

# **EL ANTIGUO FERROCARRIL ELÉCTRICO HABANA-GÜINES, ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO Y CAMBIO DE PAISAJE DESDE 1906.**

**Isell María Guerrero Bermúdez**

Hasta finales del siglo XVIII, Cuba estaba principalmente formada por comunidades sociales con una relativa autonomía, pero el avance del azúcar a través del sistema ferroviario condujo gradualmente a la desaparición de características distintivas en aras de la unidad. En cada área donde se establecía una plantación de caña de azúcar, surgía una estructura social similar con intereses comunes. El ferrocarril desempeñó un papel importante en la configuración del paisaje cubano, ya que las líneas conectaban las plantaciones dispersas y enlazaban los núcleos urbanos de la región occidental, como Cienfuegos, Trinidad, Puerto Príncipe y Oriente. Según Moreno Friginals, a mediados de la década de 1850, el país ya había logrado una unidad física, y el proceso de integración social estaba en marcha. "Los productores de azúcar ya se centraban en Cuba y surgían proyectos de grandes centrales azucareras en las áreas vírgenes de Camagüey y Oriente" (Friginals, Traviesas, 1978), objetivos que se concretaron en el siglo XX bajo la influencia del capital estadounidense. Este proceso de integración, impulsado por la expansión de la industria azucarera, tuvo lugar tanto en las zonas rurales como en las ciudades cubanas. Uno de los primeros cambios ocurrió en el ámbito urbano. Urbanistas y economistas buscaron regular el crecimiento de los principales centros de población mediante la creación de una infraestructura arquitectónica similar, con el fin de dotar al entorno físico donde se desarrollaba la producción azucarera de una coherencia visual y unidad.

Además de su sistema urbano, la región de La Habana disponía de una extensa red de ferrocarriles suburbanos, interurbanos y de larga distancia, tanto a vapor como eléctricos. Algunos cambios en el sistema ferroviario se llevaron a cabo mediante la electrificación de ciertas líneas ferroviarias a vapor, como se explicará más adelante, siguiendo una tendencia que se observaba en gran parte del mundo. Sin embargo, hubo tres líneas eléctricas completamente nuevas en Guanajay, Güines y Matanzas. Los trenes de vapor comenzaron a transportar pasajeros desde la estación de Villanueva a Bejucal en 1837, desde la estación Fesser a Guanabacoa en 1858, desde la estación Cristina a Rincón en 1861 y desde la estación Concha a Marianao en 1863. Una línea de tracción animal que operaba entre Regla y Guanabacoa fue convertida en energía de vapor en 1884. Después de la Guerra Hispanoamericana,

la compañía "United Railways of Havana", de origen británico, adquirió la mayoría de estas líneas y formó el imperio ferroviario más extenso de Cuba (Cobiellas, 2009). Los empresarios estadounidenses adquirieron la línea de Guanabacoa y el sistema de tranvías en La Habana, estableciendo así una nueva compañía llamada "Havana Central Railroad", que fue oficialmente incorporada el 3 de marzo de 1905 (Government railway and industrial securities of Cuba, 1907) . De acuerdo con las leyes de Nueva Jersey, y por medio de intereses relacionados con Havana Electric Railway Co., esta nueva compañía adquirió los derechos de Insular Railway Co. para la construcción de 120 millas de líneas de servicio general de ancho estándar que se extendían desde la ciudad de La Habana. Los puntos principales por alcanzar eran Güines al este, y Guanajay y Mariel al oeste, con ramificaciones hacia Santiago de las Vegas y San Antonio de los Baños al sur. Según un documento gubernamental de referencia del año 1907 (figura 1), la mayor parte de los trabajos de construcción ya se habían completado y algunas secciones de las líneas ya estaban en funcionamiento. La compañía también había adquirido una propiedad en la ciudad de La Habana, adyacente al puerto, que tenía un valor inmenso para fines terminales (figura 2).

