

EL FERROCARRIL EN LA ECONOMIA CUBANA; UNA PERSPECTIVA HISTÓRICA

Oscar Zanetti Lecuona

Instituto de Historia de Cuba

En 1837, apenas una década después de que el ferrocarril fuese probado exitosamente en Inglaterra, Cuba inauguraba su primera línea de transporte ferroviario. La introducción de tan avanzada tecnología en una remota colonia tropical de España podría parecer un hecho inconcebible, de no ser por la convergencia en aquella circunstancia de importantes factores económicos y naturales.

Desde finales del siglo XVIII la economía cubana experimentaba un asombroso crecimiento, basado en la producción de azúcar y café, dos renglones de valor estratégico para el todavía naciente sistema económico mundial. Hacia 1830, con una producción que rondaba las 100 000 T. M., Cuba aportaba casi una quinta parte de todo el azúcar comercializado en el mundo, pero las perspectivas de ese negocio parecían ensombrecerse ante las evidencias de medidas perjudiciales al sistema esclavista - sustento de la plantación cubana- y una declinación de los precios.¹

Tales condiciones indicaban a los propietarios azucareros la necesidad de controlar su coste de producción, una magnitud que tendía a elevarse, entre otros factores, porque la expansión del área de plantaciones había ido alejando paulatinamente a los ingenios de los puertos por donde embarcaban sus productos. El escaso caudal de la red fluvial cubana hacía impracticable la navegación interior y la construcción de canales, de modo que el transporte de azúcares descansaba casi por entero en medios terrestres. Sin embargo, la combinación de suelos predominantemente arcillosos y un copioso régimen de lluvias entorpecía y encarecía extraordinariamente el transporte carretero durante buena parte del año. El problema de los caminos, cuya construcción y mantenimiento se veían obstaculizados además por la carencia de materiales adecuados, se convirtió así en una verdadera obsesión para los propietarios y las instituciones económicas del país.²

No ha de extrañar, por tanto, el minucioso y actualizado conocimiento que sobre la técnica ferroviaria mostraron algunos hacendados cuando, en 1830, el capitán general Francisco Dionisio Vives les encomendó estudiar la factibilidad de introducir el ferrocarril en Cuba. Aunque dicho análisis arrojó resultados positivos, se trataba de un proyecto demasiado grande y riesgoso para la iniciativa privada, razón por la cual los hacendados prefirieron movilizar la única institución del gobierno colonial que se hallaba bajo su control, la Real Junta de Fomento, para que esta se hiciese cargo de llevar a cabo la construcción de un ferrocarril entre La Habana y el emporio azucarero del valle de Güines.

Introducido para asegurar el porvenir de Cuba como “azucarera del mundo”, el desarrollo posterior del ferrocarril en la Isla quedaría sujeto a los avatares del dulce producto, como puede apreciarse en una historia que para su somero análisis dividiremos en tres etapas.

1837-1880

En esta fase inicial el crecimiento ferroviario responde, sobre todo, a la necesidad de facilitar y abaratar la comercialización azucarera. Desde luego que alguna vía persigue otra finalidad, como el pequeño ferrocarril minero de El Cobre, y en ciertos casos el servicio ferroviario contribuye al fomento de nuevas zonas de plantación. Pero estas son más bien excepciones que vienen a confirmar la función económica esencial del ferrocarril en estos años: conectar las áreas azucareras ya establecidas con sus respectivos puertos de embarques. En La Habana, Matanzas, Cárdenas, Cienfuegos o Santiago de Cuba, se repite este esquema de modo invariable. Se trata, por tanto, de pequeñas empresas regionales cuyos promotores y propietarios son los hacendados y comerciantes con negocios en la zona servida por el ferrocarril.

La identidad de propósitos determinó la homogeneidad de los rasgos que exhibe el transporte ferroviario en Cuba durante esta fase inicial de su desarrollo. El servicio se restringe a la región azucarera centro-occidental de la Isla y a ciertos “islotos” de plantación de la mitad oriental, como Sancti-Spiritus o Guantánamo. Por ello, aunque la etapa deja como saldo casi 1 400 km. de vías en explotación –cifra que colocaba a Cuba entre los primeros países del mundo en kilometraje per cápita-, el ferrocarril está aún bien distante de constituir una red a escala insular. Los sistemas viales de las 15 empresas existentes promediaban unos 90 km. –la mayor, el FC de Cárdenas & Júcaro alcanzaba 279,5 km. en 1880- y las conexiones entre estos habían sido resultado de la coincidencia en captar la carga de una misma zona, y no tanto del interés por vincular sus servicios. Así, la red que se va conformando en el occidente de la Isla estaba plagada de rodeos innecesarios para la comunicación entre ciudades y poblaciones, panorama en el cual sólo los imperativos de la competencia introducirían cierta racionalidad. Esa circunstancia afectaba lógicamente la calidad del servicio de pasaje, pero este en modo alguno constituía una prioridad para los “camino de hierro”.

