre de 1841** se produjo una catástrofe en el río Govea que obligó a construir un puente provisional, sustituido en breve por otro de cantería, hierro y madera con un valor de 34 057 pesos.

El trazado y construcción del primer camino de Hierro en Cuba, uno de los primeros en América Latina conto con la activa colaboración de ingenieros norteamericanos, españoles y cubanos. La obra puso a prueba las capacidades y la versatilidad de esos profesionales en el ejercicio de diversas funciones tales como: el diseño de los trazados ferroviarios y sus obras ingenieras principalmente. Su introducción representó un hito en todas las esferas de la vida del país. A lo largo de su trayecto la mayor dificultad constructiva en la línea lo constituyó lo accidentado del terreno. Hubo que atravesar lomas, salvar ríos y cañadas, terraplenar una ciénaga y ejecutar varios puentes, alcantarillas y la perforación de un túnel con la participación de ingenieros militares. La obra se concluyó e inauguró en 1837. Nuestro país constituía de esta manera en unos de los primeros países del mundo en poner a funcionar un Camino de Hierro movido por la energía de vapor.

No imprima este material -ahorre papel-, cuide el medio ambiente.