Securities of Cuba		
HAVANA CENTRAL RAILROAD COMPANY		
INCORPORATED March 3, 1905, under the laws of New Jersey by interests affiliated with the Havana Electric Railway Co. from which this Company acquired the rights of the Insular Railway Co. to construct 120 miles of standard gauge general service lines radiating from the city of Havana.		
The most important points to be reached will be Güines to the east and Guanajay and Mariel to the west, with branches to Santiago de las Vegas and San Antonio de los Baños to the south.		
The greater part of the construction work has already been completed and some portion of the lines are already in operation.		
Property adjacent to the Harbor has been acquired in the city of Havana which should prove of immense value for terminal purposes. The Company early constructed a wharf, which it reaches over the line of the Havana Electric Railway Co., and on which it handles inward and outward going ocean freight.		
The Company uses electric locomotives and is supplied with the most modern equipment for furnishing an efficient freight and passenger service, it being also its intention to dispose of electricity for lighting and power purposes in towns through which it passes.		
CAPITAL		
First Mortgage 5% Gold Bonds due 1955,	Outstanding	Authorized
Coupon May and November,	\$8,500,000	\$10,000,000
Stock (\$100 par),	\$8,162,500	\$10,000,000
A majority of the capital stock has recently been acquired by the United Railways of Havana, and the posts of Directors and Officers have temporarily been filled, as follows, viz:		
OFFICERS		
W. E. Ogilvie,	President.	
Adolph Pavenstedt,	1st Vice-President.	
Manuel L. Diaz,	2d "	
H. L. Ashley,	Secretary and Treasurer.	
(CONTINUED)		

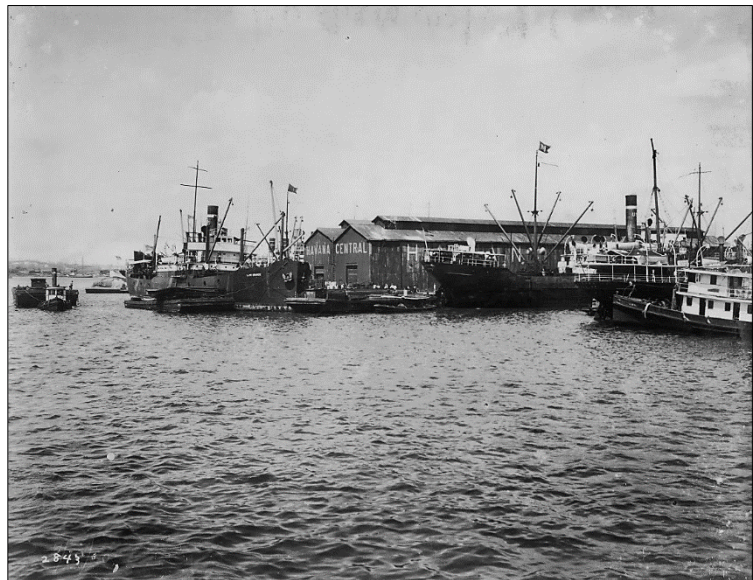


Figura 1. Capitales activos de la Havana Central Railroad Co. y sus proyectos para 1905. Fuente :

" Government railway and industrial securities of Cuba ", rapport, N. York, 1907, URL :

<https://ufdc.ufl.edu/AA00063415/00001>

Figura 2: Imagen de los almacenes de la Havana Central Railroad Co. en los muelles de la Alameda de Paula, circa 1910, tomada desde un barco en la bahía.

Fuente: Fototeca Histórica de la Oficina del Historiador de la Ciudad)

Según este documento, se había construido inicialmente un muelle que se extendía sobre la línea de Havana Electric Railway Co., y desde allí se gestionaba el transporte marítimo de ida y vuelta. Además, se utilizaban locomotoras eléctricas y se contaba con equipos modernos para brindar un

servicio eficiente de carga y pasajeros. Asimismo, tenían la intención de suministrar electricidad para fines de iluminación y energía en las localidades por donde pasaban. Después de adquirir la línea Guanabacoa en 1900, la recién establecida compañía implementó una política de promoción de los tranvías interurbanos, lo que otorgó una nueva dimensión a la conectividad física de la ciudad.