El cebo del ferrocarril cubano era la carga y, sobre todo, el azúcar. Al concluir esta etapa inicial, el 80% del azúcar producido en la Isla –775 000 T.M. en 1879- llegaba a los puertos de embarque por las vías férreas. La información disponible no permite hacer una estimación confiable de la magnitud de los ahorros que el servicio ferroviario puede haber proporcionado, pero teniendo en cuenta el elevado costo y las dificultades de los medios alternativos de transporte así como algunas evidencias de la época, no resulta aventurado afirmar que estos fueron considerables. El empleo del ferrocarril parece haber reportado a los propietarios de ingenios una disminución de entre un 10% y un 20% - según las distancias- sobre el costo total de sus azúcares colocados en almacén portuario³. Tal abaratamiento, así como los terrenos de pastos liberados por la reducción de las numerosas boyadas empleadas por el transporte carretero, las facilidades para el traslado de maquinaria pesada o instrumental frágil y otras ventajas proporcionadas por el transporte ferroviario, posibilitaron el rápido incremento de la producción azucarera cuyo monto se triplica entre 1840 y 1860. Paradójicamente, el ferrocarril también contribuyó a postergar el final previsible de la esclavitud, pues los ahorros que produjo compensaron el incremento que, sobre todo a partir de 1854, experimenta el costo de la fuerza de trabajo esclava.

Aunque otros renglones productivos –el tabaco, por ejemplo- se vieron también favorecidos por el ferrocarril, dado el volumen y peso de sus cargas el azúcar resultó ser el principal beneficiario del novedoso medio de transporte. Algunas producciones

agrícolas y artesanales de importancia secundaria, por el contrario, se vieron perjudicadas, pues el ferrocarril derribó las débiles barreras de costo que las protegían al facilitar el acceso barato de mercaderías importadas a los mercados locales del interior del país. Al elevar la rentabilidad relativa del azúcar y reducir el precio de los bienes importados, el transporte ferroviario propiciaría la especialización de la economía cubana.

El ferrocarril sintió muy pronto el peso de las condiciones estructurales que sus servicios contribuían a modelar. Los ingresos de las compañías ferroviarias resultaban una variable dependiente de la producción azucarera, según puede apreciarse en la gráfica I. El negocio ferroviario se beneficia, por tanto, del crecimiento continuo que registra la producción de azúcar casi hasta finalizar la etapa examinada. La mayor parte de las empresas pagaban sustanciosos dividendos a los accionistas locales y –al menos hasta la década de 1860- pudieron satisfacer puntualmente las obligaciones derivadas de empréstitos contratados con la banca inglesa para el fomento y expansión de sus vías. Esta última práctica, iniciada con el proyecto ferroviario Habana-Güines, habría de reiterarse en las nuevas empresas como resultado de la ausencia de un verdadero sistema bancario en la Isla y de la virtual inexistencia de un mercado local de valores, condiciones estas que, pese a su envergadura empresarial, los ferrocarriles no conseguirían modificar.

Salvo excepciones, durante la etapa inicial de su desarrollo los ferrocarriles cubanos constituyeron un próspero negocio. El ingreso medio por kilómetro de vía –4 782 pesos en 1862- era realmente inferior al obtenido en la mayor parte de los países de Europa occidental, pues una circulación mercantil poco diversificada y orientada al exterior dificultaba en Cuba la óptima explotación de equipos e instalaciones. Muchos vagones hacían vacíos el viaje de retorno desde los puertos hacia las regiones agrícolas del interior, pero las compañías compensaban sus elevados costos de explotación mediante la fijación arbitraria de las tarifas, libres de una efectiva regulación por parte del gobierno colonial. Mientras el azúcar disfrutó de ávidos mercados y precios satisfactorios la situación pudo mantenerse, pero a partir de la década de 1870 el descenso en las cotizaciones azucareras comenzaría a proyectar una amenazadora sombra sobre la salud financiera de las compañías ferroviarias.

1881-1929

Al iniciarse los años setenta el crecimiento de las vías férreas se desacelera de manera muy notable, como resultado de las adversas condiciones creadas por la primera guerra independentista cubana (1868-1878) y, sobre todo, por la tendencia depresiva que experimenta la economía mundial a partir de la crisis de 1873. Ese último fenómeno tuvo graves manifestaciones en el comercio de azúcar, pues el rápido crecimiento de la producción remolachera y los progresos del transporte inundaron los mercados provocando una caída de los precios, cuyo nivel promedio disminuyó en más de un 60% entre 1880 y 1895. Para los productores de Cuba la reducción de su coste devino condición de supervivencia, exigencia tanto más complicada porque la abolición de la esclavitud en 1886 les impondría una transformación simultánea del régimen de trabajo. Se abre así una época de profundos cambios cuyo colofón será, al finalizar el siglo, el fin del dominio español en Cuba; la isla finalmente conseguiría constituirse como república independiente en 1902, aunque en situación de franca subordinación económica y política respecto a Estados Unidos.

