



***Los rieles que hicieron ciudad. Los tranvías de La Habana***

---

**Autor:** Michael González Sánchez  
**Editorial:** Boloña, La Habana, 2018.  
**ISBN:** 978-95-929-4189-2.  
**Páginas:** 220

La historia de los ferrocarriles en Cuba, aunque tiene carencias en su investigación, comparativas, económicas, goza de excelentes estudios en lo referente a la evolución y desarrollo, aspectos políticos, sociales, incluso empresariales, entre los relativamente modernos, por ejemplo, Oscar Zanetti; Alejandro García Álvarez: *Caminos para el azúcar* (La Habana. Ciencias Sociales, 1987), *El Camino de Hierro La Habana-Güines* (Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1987),

Eduardo Moyano: *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana en el siglo XIX* (Madrid. CSIC, 1991); Juan C. Santamarina: *The Cuba Company and the Cuban development, 1900-1959* (New Brunswick. State University of New Jersey, 1995); Jesús Sanz Fernández, coord., et al. *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica, 1837-1995* (Madrid. Ministerio de Fomento, CEDEX, COHOPU, 1998, con el capítulo de Antonio Santamaría. “El ferrocarril en las Antillas españolas (Cuba, Puerto Rico y la República Dominicana), 1830-1995”). *Trocha 1435. Los ferrocarriles en Cuba* (La Habana. Ciencias Sociales, 2009) o Marcos Iglesias: *Crónicas de Yaguajay: crónica tercera: el Ferrocarril de Yaguajay* (Yaguajay. Village Gallery, 2012). Además, en los últimos años se ha escrito mucho también respecto al valor patrimonial de los caminos de hierro, sus máquinas, edificaciones en la Gran Antilla: Michael Rogers: *Sugar mills of Cuba and their railway systems* (Canada, s. l., 2003), Indalecio Guzmán: *El ferrocarril. Joya del patrimonio industrial* (La Habana. Científico-Técnica, 2013), Jorge D. Tartarini; Ilka Pell et al.: *Arquitectura ferroviaria de América Latina. Cuba y Argentina* (La Habana; Buenos Aires. Consejo Nacional de Patrimonio Cultural; Ministerio de Cultura de Argentina, 2017) o Ilka Pell: *El patrimonio industrial de Cuba: protección y refuncionalización* (Madrid. Académica Española, 2018). Los tranvías, los transportes urbanos en la mayor de las Antillas, sobre todo los ferroviarios, no obstante, apenas han

sido investigados. Salvo unos cuantos artículos breves y descriptivos, los que se construyeron en las ciudades de Matanzas, Cárdenas, Cienfuegos, Camagüey y Santiago de Cuba entre finales del siglo XIX e inicios del XX no disponen de estudio alguno, y tampoco lo tenían los de La Habana hasta la publicación de *Los rieles que hicieron ciudad* de Michel González, y dos anteriores, Lázaro E. García; Zenaida Iglesias: *Tranvías en La Habana* (La Habana. José Martí, 2013) y Alfonso Cueto: *Tranvías y trenes eléctricos en La Habana* (La Habana. CIMATEL, 2017), bastante más descriptivos, sin embargo, sobre todo de los equipos en el último caso, que el que ahora nos ocupa. La obra es resultado de una tesis doctoral leída en la Universidad de Granada. El autor, además, complementa su trabajo al respecto con un *blog* sobre el tema (<http://tranviasdelahabana.blogspot.com>).

Frente a la historiografía ferroviaria anterior acerca de Cuba, el trabajo de González, aparte de por su tema, aunque en sintonía con ello, se caracteriza por conferir especial atención a la relación de los tranvías con la urbanización de La Habana, asunto que centra su investigación junto con los aspectos técnicos de ese medio de transporte y al relato de su historia. El libro destaca también por una reflexión respecto a lo que los caminos de hierro supusieron en la sociedad y economía de la isla, que fue el primer lugar en América Latina en disponer de los mismos, y séptimo en el mundo (1837), y que consiguió dotarse de una red de cerca de 6.000

kilómetros de vías de servicio público y 12.000 de industriales, entre las más densas del orbe en términos de superficie y población.

