

Historia de los ferrocarriles de Cuba, 1830-1995

**Antonio Santamaría García
CSIC**

1992

Nota

Este trabajo fue originalmente elaborado por el proyecto "Los ferrocarriles latinoamericanos, ayer, hoy y mañana", proyecto "Libertadores", de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, entre los años 1990-1992. El objetivo era incluirlo en un libro, pero finalmente, cuando éste pudo publicarse, en 1998, las unidades de análisis fueron regionales y no nacionales y el estudio que escribí para el mismo trataba el caso cubano junto al puertorriqueño y dominicano. Ver Jesús Sanz Fernández, coordinador, Carmen Aycart, Francisco Polo, Víctor Peralta, Ángel Rodríguez Carrasco y Antonio Santamaría García: *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica, 1837-1995*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX, COHOPU, 1998, y Jesús Sanz Fernández, coordinador, Carmen Aycart, Francisco Polo, Víctor Peralta, Ángel Rodríguez Carrasco y Antonio Santamaría García: *Guía histórica de los ferrocarriles de Iberoamérica, 1837-1995*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX, COHOPU, 1998 (CD-Rom).

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DE CUBA

1. INTRODUCCION

1.1. EL MEDIO NATURAL

Un área de 110.922 Km². formado por 1.600 pequeñas islas en torno a una isla principal, constituye el espacio geográfico cubano. De configuración alargada, Cuba se extiende de Este a Oeste a lo largo de 1.200 km sin que apenas punto alguno de su superficie diste más de 50 km del mar. El litoral es en muchos casos bajo y pantanoso, sobre todo en el Sur, donde la costa es rocosa, poblada de arrecifes y malsana en un cincuenta por ciento de su superficie. Los fondos marítimos son poco profundos e inadecuados para el desarrollo de puertos, con la excepción sobre todo de Guantánamo y Santiago, donde el mar alcanza enseguida enormes profundidades. La costa boreal es más compleja. Hasta Punta Gobernadora, continúan las formaciones de arrecifes y el litoral cenagoso, aunque dejando paulatinamente paso a costas limpias, con amplias playas y magníficos puertos, como La Habana y Matanzas. Hacia el Este, vuelve el paisaje marítimo accidentado y repleto de islas, cuyo tamaño aumenta según se avanza hacia Levante. Entre ellas y la isla principal se desarrolla una especie de corredor, al que se abren puertos de muy buena factura. Finalmente, retorna la costa limpia y espaciosa, con magníficas radas, como Nuevitás, donde se erige el mayor puerto azucarero del mundo, o La Antilla, la bahía natural más grande del planeta.

Dos tercios de la superficie insular no conocen altitudes superiores a los 300 m. El predominio de la llanura se debe a los hundimientos que tuvieron lugar en las eras secundaria y terciaria, los cuales dejaron numerosos materiales de depósito. Los únicos relieves montañosos destacables se desarrollan en los extremos Este y Oeste de la isla. Tres cadenas montañosas de poca altitud corren paralelas a la costa en Pinar del Río. También paralelas a la costa, aunque más elevadas, son las estribaciones de la Sierra Maestra, en el extremo opuesto de Cuba, mucho más accidentado, por otra parte, que el resto del territorio, debido a la presencia de las mesetas de Sagua y Baracoa, que se extienden por el Sureste. Bajo los relieves montañosos pinareños se inicia el paisaje predominante en la isla: una planicie surcada por ríos abre paso, al Sur de La Habana y Matanzas, a la extensa y feraz Llanura Roja, cuyos suelos de descalcificación, excelentes para la agricultura, alcanzan profundidades de 5 y 6 m. Mientras por el Norte las sierras se han convertido en las Alturas de La Habana y las Villas, la Llanura Roja se extiende

hacia Sureste, terminando en las fértiles tierras de la Sabana de Manaca y de la Llanura de Cienfuegos. Sólo las Alturas de Sancti Spiritus detienen el transcurrir de la planicie, al tiempo que sirven de límite entre las provincias orientales y occidentales.

El Oriente presenta una geografía simétrica a la de Occidente, aunque en mayor escala. La Llanura de la Trocha, con características semejantes a las de la Llanura Roja, también se prolonga en el Este por la Llanura del Cauto, y queda limitada en el Norte por las Alturas de Cubitas, aunque aquí el espacio norteño es más abierto y la llanura continúa hasta el mar. Finalmente, en el extremo levantino se alzan las estribaciones que ya describíamos, sólo interrumpidas en su interior por el Valle Central. Por él corren las aguas del río Cauto, que alcanza el mar en la bahía de Guantánamo.