En ese contexto el ferrocarril inicia una nueva etapa de desarrollo; su crecimiento muestra renovados bríos a mediados de los años 80 y alcanza un ritmo extraordinario en las primeras décadas del siglo XX, todo lo cual deja como saldo casi 15 000 kilómetros de vías férreas en 1929. Ese avance portentoso tiene un nuevo fundamento. El transporte ferroviario no deja de ser, desde luego, una pieza clave para la realización del azúcar, pero ya no es esa función la que estimula principalmente su crecimiento, sino el papel que desempeña en la producción azucarera. Si en la etapa anterior las vías férreas generalmente habían seguido las rutas marcadas por los cañaverales, ahora se invierte el orden de marcha. En 1902, una firma norteamericana, la Cuba Company, inaugura la vía férrea que enlaza la ciudad de Santa Clara al centro de la Isla con Santiago de Cuba, capital de la provincia oriental. Esa línea longitudinal –o “ferrocarril central”- no sólo materializaba el viejo proyecto de una red ferroviaria a escala insular, sino que abría a la explotación las feraces tierras del este del país. Dicho territorio, que en 1900 aportaba apenas el 15% de la producción azucarera –calculada en 309 000 T.M.- tres décadas después elaboraría el 60% de una zafra cuyo monto superaba los cinco millones de toneladas.⁴ En el mismo lapso la cobertura ferroviaria de las provincias de Camagüey y Oriente pasaría de apenas 300 a más de 7000 kilómetros de vía.

La función del ferrocarril en la producción azucarera no se circunscribió a facilitar la apertura de nuevos territorios para la plantación mediante un desarrollo extensivo de su servicio. Lo verdaderamente singular en esta etapa del desarrollo ferroviario es que ese medio de transporte se inserta como una fase indispensable del ciclo productivo del azúcar. Para afrontar el imperativo de la disminución de su coste, la manufactura azucarera cubana tuvo que transformarse definitivamente en una moderna industria. Ello no sólo implicó la asimilación de una compleja –y costosa- tecnología de procesamiento continuo destinada a ampliar la capacidad de fabricación, sino que entrañaba la adopción de una escala productiva incomparablemente mayor. Para abastecer a los nuevos centrales, cuya capacidad de molienda diaria en algunos casos llegaría a superar las 6 000 T.M. de caña, se requería de una extensa área de plantaciones. Como la caña experimenta fuertes pérdidas de rendimiento si después de cortada demora más de 24 horas en molerse, para asegurar la eficiencia del proceso productivo debía garantizarse el rápido traslado de esa materia prima hacia la fábrica desde cañaverales distantes a menudo decenas de kilómetros. La solución fue el ferrocarril, que de este modo devino pieza imprescindible de la producción azucarera.

Cuando en la década de 1880 comenzaron a fomentarse los primeros centrales en la región azucarera de occidente, las compañías ferroviarias locales asumieron el transporte de las cañas, construyendo incluso pequeños ramales específicamente destinados a ese servicio. Pero los empresarios ferrocarrileros no tardaron en percatarse de que la caña constituía una carga voluminosa y pesada, cuyo valor relativamente escaso impedía la fijación de tarifas verdaderamente remunerativas. Ello los decidió a estimular a los hacendados a que construyesen redes propias para el transporte cañero, lo cual, además de liberarles de una carga poco rentable, les permitía deshacerse con cierta ganancia de equipos y materiales que, ineficaces ya para el servicio público, podían aún resultar útiles para el transporte industrial. Como el control de las vías férreas permitía a los hacendados imponer condiciones a los cultivadores privados que abastecían sus fábricas, todo favoreció la aparición del ferrocarril privado azucarero, sistema de transporte hermano del servicio público pero cuyas relaciones mutuas estarían frecuentemente marcadas por la discordia.

Sobre todo porque, pese a su tardío nacimiento, el ferrocarril privado no sería precisamente un hermano “menor”. Al concluir la etapa analizada, el total de vías en explotación por los ferrocarriles privados –aproximadamente 10 000 km.- duplicaba la extensión de la red de servicio público⁵. Por otra parte, mientras que en la antigua zona azucarera occidental, las vías de los ferrocarriles privados generalmente se entrelazaban con la red pública, al desarrollarse la producción en las regiones orientales, los gigantescos centrales allí construidos fueron dotados de extensas redes propias, relativamente autónomas en su funcionamiento.

Como resultado del crecimiento experimentado en esta etapa, los ferrocarriles conformaron una tupida red a escala nacional que, con una cobertura de 12,20 km. de vía por 100 km², contribuyó de manera decisiva a la definitiva articulación del mercado interior.⁶ Aunque el trazado de estas vías había respondido, esencialmente, a las necesidades de la industria azucarera, ellas representaban una infraestructura de transporte de la cual también pudieron beneficiarse otros renglones productivos. Tanto la agricultura no cañera como la naciente industria orientada hacia el mercado interno, aprovecharon las redes ferroviarias para el traslado de insumos y la distribución de sus producciones. La instalación de fábricas en la proximidad de las vías férreas, así como la construcción de pequeños ramales privados y otras instalaciones auxiliares por algunas firmas industriales dan prueba fehaciente de ello.⁷