Pese a la vinculación del ferrocarril en Cuba con la producción agrario-exportadora, fundamentalmente con el azúcar, por el hecho de que la isla se caracterizó también por una considerable urbanización comparativamente hablando y bastante macrocefalia demográfica en La Habana, el problema de los transportes en sus ciudades fue igualmente objeto de interés del gobierno, la sociedad en general y los empresarios e inversiones y un negocio rentable. La capital de la Gran Antilla contó con un primer tranvía en el año 1862, tirado por caballos, que ofreció servicios a su principal área de expansión extramuros, las barriadas de El Cerro, El Carmelo (hoy en el municipio Plaza de la Revolución), Jesús del Monte (actualmente Diez de Octubre) y El Vedado –los primeros a la izquierda de la bahía, el último en la línea de costa–, que además fue incrementando su recorrido y servicios en consonancia con la extensión del poblamiento. En 1900 las líneas fueron adquiridas por la empresa Havana Railway Company, de Estados Unidos, que hasta 1902 ocupó Cuba tras participar en su guerra de independencia contra España (1895-1898), y comenzaron a prestar servicio electrificadas en 1901.

El desarrollo empresarial de la compañía de tranvías de La Habana, otro de los aspectos a los que presta atención González, experimentó grandes cambios a partir de 1907. Modificaciones en su propiedad,

vinculadas a la cubanización del accionariado de la empresa, aunque en este tema insiste poco su libro, se acompañaron de una nueva vinculación de la firma de transportes y sus servicios, la de contribuir al impulso de electrificación de la capital de Cuba, para que lo cual cerró en 1913 la planta fundada a principios del siglo XX con el fin de aportar energía a sus trenes, se inauguró una nueva, y se transformó en una la sociedad llamada Havana Electric Railway Light & Power Company, establecida en 1912. El autor, sin embargo, no abandona la indagación en el asunto de la relación de esa expansión con la urbanización, que progresaba en la ciudad, sobre todo, en los alrededores de la calzada de Jesús del Monte.

Los años de esplendor de los tranvías en La Habana y en toda Cuba acabaron con el desarrollo de los medios de transporte automotor y de servicios de autobús urbanos, lo que, además, provocó una caída en sus ingresos que incidió en su renovación. Las dificultades para la importación de combustibles durante la segunda guerra mundial permitieron postergar algo la crisis de los trenes urbanos, incluso incorporar nuevos carros, tipo jaula, que mejoraron sus prestaciones y la comodidad de los usuarios, pero en 1952 dejaron de operar. Empresarialmente hablando esto fue menos dramático, pues la propia compañía propietaria de los ferrocarriles capitalinos lo fue también de los ómnibus.

La firma que operaba los tranvías de La Habana adquirió también con el tiempo los de otras ciudades de la Gran Antilla,

en 1926 concretamente, compró los de Santiago de Cuba y Camagüey, y desarrolló también los servicios de autobús en esas localidades. En ambas el ferrocarril urbano había comenzado como en la capital de la isla, arrastrado por animales durante en siglo XIX, para electrificarse luego en el inicio de la siguiente centuria. En Matanzas fue entonces cuando se construyó uno, y algo más tarde en Cárdenas (1914), que también cerró antes, debido a la crisis de 1929. En el resto dejaron de prestar servicios en la década de 1950.

El análisis de González, aparte de lo novedoso del tema abordado y, por lo tanto, del necesario relato descriptivo de su historia, aporta al estudio de los ferrocarriles en Cuba facetas hasta ahora poco conocidas. El vínculo de ese medio de transporte con la urbanización se había examinado en obras más generales y en relación con el camino tomado por las líneas de tren de carga pública y universal, ya fuese en el caso de las grandes ciudades y su expansión por el recorrido que aquellas tomaron, o de los nuevos poblados fundados en el medio rural en la proximidad de las paralelas. Si en tales líneas esto fue más bien una externalidad, para las de tranvía resultó un claro objetivo. Atender la movilidad de las personas que cada vez vivían más lejos del centro de La Habana (igual que en el caso de Santiago de Cuba, Camagüey, Cárdenas o Matanzas) y fomentar el crecimiento de sus barrios periféricos fue razón de su existencia, desarrollo y aumento de sus ingresos.

*Los rieles que hicieron ciudad. Los tranvías de La Habana*, se completa

con los necesarios datos estadísticos del transporte y la economía de sus empresas y con su análisis. Además, ofrece al lector una colección de ilustraciones, fotografías y cartografía que permiten visualizar su historia y sus itinerarios, algunas en color –las que fueron tomadas o confeccionadas ya así–. Un apéndice documental presenta las concesiones para la construcción de ese medio de transporte dadas en el siglo XIX, los estatutos de la compañía que los administró en el siguiente, publicados en 1902, y una relación de sus rutas en 1919. Completa la obra una sucinta y selecta bibliografía.

Antonio Santamaría García  
Instituto de Historia, Centro de  
Ciencias Humanas y Sociales  
Consejo Superior de Investigaciones  
Científicas