Según Morrison (s.f.), en su investigación sobre "The Tramways of Havana Province" estas líneas eléctricas interurbanas representaron importantes obras de ingeniería para su época, convirtiendo a Cuba en uno de los primeros países en contar con estos avances tecnológicos, e incluso el primero en tener líneas interurbanas electrificadas en América Latina. Esto posicionó a Cuba a la vanguardia en términos de innovación y desarrollo en el campo del transporte eléctrico en la región.

Mediante la recopilación de información en el Archivo Nacional de Cuba, específicamente en los legajos destinados al Archivo Ferroviario y en el Archivo del Municipio de San José de las Lajas, el 3 de julio de 1905, la Havana Central Railroad Company presentó una solicitud al Gobierno Superior donde se solicitaba permiso para establecer líneas, estaciones y paradas utilizando carros con tracción eléctrica en dirección a Güines. El 16 de agosto del mismo año, el Ayuntamiento de San José de las Lajas fue informado sobre esta solicitud realizada por la compañía británica. En este informe al ayuntamiento también se adjuntó la solicitud de adquisición o expropiación de un terreno de 30 metros de ancho y otro de 10 metros de ancho, ubicados entre las calles Martí, Maceo y Padilla (hoy 64, 54 y 42), con el propósito de establecer la estación. Además, se solicitó permiso para suministrar energía eléctrica y establecer una planta eléctrica. Según la concesión publicada en la Gaceta Oficial el 8 de septiembre del mismo año, el 30 de julio de 1907, el Ayuntamiento autorizó a la compañía mencionada a instalar postes en la vía pública.

El Ayuntamiento accedió a la solicitud y, posteriormente, el 8 de noviembre del mismo año, se otorgó la autorización para cerrar la parte final de la Calle Arturo Muñoz (hoy Calle 48). Sin embargo, esta autorización estuvo sujeta a la condición de que la compañía adquiriera las casas afectadas por la ubicación de la estación y no alterara el drenaje que existía a través de esa calle en ese momento.

El 12 de febrero de 1907 marcó un hito para San José cuando el primer "tranvía" llegó desde La Habana, inaugurando así este servicio de transporte. Posteriormente, el 23 de marzo del mismo año, se abrió la ruta desde La Habana hasta Güines, ampliando la cobertura del servicio. Sin embargo, el 15 de septiembre de 1937, se produjo una controversia cuando pasó por la población el primer tren de combinación tirado por una locomotora de vapor, a pesar de la protesta del alcalde ante las

Autoridades Superiores y la Comisión de Ferrocarriles. Esto generó debate debido a que la concesión original estaba destinada exclusivamente a trenes eléctricos.

Dentro del término municipal, el ferrocarril contaba con diversas estaciones y apeaderos. Las estaciones principales eran Jamaica, San José y Ganuza, mientras que los apeaderos incluían Portugalete (actualmente Liberación), La Micaela y El Carmen. También había cruces y desvíos en lugares como Bella o Portugalete, Canteras de Camoa y Somorrostro. En 1929, la línea férrea se unió a la de Hershey en la Finca Armenteros, lo que permitió la conexión con los Ferrocarriles de la Costa Norte. Para esta unión, doce fincas del municipio cedieron un total de 250,294 metros cuadrados de terreno. La construcción de este ferrocarril tuvo grandes beneficios, ya que las fincas que atravesaba originalmente se dedicaban a la cría de ganado, pero luego se dedicaron mayormente al cultivo de caña de azúcar, obteniendo excelentes resultados entre los años 1916 y 1921.