Pero el azúcar continuaba haciendo la vida del ferrocarril. En 1929 el 50% de los ingresos por carga de la United Railways of Havana – que controlaba la red occidental del país- provenía del movimiento de azúcares y productos conexos, proporción que podía elevarse hasta el 80% en algunas empresas de la mitad oriental⁸. Aunque el ordenamiento ferroviario introducido por el gobierno de ocupación norteamericano había logrado la efectiva implantación de la tarifa kilométrica uniforme -Orden Militar No. 34 de 1902- el nivel promedio de las tarifas fijadas por los ferrocarriles públicos cubanos se mantuvo, por lo general, bastante más elevado que el de sus homólogos europeos y estadounidenses. Pese a las frecuentes protestas de los usuarios, las compañías ferroviarias preservaron sus altas tarifas, alegando las peculiaridades -ya apuntadas- de un servicio que implicaba gastos de explotación igualmente crecidos. Para los centrales azucareros situados en el caso extremo de emplear el ferrocarril público en el traslado de sus cañas y su producción, el transporte ferroviario podía representar entre un 15% y un 20% de su coste de producción. Como la tendencia del precio del azúcar fue ascendente durante las dos primeras décadas del siglo XX, los propietarios de ingenios mal que bien pudieron sobrellevar la situación. Pero cuando, en 1920 -y tras una verdadera orgía especulativa- las cotizaciones azucareras se desplomaron, las contradicciones entre intereses azucareros y ferroviarios llegaron al clímax.⁹

Para reducir costos las compañías azucareras apelaron a la extensión del servicio de sus ferrocarriles privados. Principalmente las grandes firmas norteamericanas que operaban centrales en las provincias del este utilizaron sus extensas redes para exportar azúcar por embarcaderos privados, evitando el empleo de los ferrocarriles públicos y de los almacenes e instalaciones portuarias controladas por estos. Con el propósito de cerrar el paso a esa fórmula, las compañías ferroviarias promovieron una ley –la llamada ley Tarafa de 1923- que prohibía el uso de puertos privados, así como la construcción de nuevas vías férreas a la industria azucarera. Tras un serio conflicto, los intereses en

pugna –casi todos norteamericanos- llegaron a una transacción que legalizaba el uso de los embarcaderos privados en servicio –ahora considerados como subpuertos- pero impedía la construcción de nuevas instalaciones de ese tipo.

Recurso frente a una crisis inminente, la ley Tarafa promovía también la monopolización del sector ferrocarrilero. En realidad, la centralización de la propiedad era una tendencia presente desde los comienzos de esta segunda etapa del desarrollo ferroviario cubano. En el marco de la coyuntura depresiva finisecular, cuando la industrialización azucarera demandaba cuantiosos capitales en un país carente de infraestructura financiera, muchas de las antiguas empresas de “camino de hierro” se habían visto en apuros para satisfacer sus obligaciones, principalmente las contraídas con la banca británica. Una a una, a lo largo de un proceso que se extiende desde 1880 hasta 1920, las compañías ferroviarias de occidente fueron cayendo en manos de sus acreedores, hasta quedar finalmente integradas en el monopolio inglés de la United Railways of Havana, con la excepción del ferrocarril eléctrico semi-azucarero de Hershey. En la mitad oriental, donde el capital norteamericano había emprendido “en grande” el desarrollo del ferrocarril, operaban solo cuatro empresas públicas, tres de las cuales –Cuba Railroad, F.C del Norte y Camagüey & Nuevitas- quedarían finalmente integradas en 1925 bajo el *holding* Ferrocarriles Consolidados de Cuba. Al concluir esta segunda etapa, más del 90% de la red de servicio público del país estaba en manos de dos grandes empresas extranjeras (**véase mapa**).

1930-...

Con la gran depresión de 1929 se cierra el largo ciclo expansivo de la producción azucarera cubana. La acumulación de excedentes, el establecimiento de barreras proteccionistas y el declive de precios desde algunos años antes, constituían evidencias palmarias de ese fenómeno que, incluso, fue sancionado mediante una ley en 1926, la cual prohibía la construcción de centrales y el fomento de nuevas plantaciones como un medio para restringir la producción. Las zafras cubanas, que en 1925 y 1929 sobrepasaban los cinco millones de toneladas, en la década siguiente promedian poco más de tres millones y sólo lograrían recuperarse en la coyuntura creada por la II Guerra Mundial, para volver a estabilizarse a mediados de los años 50 en torno a las cifras que tres décadas atrás habían constituido récords productivos.

De más esta decir que el azúcar arrastró al ferrocarril en su caída (**véase gráfico 2**), abriendo una etapa de crisis y redefiniciones funcionales que, de algún modo, se extiende hasta el presente.

En un país monoprodutor como Cuba, el final de la expansión de su principal renglón productivo repercutió sobre las restantes esferas de la actividad económica e impuso bajos ritmos de crecimiento, situación que tendía a prolongarse en la medida en que se dificultaba la puesta en práctica de fórmulas alternativas de desarrollo. Los ingresos de las compañías ferroviarias descienden desde un promedio de 44,2 millones de pesos anuales en los años veinte, hasta un promedio de sólo \$16,1 millones en la década siguiente; aunque a partir de 1943 los ingresos recuperan transitoriamente el nivel de la época previa a la crisis, finalmente se estabilizan en torno a los 38 millones de pesos durante la década de 1950.¹⁰