El clima cubano está dentro de la categoría insular-tropical. A pesar de ubicarse en el trópico, Cuba no tiene desiertos gracias a la influencia del alisio marítimo. Dos estaciones, lluviosa y seca, se alternan a lo largo del año y dan lugar a un tiempo húmedo y templado, debido a que el mar suaviza las temperaturas. Huracanes y ciclones son los fenómenos atmosféricos menos favorables, aunque Cuba es de las islas caribeñas menos afectadas por estos elementos. Clima, relieve y suelo coadyuvan, por tanto, para que alrededor de un 70% de la superficie sea apta para la agricultura. La enorme feracidad del territorio no ha favorecido, sin embargo, la preservación del medio. La primacía original del bosque ha sido rota por el hombre: el cultivo del azúcar y la explotación forestal han acabado casi por completo con la riqueza arborea. (1). Finalmente, aunque Cuba carece de minerales combustible, los recursos del subsuelo completan su magnífica dotación física. Cromo, cobre, antimonio, titanio, estaño, cinc, caolín, manganeso, hierro, níquel, oro, plata, plomo, etc. forman parte de la larga lista de minerales con que la isla cuenta.

En cuanto a la hidrografía, por las características descritas puede deducirse que los ríos cubanos son cortos, pero de corriente impetuosa. Algunos de ellos, desabridos durante la estación seca, se desbordan cuando llegan las lluvias. En general, su presencia refuerza las posibilidades agrícolas y, en muchos casos, sirve a las explotaciones económicas, ofreciendo tramos navegables naturales o canalizados, sobre todo en el Oriente.

En el cuadro 1 anotamos los datos físicos y poblacionales de Cuba, absolutos y en relación con el número de kilómetros de vía férrea, comparándolos con los de la región de las Antillas y con los del resto de América Latina para 1975.

Cuadro 1: CUBA EN EL MARCO REGIONAL Y CONTINENTAL

	SUPERIFICE	%	HABITANTES	%	KM. RED	%
CUBA	110.922	0,55	9.332	3,01	4.481	3,65
ANTILLAS	168.553	0,84	17.611	5,68	4.620	3,65
IBEROAMERICA	19.997.163	100,00	310.139	100,00	122.687	100,00

1.2. EL DESARROLLO DEMOGRAFICO

Durante el Siglo XIX, el crecimiento de la población fue relativamente lento. En 1850 no llegaba a 1.200.000 el número de habitantes y para 1900 esta cifra sólo se ha incrementado hasta 1.583.000. En parte, la explicación de este ritmo se encuentra en los conflictos bélicos que asolan la isla desde 1868 hasta 1898. Si entre 1850 y 1860 la población había crecido un 12,7%; entre 1860 y 1900 lo hará sólo un 13,6%. Las bajas causadas directamente por las contiendas fueron relativamente poco importantes, pero factores como la inhibición de procrear que afecta a la población, si tendrán sus consecuencias. La estabilidad y el crecimiento económico que llegan con el Siglo XX variarán sensiblemente esta situación y en 1930 Cuba cuenta ya con 3.837.000 habitantes. Hay que señalar, otrosí, que parte de este incremento se debe a la inmigración, procedente de España y de las otras Antillas principalmente, que sustituyó la entrada convulsiva de africanos y chinos con que se mantuvo el sistema esclavista durante el Siglo XIX.

Lo que hasta 1930 respondía a las necesidades de mano de obra para el azúcar, cuando el sector azucarero deja de crecer al ritmo que lo había hecho hasta entonces, se convierte en un problema. El incremento anual, que en 1907 era del 3,3% y en 1919 del 2,9%, se reduce en años posteriores hasta el 1,6% de 1943, aunque luego se recupera, llegando al 2% en 1953. Las tasas siguen siendo elevadas, sobre todo teniendo en cuenta que el porcentaje de población necesario para mantener una producción de 4.000.000 Tm anuales de azúcar fue descendiendo paulatinamente: del 63% de 1907 al 34% de 1931, (2) y que la economía no se había diversificado lo suficiente. La mejora de las condiciones higiénicas y el descenso de la mortalidad, sobre todo infantil, sin que por ello disminuyese la tasa de natalidad, explican una situación que sólo la Revolución se planteará solucionar. Entre 1960 y 1985 la población no se duplica, como sucedía cada veinticinco años; la tasa de crecimiento, sin embargo, no ha descendido lo suficiente hasta fechas recientes, concretamente

entre 1980 y 1985, cuando apenas alcanza el 0,6%.

Tan interesante como describir la evolución absoluta de la población, puede ser definir sus complejos rasgos característicos. Comparada con la del resto de las Antillas, la densidad de población en Cuba, que actualmente ronda los 96 habitantes por km², resulta baja; y aún lo es más medida en relación con la cantidad de tierra cultivable. El problema ocupacional no se encuentra en la densidad, sino en las características del sistema socio-económico, ya que el monocultivo azucarero sólo ofrece ocupación estacional y siempre afrontó sus problemas económicos tratando de reducir costos en el mercado laboral. El azúcar es también culpable de la diversidad étnico-cultural que conforma las raíces de la sociedad cubana. La escasa población aborigen desapareció en el contacto con los españoles y debido fundamentalmente a las enfermedades. Estos últimos fueron siempre pocos y se concentraron en La Habana, cuyo puerto se convertirá en el centro neurálgico de las comunicaciones entre América y Europa. Hacia 1830, cuando la economía azucarera inicia su desarrollo, esta situación cambia, y Cuba sufre un proceso de ruralización, aunque concentrado siempre en Occidente. El azúcar irá ganando terreno al despoblado gracias sobre todo a la inmigración: primero esclavos negros, luego chinos, cuando la trata comienza a estar prohibida; después españoles y antillanos.