Por el retraso de los trámites para llegar a Güines la HCRR abrió el primer ferrocarril eléctrico interurbano desde la costa de La Habana, la estación habanera de Arsenal hasta la villa de Guanajay (figura 3), 50 km al suroeste de la capital, el 12 de noviembre de 1906. Era un nuevo ferrocarril y a diferencia de los tranvías locales en La Habana y Guanabacoa, usaban un solo poste y un solo cable. La línea a Güines, 56 km al sureste de la capital también era una nueva línea de ferrocarril (figura 4) (Güines también tenía una línea de vapor) (figura 5). La línea eléctrica desde el centro de La Habana hasta Güines continuó durante 5 km por las vías de la izquierda hasta una fábrica de azúcar llamada La Providencia. (figura 6 y 7) (Villaroel Castro, 2009)



Figura 3: "Cuba, bullicioso andén de la estación de Güanajay 1964", fotografía de la estación de Güanajay y un tren eléctrico de cercanías.  
Fuente: Comunidad virtual Güanajay Cuba, URL: <https://www.facebook.com/142678599142440/photos/a.946689482074677/2962056717204600/>



Figure 4: Estación de tren eléctrico, Güines, hacia 1907.

Fuente: Allen Morrison, site web *The tramways of Cuba*, URL : <http://www.tramz.com/cu/hp/hp.html>





Figura 5: "Tren de caña". Tarjeta postal del periodo 1901-1907. Vista de un tren de caña recorriendo una curva en una zona montañosa. Ed. Camino, Josefina n° 28.

Fuente: "La industria azucarera a través de la tarjeta postal", sitio CubaMuseo, URL: <http://cubamuseo.net/inferior-collection/39/12206>

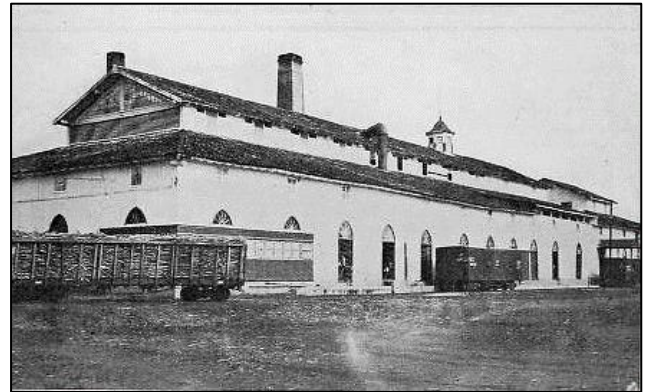


Figura 6. Central azucarero "La Providencia", circa 1911, fotografía del edificio principal utilizado para la producción de azúcar.

Fuente: "Centrales de Cuba - Central Providencia", sitio web Historia de Cuba, URL: <https://historiacuba.wordpress.com/2016/05/09/centrales-de-cuba-central-providencia/>

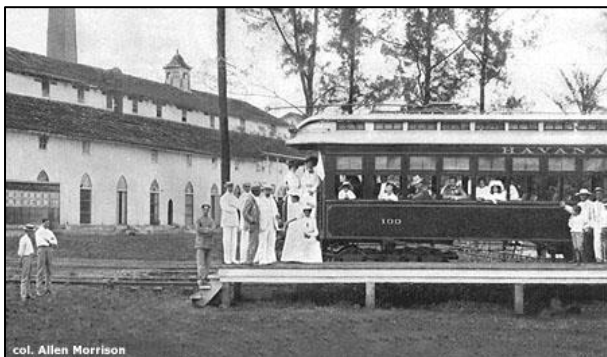


Figura 7. Grupo de personas en el coche eléctrico No. 100 de Havana Central en el central azucarero La Providencia, 1908, folleto de United Railways Co.

Fuente: Allen Morrison, site web *The tramways of Cuba*, URL : <http://www.tramz.com/cu/hp/hp04.jpg>

Después del colapso del mercado de valores estadounidense en 1907, los británicos vieron una oportunidad y United Railways adquirió el 51% de las acciones de Havana Central Railroad, lo que les permitió controlar todas las líneas ferroviarias en el área de La Habana, excepto el sistema de tranvías de Havana Electric Railway. La empresa gestionaba las líneas de "Havana Central Railroad" como una división separada y mantuvo ese nombre en sus vehículos.