El servicio ferroviario, sin embargo, no sólo acusa los efectos de la situación azucarera sino también los de la aparición del único medio alternativo que en las condiciones cubanas podía hacerle competencia: el transporte automotor. Presente desde las décadas finales de la etapa anterior, la competencia del transporte automotor se había manifestado como un fenómeno local, que sobre todo afectaba al transporte de pasajeros en algunas provincias occidentales. Pero en 1931 el problema adquirió muy distintas proporciones con la inauguración la carretera central, una vía asfaltada de 1 144 km. que cruzaba el país de este a oeste con un trazado paralelo –y bastante cercano- al tronco de la red ferroviaria nacional. La construcción de carreteras secundarias y caminos pavimentados continuaría a ritmo más o menos intenso en los años sucesivos, de modo que al iniciarse la década de 1950 Cuba dispondría de un sistema de carreteras con un total de 4 700 km., extensión muy similar a la de la red ferroviaria de servicio público. Aún más rápido fue el incremento registrado por el número de vehículos automotores en circulación, sobre todo en los años posteriores a la II Guerra Mundial.¹¹

Las compañías de ferrocarriles enfrentaron la crisis con estrictas medidas de ahorro: cancelaron trenes, suprimieron estaciones, modificaron servicios y cesantearon miles de trabajadores. Si bien algunas vías y equipos quedaron abandonados o se tornaron obsoletos por falta de adecuado mantenimiento, en Cuba no se aprecia, sin embargo, una política de cierre y desmontaje de vías como la aplicada en otros países de América Latina frente a esta misma situación¹². La industria azucarera se hallaba estancada pero, sobre todo desde los años 40, sus niveles de producción se correspondían con la infraestructura de transporte creada para asegurar su funcionamiento. Aunque el transporte automotor fue introducido en medida considerable en las labores de la zafra, actuó más bien como sustituto de las carretas de tracción animal y no del ferrocarril; sólo como excepción algún pequeño central de la región occidental reporta a finales de la década de 1950 la supresión de sus redes privadas. Los ferrocarriles continuaron transportando su dulce carga tradicional que, si no crecía, al menos les permitía sobrevivir. Para preservar los ingresos por otros rubros, las empresas ferroviarias flexibilizaron o modernizaron ciertos servicios y llegaron incluso a crear compañías subsidiarias de transporte automotor. Con esta política de reajustes el ferrocarril intentó adaptarse a las circunstancias, por lo pronto hasta que una reorientación de la economía cubana le permitiese entrever con mayor claridad su futuro.

La estrategia de supervivencia alcanzó cierto éxito en Ferrocarriles Consolidados, que pudo ejercer mayor control sobre sus gastos de explotación y aprovechar la reanimación azucarera de los 40's para modernizar parcialmente su parque tractivo y adquirir nuevos carros de pasaje. Pero la británica United Railways, que operaba la antigua e intrincada red occidental y estaba además notablemente sobrecapitalizada, no conseguiría salir del marasmo de la crisis. Afectada por graves e interminables conflictos laborales sería intervenida en 1949 y, finalmente, convertida en una empresa mixta –Ferrocarriles Occidentales de Cuba- en la cual el Estado detentaba la mayoría de las acciones. La acción estatal adquiriría de tal suerte una importancia decisiva para el funcionamiento del ferrocarril cubano, no solo por la solución –y los recursos- aportados para mantener a flote la red occidental, sino por el financiamiento brindado a la empresa de Consolidados en 1956 -\$ 10 millones- que permitiría a esta continuar su programa de modernización.

Los imperativos de la crisis continuaban empujando a los ferrocarriles hacía una mayor centralización que permitiese racionalizar el sistema y enfrentar de modo más coherente

la competencia automotor. En esta suerte de escape hacia delante, Ferrocarriles Consolidados absorbería en 1948 la Guantánamo & Western Railroad Co., la única empresa de servicio público que había logrado mantenerse independiente de su sistema en la mitad oriental del país. Al sobrevenir poco después el descalabro de la United Railways, la directiva de Consolidados manifestó su disposición a asimilar los despojos -nada desdeñables- de la empresa británica, pero el temor que suscitaba en amplios sectores de la opinión pública la completa monopolización del servicio ferroviario hizo que las autoridades gubernamentales desechasen esa posibilidad.¹³

La plena centralización, sin embargo, terminaría por imponerse, sólo que en las nuevas condiciones creadas por la revolución de 1959. La nacionalización de Ferrocarriles Consolidados en 1960 sentó las bases para la posterior integración de las redes públicas en una sola entidad: Ferrocarriles de Cuba. Como coincidentemente fue nacionalizada la industria azucarera se dieron los pasos para la coordinación operativa de los dos grandes sistemas ferroviarios del país. Paulatinamente, el ferrocarril azucarero fue asumiendo el transporte de azúcar que, en medida creciente, se realizaría mediante embarques a granel, procedimiento que condujo a la concentración de esas exportaciones -hasta un 80% de estas en la década de 1980- en ocho puertos dotados de instalaciones para tal efecto, lo cual también determinó el incremento de las distancias recorridas por estas cargas.

La articulación de la economía cubana con un sector del mercado mundial -el desaparecido campo socialista- donde era creciente la demanda de azúcar, daría lugar a una nueva fase expansiva en esa industria que, tras bruscas oscilaciones productivas, cristalizaría en zafras promedio de 7,5 millones de T.M. durante los años ochenta. Como el ferrocarril azucarero continuó desempeñando un papel fundamental en el acarreo de caña -pese a la acentuada tendencia hacia el empleo del transporte automotor, aún en la década de 1980 el 60% de la caña se transportaba por ferrocarril- el viejo matrimonio azúcar-ferrocarril perdura hasta la actualidad, pues aún hoy las dos terceras partes de la red ferroviaria cubana tienen como función fundamental el transporte cañero y azucarero.¹⁴

El antiguo sistema de servicio público -Ferrocarriles de Cuba- quedó ahora centrado principalmente en el acarreo de pasajeros y carga general. Aunque en ambos renglones el grueso del crecimiento fue absorbido por el transporte automotor, no sólo como expresión de una tendencia universal, sino también por el considerable aumento de la red de carreteras pavimentadas -en 1989 esta totalizaba 14 478 km.-, la demanda social de transporte se mostró lo suficientemente dinámica para impulsar también al servicio ferroviario. Así, entre 1962 y 1989, el transporte de pasaje por ferrocarril se incrementó desde 14,3 millones de pasajeros hasta 26, 4 millones, mientras la carga transportada pasaba de 9,2 millones de toneladas a 16,1 millones en el mismo lapso.¹⁵

Si las circunstancias de las últimas décadas vigorizaron la función económica del ferrocarril en un momento en que este parecía condenado a la decadencia, no puede afirmarse que hayan asegurado igualmente la plena modernización de ese medio de transporte. Aunque en los años cincuenta se había iniciado la renovación de equipos de tracción y material rodante, al producirse la revolución en 1959 la red vial presentaba un pobre estado técnico y estaba urgida de una racionalización. Las restricciones materiales que en la década de 1960 impusieron las represalias económicas norteamericanas, difícilmente eran propicias para una modificación de dicha situación; la renovación del

equipamiento pudo, sin embargo, continuarse, si bien algunos de los medios procedentes de países de Europa oriental mostraban cierto retraso tecnológico. A mediados de los años setenta se inició un plan de modernización general del ferrocarril que tenía como eje la reconstrucción de la vía central, pero dicho programa sólo sería ejecutado parcialmente y sus resultados no se han correspondido con los objetivos trazados.

Con la desintegración de la Unión Soviética en 1991, desaparece el régimen de comercio preferencial de que Cuba había disfrutado y el país inicia un proceso de reestructuración en medio de una profunda crisis. La contracción del P.I.B en más de un 30% entre 1989 y 1994, ha tenido manifestaciones particularmente severas en el transporte, aquejado por fuertes restricciones en la disponibilidad de combustibles y la carencia de medios financieros para reemplazar los equipos desgastados. En tales circunstancias, paradójicamente, el ferrocarril ha visto crecer en un 18,6% el número de sus pasajeros, en medio del descenso general de un 79,3% registrado por este servicio en el transporte nacional entre 1989 y 1994. Pero ese resultado, obra de las propias carencias coyunturales, no puede considerarse expresión de una nueva tendencia. El destino del ferrocarril habrá de definirse por el curso futuro de la economía cubana, la cual, a la luz de las presentes evidencias –persistente contracción azucarera frente a importantes crecimientos en otros renglones como el turismo, por ejemplo- parece abocada a profundas transformaciones.¹⁶

Balance y precisiones

Dadas las condiciones naturales y productivas de Cuba, el papel desempeñado por el ferrocarril en el funcionamiento de su economía ha sido muy importante. Los ahorros sociales proporcionados por ese medio de transporte fueron relativamente grandes y beneficiaron fundamentalmente a la producción azucarera, con la cual el ferrocarril estableció una peculiar simbiosis. Al elevar las ventajas comparativas de ese sector, ya favorecido por factores naturales, el ferrocarril coadyuvaría a la especialización de la economía cubana hasta extremos de acusada deformidad estructural.

El transporte ferroviario contribuyó también, lógicamente, a la articulación del mercado interior, pero el prolongado lapso –75 años- transcurrido entre la introducción del ferrocarril y la constitución de una red vial de cobertura nacional, indica que esa función fue más bien secundaria. Una conformación insular alargada y estrecha, la amplitud de costas bien dotadas de accidentes favorables para las instalaciones portuarias, así como una notable uniformidad en materia de clima y recursos naturales, condicionaron el desarrollo preferente de los vínculos comerciales con el exterior sobre el flujo mercantil interregional, cuyas moderadas necesidades pudieron ser satisfechas por mucho tiempo mediante la navegación de cabotaje, mejor aún incluso cuando esta se combinó con las redes ferroviarias regionales. Más allá del decisivo papel desempeñado por el ferrocarril como propulsor del crecimiento azucarero, los eslabonamientos delanteros de ese servicio de transporte se anudarían también con otros rubros, como los materiales de construcción, los frutos frescos, la ganadería y algunos renglones industriales de producción nacional, cuya realización a escala nacional resultaría favorecida –y estimulada- por la disponibilidad de un medio de transporte rápido y seguro.