Según las ediciones de 1908-1909, 1912-1913 y 1914-1915 de United Railways of Havana, Cuba: A Winter Paradise (1915), publicadas por United Railways of Havana, "La Havana Central" también operaba diez locomotoras de 40 toneladas construidas específicamente para este propósito por General Electric. El transporte de caña de azúcar, tabaco y piña desde las prósperas tierras agrícolas de Cuba hasta los muelles de la Bahía de La Habana formaba parte de su negocio. En 1910, United Railways encargó una flota de 15 vagones a American Car & Foundry y electrificó su línea de vapor que se extendía desde la estación Concha hasta Marianao. La estación central en el puerto se inauguró en 1912. La estación de Villanueva fue cerrada y se interrumpieron las líneas del ferrocarril de vapor

en la esquina de las calles Zanja y Galiano. United Railways también encargó tres vagones cisterna con baterías de la empresa Federal Storage Battery Co. en Nueva Jersey, y el servicio de trenes a batería en la calle Galiano en Cienaga se inició el 8 de enero de 1913. Sin embargo, este servicio no tuvo éxito y los vehículos fueron trasladados a la línea de San Antonio.

En 1914, United Railways llevó a cabo una expansión de su línea eléctrica desde Marianao hasta la calle Galiano. En junio del mismo año, la subsidiaria de United, Western Railway en La Habana, electrificó su línea de vapor hacia Rincón, ubicada a 20 km al sur de La Habana. Cabe destacar que esta no era la carretera original a Rincón de 1837, la cual nunca fue electrificada; el Ferrocarril Occidental corría paralelo a unas pocas millas al este.

Aprovechando los tres vehículos adquiridos para la operación Galiano-Ciénaga, United Railways lanzó un servicio de tranvía a batería en una extensión de 14 km de la línea Rincón a San Antonio de los Baños en octubre de 1914. Para 1915, United Railways operaba vehículos eléctricos equipados con postes en cinco rutas diferentes: desde la esquina de las calles Zanja y Galiano hasta Marianao, desde la estación central hasta Guanajay, Rincón y Güines, y desde Agua Dulce hasta Naranjito. También operaba servicios de tranvía local en Marianao y tranvías a batería desde Rincón a San Antonio de los Baños. Además, la empresa controlaba el sistema de tranvía eléctrico de Guanabacoa, que operaba una línea al oeste de Agua Dulce.

Según el libro de Alan Dye (1998) titulado *Cuban Sugar in the Age of Mass Production: Technology and the Economics of the Sugar Central, 1899-1929*, durante el período comprendido entre 1900 y 1929, la industria azucarera en Cuba experimentó un crecimiento impresionante, lo que llevó al país a convertirse en uno de los principales productores de azúcar a nivel mundial. Durante este tiempo, se establecieron numerosos ingenios azucareros en la isla, los cuales se consideraban entre los más modernos y de mayor capacidad en el mundo.

Durante el periodo mencionado, se establecieron importantes enclaves azucareros en las provincias centro-orientales de Cuba. Estas provincias, como Camagüey, Oriente y Las Villas, experimentaron un notable crecimiento en la producción de azúcar y se convirtieron en áreas clave para la industria azucarera cubana. Se construyeron extensas plantaciones de caña de azúcar y se establecieron ingenios azucareros de gran capacidad industrial en estas regiones. Además, se desarrolló una infraestructura de transporte que incluía la construcción de vías férreas para facilitar el traslado de la caña de azúcar hacia los puertos exportadores. Como resultado de estas inversiones y expansiones,

las provincias centro-orientales se convirtieron en actores determinantes en la producción total de azúcar de Cuba. Mientras tanto, las provincias tradicionalmente productoras de azúcar como La Habana, Matanzas y Santa Clara vieron reducida su participación relativa en la producción azucarera. Por ejemplo, la provincia de La Habana, que solía ser una importante productora de azúcar, experimentó una disminución gradual en su contribución a las zafras a lo largo de las tres décadas del siglo. Su participación pasó del 10.22% en el año 1901 al 7.55% al finalizar la década de 1920. Este cambio en la geografía de la producción azucarera reflejó una redistribución de la actividad económica en el sector, con un crecimiento significativo en las provincias centro-orientales y una disminución relativa en las provincias occidentales (Moreno Friginals, 1978).