La tecnología ferroviaria no contó con una base industrial en Cuba, por lo que apenas puede hablarse en propiedad de los eslabonamientos traseros del servicio. Salvo la etapa

inicial en que el ferrocarril utilizó la leña como combustible, así como el empleo de maderas cubanas para traviesas y algún otro material destinado al trabajo de vías y las edificaciones, el grueso de los insumos ferroviarios, así como los carriles, la casi totalidad del material rodante y, por supuesto, las locomotoras, han sido importados. El efecto multiplicador de la inversión ferroviaria cubana repercutió, por tanto, de modo casi exclusivo sobre sus proveedores de Estados Unidos y Europa. Sin embargo, no puede pasarse por alto, en este sentido, la importancia de los talleres de mantenimiento del ferrocarril, que por mucho tiempo figurarían como las mayores instalaciones metal-mecánicas del país. Durante las primeras décadas del siglo XX, aproximadamente un 15% de los gastos de explotación de las principales empresas ferrocarrileras se destinaba a la reparación de locomotoras, coches y carros; aunque muchas de las piezas, partes y materiales utilizados en este trabajo eran importados, en los talleres ferroviarios se han fabricado –y se fabrican- un buen número de componentes para las reparaciones, particularmente cuando la crisis ha impuesto una política de economías.

En esta misma línea debe evaluarse el papel del ferrocarril en la formación de capital humano. Hasta la tercera década de este siglo, como fuente de empleo (no-agrícola) los ferrocarriles sólo cedían en importancia a la industria azucarera. Como muchas de las actividades ferroviarias demandan cierta –y a menudo alta- calificación, el desarrollo de este sector laboral tuvo notable impacto en la preparación de la fuerza de trabajo. También, por supuesto, en la asimilación de las modernas técnicas de gestión, pues debe tenerse en cuenta que las compañías de ferrocarril constituyeron las primeras empresas cubanas en sentido estricto y, por mucho tiempo, figurarían entre las mayores y más complejas entidades del mundo empresarial.

Los ferrocarriles se encuentran, igualmente, entre las primeras inversiones que en Cuba consiguieron concertar capitales más allá del ámbito familiar. Pese a que los procesos económicos de la Isla permitían suponer una apreciable acumulación local de capitales, lo cierto es que la suscripción de acciones por los hacendados y comerciantes que promovieron los primeros ferrocarriles cubanos rara vez resultaba suficiente para cubrir las exigencias de la inversión. Cuando en La Habana se creó una muy raquítica casa de bolsa, los títulos de algunas compañías ferroviarias figuraban entre los escasos valores cotizados, pero dicha circunstancia no permite pensar que ello constituyese un mecanismo efectivo para la captación del ahorro interno. El sistema bancario insular, casi embrionario durante el siglo XIX, y otros medios financieros locales tampoco hicieron un aporte significativo, pero los ferrocarriles cubanos, en cambio, resultaron un atractivo para el ahorro extranjero, lo cual posibilitó que con el decursar del tiempo su financiamiento descansase en los empréstitos de la banca londinense.

Como se ha indicado, este mecanismo condujo al progresivo traspaso de las compañías ferroviarias del occidente del país a manos extranjeras. Transferencia y centralización, todo a un tiempo, dicho proceso –que tuvo como eje a la United Railways of Havana- estuvo acompañado por un notable crecimiento en la capitalización del sistema, pero ello consistió realmente en una operación de dilución del *stock* de acciones, que sólo en muy escasa medida parece haber incrementado el capital operativo de dicha empresa. En ese terreno tuvieron mayor trascendencia las inversiones para desarrollar la red ferroviaria en las provincias del este que atrajeron en cuantía apreciable capitales, no sólo norteamericanos, sino también británicos. Aunque en los dos grandes monopolios que centralizaban el servicio ferroviario público de Cuba en la década de 1920 se

contaban algunos accionistas nacionales, estos eran pocos y su peso realmente imperceptible.¹⁷

Sin embargo, los ferrocarriles retornarían a manos cubanas en la década de 1950. En un caso, tras la intervención de la United Railways por el Estado y su conversión en empresa mixta; en otro –el de los Consolidados– por el avance de un grupo de accionistas cubanos, propietarios de la recién adquirida Guantánamo & Western, que hacia 1956 logra hacerse del paquete de control del monopolio ferroviario oriental. Pero, orgullos nacionales aparte, esta tardía “cubanización” de los ferrocarriles reflejaba, sobre todo, el hecho de que estos ya no eran un negocio de alta rentabilidad.

De la historia ferroviaria de Cuba, reseñada aquí de modo muy sucinto, dos conclusiones nos parecen evidentes: la primera, que el ferrocarril fue un agente de indiscutible importancia en el crecimiento de la economía insular; la segunda, que el aprovechamiento de las potencialidades de esa tecnología quedó limitado por las condicionantes del marco socioeconómico en el cual se insertó.

Notas y referencias:

¹ Entre 1821 y 1835 los precios al por mayor del azúcar en Estados Unidos descienden desde 11,4 cts. por libra hasta 7,8 cts. U.S. DEPARTMENT OF COMMERCE, BUREAU OF THE CENSUS (1975). T.I pp. 208-209.

² Véase: ZANETTI y GARCÍA (1987), pp. 15-25. Este libro, del cual hay una edición en inglés bajo el título *Sugar and Railroads a Cuban History, 1837-1959* (The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1998), constituye la base del presente texto, lo que advertimos para evitar reiteradas referencias.