A pesar de que la proporción de azúcar producido por las provincias del Occidente de Cuba disminuyó en comparación con el resto de la isla, la cantidad total de azúcar producido en cada una de estas provincias continuó aumentando. Un ejemplo destacado es la provincia de La Habana, que experimentó un crecimiento significativo en su producción de azúcar durante los tres decenios mencionados. Durante ese período, La Habana logró multiplicar su producción de azúcar por más de dos veces y media, además de aumentar la producción por cada ingenio azucarero. Esto demuestra que, a pesar de la disminución relativa en términos porcentuales, la producción de azúcar en el Occidente de Cuba siguió en constante crecimiento, al igual que en el resto del país (Álvarez, 2017).

Durante la Primera Guerra Mundial, la demanda mundial de azúcar se incrementó drásticamente, lo que generó dificultades financieras para la principal industria azucarera de Cuba debido a la caída de los precios y la especulación por parte de productores y banqueros. Como resultado, muchas empresas se endeudaron y tuvieron que optar entre detener sus operaciones o transferir sus activos a sociedades mercantiles con mayor capital para financiar las zafras.

Después de las dos primeras décadas del siglo XX, se experimentó nuevamente una situación de inestabilidad en la industria azucarera de Cuba como resultado de los cambios en los mercados después del final de la Primera Guerra Mundial. Hacia finales de la década de 1920, específicamente en la zafra de 1928-1929, solo quedaban en la provincia de La Habana doce centrales azucareros en producción. De estos, ocho pertenecían a los tres grupos empresariales más poderosos de la provincia. En ese año, estos grupos llegaron a producir el 86.54% de todo el azúcar elaborado en la provincia de La Habana (San Marful, 2003). La Gran Depresión de 1929 marcó el final del prolongado ciclo expansivo de la producción azucarera en Cuba. Las cosechas de azúcar cubanas, que habían superado los cinco millones de toneladas en 1925 y 1929, promediaron poco más de tres millones durante la

siguiente década. Solo con la llegada de la Segunda Guerra Mundial se logró una recuperación temporal, pero luego las cifras de producción se estabilizaron en niveles más bajos a mediados de la década de 1950. Estos niveles eran similares a los registros de hace tres décadas, lo que indica un estancamiento en la industria. Es importante destacar que la crisis en la producción azucarera también tuvo un impacto negativo en el sector ferroviario, desencadenando una fase de crisis y redefiniciones funcionales que continúa hasta el día de hoy.

Según Berta (1991), en su artículo sobre los transportes habaneros, el servicio de trenes experimentó no solo los impactos de la situación azucarera, sino también la aparición del único medio alternativo que podía competir en las condiciones de Cuba: el transporte en automóviles. En 1931, este desafío se intensificó con la inauguración de la carretera central, una vía asfaltada de 1.144 km que atravesaba el país de este a oeste, corriendo paralela -y bastante cerca- de la red ferroviaria nacional. En los años siguientes, se continuó construyendo carreteras secundarias y vías asfaltadas a un ritmo más o menos constante. Como resultado, a principios de la década de 1950, Cuba ya contaba con una extensa red vial de aproximadamente 4.700 km, una longitud similar a la de la red ferroviaria pública. El aumento en el número de vehículos motorizados en circulación fue aún más rápido, especialmente después de la Segunda Guerra Mundial.

Las líneas Guanajay y Güines fueron desconectadas en 1939 y la línea Rincón volvió a la tracción a vapor en 1940. Durante la década de 1940 United Railways ofreció un servicio especial a sus empleados: todas las mañanas una locomotora a vapor y un automóvil de pasajeros los llevaban desde la estación de Concha a sus Tiendas en Ciénaga; el trenecito los traía de regreso por la noche. El 24 de julio de 1953, las restantes operaciones de larga distancia de Ferrocarriles Unidos fueron rebautizadas como Ferrocarriles Occidentales de Cuba. Hoy en día, las líneas Guanajay y Marianao desaparecieron, pero los vagones diesel aún operan en las antiguas rieles interurbanos que conectan La Habana con Güines (estudio de caso principal). También circulan por carreteras interurbanas hacia Rincón (aunque esta línea ahora termina en el Aeropuerto Internacional José Martí, que se construyó al norte de Rincón). Los trenes diésel también circulan en la línea de vapor 1837 hacia Rincón, que se ha desviado alrededor del aeropuerto.



## BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, A. G. (2017). Azúcar y progreso material en la provincia de La Habana (1900-1930). *Batey. Revista Cubana de Antropología Sociocultural*, 9 (9), 85-97.
- Autor desconocido. (1909). Electric Traction in Cuba. *Tramway & Railway World*, 243-244.
- Autor desconocido. (1909). The Havana Central Railroad. *Electrical World*, 911-912.
- Bazzani Moyano E. L. (1991). *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo*. CSIC Press.
- Cobiellas, M. (2009). British Economic Presence in Havana, 1900–1930. *International Journal of Cuban Studies*, 2, 46-53.
- Dye, A. (1998). *Cuban Sugar in the Age of Mass Production: Technology and the Economics of the Sugar Central, 1899-1929*. Stanford University Press.
- Government railway and industrial securities of Cuba (1907). [Informe]. New York: L. Turnure. Recuperado de <https://ufdc.ufl.edu/AA00063415/00001>
- Le Riverend J. (1960). *La Habana. Biografía de una provincia*. Imprenta el Siglo XX-
- Leach G.A.P. (comp.) (1997). *Industrial steam locomotive of Cuba*. Industrial Railway Society.
- Lloyd R. (1913). *Impresiones de la República de Cuba en el siglo XX*. Lloyds Greater Britain Publishing Company Ltd.
- Morrison, A. (n.d.). The Tramways of Havana Province: Havana Central Railroad, Western Railway of Havana, United Railways of Havana. *Tramz.com*. Recuperado de <http://www.tramz.com/cu/hb/hb.html>
- San Marful, E. (2003). *La provincia de Matanzas y Cuba: Azúcar, población y poblamiento (1492-1981)* [Tesis de Doctorado, Centro de Estudios Demográficos, Universidad de La Habana].
- Santamaría García A. (2001). *Sin azúcar no hay país: la industria azucarera y la economía cubana (1919-1939)*, CSIC Press.
- Santamaría García A. (2019). Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (siglos XIX-XX). En Gómez T. & Vidal Olivares J.(comps.). *Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (siglos XIX-XX)* (430p). EUDEBA.
- Santamaría García A., Acosta Albelo Z., Corrales Vázquez I. et al. (2020). *Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba*. DIGITAL CSIC-
- Santamaría García A. (2002) *La industria azucarera y la economía cubana durante los años veinte y treinta*. Universidad Complutense de Madrid.

- Santamaría García, A. (1998). El ferrocarril en las Antillas españolas (Cuba, Puerto Rico y la República Dominicana), 1830-1995. En: Sanz J. (coord.), *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica:(1837-1995)* (pp. 289-334). Ministerio de Fomento.
- Sanz J. (coord.) (1998). *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica*. Ministerio de Transportes.
- Sobrino Simal J. (2015). Los paisajes históricos de la producción en Cuba. En: Niglio O. & Gómez Consuegra L. *Conservación de centros históricos en Cuba* (pp. 225-246) Aracne.
- United Railways of Havana. (1915). *United Railways of Havana, Cuba: A Winter Paradise. 1908-1909, 1912-1913, 1914-1915*. New York: United Railways of Havana.
- Villaroel Castro, J. M. (2009). Los trenes eléctricos en Cuba. En: Sa Leal P. (Ed.). *Trocha 1435. Los ferrocarriles en Cuba* (pp. 184-185). Ciencias Sociales.