³ En 1830, el traslado en carretas de una caja de azúcar desde Güines hasta La Habana costaba cuatro pesos fuertes; en 1839, el ferrocarril transportaba dicha carga en el mismo trayecto sólo por \$0,85 y la información disponible indica que ese flete se abarató a medida que el servicio ferrocarrilero fue generalizándose. Ibid. pp. 107-108.

⁴ Los datos y cálculos de producción han sido tomados de MORENO FRAGINALS (1978), T.III cuadros I y V.

⁵ La estadística vial de estos años resulta engañosa, no sólo porque el concepto de “kilómetros en explotación” es una variable que no se corresponde efectivamente con una realidad constructiva, sino porque las categorías de servicio público y privado resultaban también mutables, pues la Comisión de Ferrocarriles –organismo regulador estatal– podía autorizar la explotación parcial o total como servicio público de redes privadas que operaban en zonas alejadas.

⁶ Este promedio incluye redes públicas y privadas, pero aún contando solamente a las primeras, el índice cubano era el más elevado de América Latina, donde países como México o Chile tenían, en 1940, índices de 1,23 y 1,12 km. de vía por 100 km², respectivamente. MIGONE, ed. (1942).

⁷ MARQUÉS (1998), pp. 56-67.

⁸ UNITED RAILWAYS OF HAVANA & REGLA WAREHOUSES (1929), y FOREIGN POLICY ASSOCIATION (1935), p. 447.

⁹ IBARRA (1992), pp. 37-41.

¹⁰ Promedios calculados con datos de Zanetti y García ob. cit. Tabla 1 del Anexo estadístico.

¹¹ En 1944 había registrados 2 371 ómnibus y 13 488 camiones de carga; quince años después esas cifras ascendían 4 459 y 46 569, respectivamente. GRUPO CUBANO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS (1963), Cuadro 487.

¹² SANTAMARIA (1993).

¹³ La fusión fue también recomendada por una misión del Banco Mundial (B.I.R.F.) que estudió la situación económica de Cuba en 1950. Véase: ECONOMIC AND TECHNICAL MISSION TO CUBA (1951), pp. 262-263.

¹⁴ De las 1434 locomotoras en servicio en 1987, 1036 –562 diesel- eran operadas por el ferrocarril azucarero, el cual también disponía de las $\frac{3}{4}$ partes del material rodante. ANUARIO ESTADISTICO DE CUBA (1987), p. 372.

¹⁵ ANUARIO ESTADISTICO DE CUBA (1989), pp. 222-226

¹⁶ La situación no ha sido igual en la carga, servicio en el cual el ferrocarril registró entre 1989 y 1994 una reducción levemente superior a la del transporte automotor. BANCO NACIONAL DE CUBA (1994), pp. 9 y 10.

¹⁷ El mayor de ellos José M. Tarafa, promotor de la Cuba Northern, parece haber liquidado su participación tras la integración de dicha empresa en Ferrocarriles Consolidados.

Bibliografía:

ALFONSO BALLOL, BERTA Y OTROS (1987), *El camino de hierro de La Habana a Güines. Primer ferrocarril de Iberoamérica*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Anuario estadístico de Cuba, 1987

Anuario estadístico de Cuba, 1989

BANCO NACIONAL DE CUBA (1994), *Economic Report. 1994.*

ECONOMIC AND TECHNICAL MISSION TO CUBA (1951), *Report on Cuba*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.

FOREIGN POLICY ASSOCIATION (1935), *Problemas de la nueva Cuba*, New York.

GRUPO CUBANO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS (1963), *Un estudio sobre Cuba*. Miami.

IBARRA, JORGE (1992), *Cuba 1899-1921. Partidos políticos y clases sociales*, La Habana, Ed. de Ciencias Sociales.

MARQUÉS, M^a ANTONIA (1998), “Empresas y empresarios en las entidades industriales menores de Cuba, 1870-1920”, (Tesis doctoral), Universidad Autónoma de Madrid.

MIGONE , R. (ed.) (1942), *Anuario estadístico interamericano*, Buenos Aires.

MORENO FRAGINALS, M. (1978), *El ingenio*, La Habana, Ed. de Ciencias Sociales.

SANTAMARIA, ANTONIO (1993), “Los ferrocarriles públicos cubanos (1837-1959). La doble naturaleza de la dependencia azucarera.” Ponencia presentada al *I Encuentro de Jóvenes Investigadores de Historia de América*, Universidad Complutense de Madrid.

SERRANO, VIOLETA (1973), *Crónicas del primer ferrocarril de Cuba*, La Habana, Editora del DOR.

UNITED RAILWAYS OF HAVANA & REGLA WAREHOUSES (1929), *Annual report for the year ended 30th June, 1929*.

U.S. DEPARTMENT OF COMMERCE, BUREAU OF THE CENSUS (1975), *Historical Statistics of the United States*, Washington, Government Printing Office.

ZANETTI, OSCAR y ALEJANDRO GARCIA (1987), *Caminos para el azúcar*, La Habana, Ed. de Ciencias Sociales.