Si el azúcar era la causa de que Cuba se convirtiera en un crisol de población, también lo fue, primero, del desigual reparto de la misma por el territorio y, después, de su redistribución. El cultivo se había desarrollado sobre todo en Occidente, pero con el agotamiento de las tierras y con la entrada de nuevos capitales, organización y tecnología, procedentes sobre todo de los Estados Unidos, tras la independencia de España, el núcleo agrario insular pasa al Oriente. En pocos años, la distribución de la población se equilibra. Si en 1899 cerca de un 84% de la misma vivía en las cuatro provincias occidentales, mientras sólo un 26% lo hacía en Camagüey y Oriente, regiones que ocupan la mitad de la superficie cubana; en 1931, los porcentajes eran ya 67 y 33%, y en 1953 59 y 45% respectivamente. (3).

Las diferencias ente Oriente y Occidente son sólo uno de los tres grandes problemas históricos de Cuba. El segundo ya lo mencionamos: la primacía de la explotación azucarera, que se extiende en detrimento de otros tipos de producción. No sólo los cultivos de subsistencia se vieron desplazados de las mejores tierras, sino que otras explotaciones comerciales, como el café, el tabaco y la ganadería, también sufrieron las consecuencias de una marginación que no se resuelve sino parcialmente cuando la crisis de 1930 limita definitivamente las posibilidades del azúcar para seguir extendiéndose. Sólo la Revolución tratará de romper su supremacía, intentando diversificar la economía; pero el ensayo resultará fallido, al menos en sus ambiciosas pretensiones iniciales. En 1970 el régimen reconoce al fin la

dependencia que la economía tiene del azúcar. Desde entonces ésta focaliza y posibilita la estrategia económica revolucionaria. (4).

El tercer gran problema histórico de Cuba guarda también relación con el azúcar. Hacia 1900, el 46% de la población vivía en ciudades, convirtiendo a Cuba en un país muy urbanizado. "La industria azucarera inducía un poblamiento rural y urbano al mismo tiempo" (5) debido a que las actividades en el sector se repartían entre la agricultura, la industria y el comercio, al carácter temporal de la ocupación agrícola y a la gran cantidad de población rural expulsada del campo por la difusión del monocultivo. Hasta la década de 1940, cuando la expansión azucarera ha quedado limitada por la crisis, los ritmos de crecimiento no se separan. La urbanización va ganando terreno y en 1953 un 54% de la población se asienta en núcleos de más de 1.000 habitantes. Conviene sin embargo matizar, que ya por entonces el 16% de los cubanos vivía en La Habana. La función histórica que en todos los niveles ha cumplido la capital, es otro elemento clave para entender la sociedad y la economía isleñas. Lo mismo que en casos anteriores, la Revolución se planteó el objetivo de solucionar el gravísimo problema que para el desenvolvimiento socio-económico representaban las enormes diferencias existentes entre la ciudad y el campo, que se han ido reduciendo, aunque no de manera suficiente, y a pesar de que el porcentaje de población urbana ha seguido aumentando hasta situarse en un 70% del total.

El Cuadro 2 ofrece algunos datos ilustrativos de la evolución de las principales variables poblacionales en Cuba desde 1850 hasta 1990.

Cuadro 2: INDICADORES DEMOGRAFICOS BASICOS DE CUBA

AÑOS	POBLAC (Miles)	DENSID (Hab/Km2)	% POBLAC URBANA CON HAB 20.000	% POBLAC PRIMA.	ACTIVA	SECTORES SECUND.	TERCIAR
1850	1.186	10,69					
1870							
1900	1.583	14,27					
1930	3.837	34,59					
1940	4.566	41,16					
1950	5.858	52,81	33,6	43,2	19,6	37,2	
1960	7.029	63,37	38,33	37,2	29,9	39,9	
1970	8.572	77,28	43,8	30,8	26,0	43,3	
1980	9.732	87,74	47,9	23,8	28,5	47,7	
1990	10.608	95,63					

1.3. BREVE RESEÑA HISTORICA

La historia del ferrocarril está inexorablemente ligada a la del azúcar. Sin ánimo de caer en simplificaciones, pues ya es bastante complejo lo que vamos a afirmar, esbozar la historia del azúcar es lo mismo que hacer sinópsis de la historia contemporánea de Cuba. Dice Manuel Moreno Fragnals: "Durante el Siglo XIX, el azúcar fue un producto básico alimentario del comercio internacional y Cuba su mayor exportador. Es lógico por tanto que las series de producción, precios y comercialización azucareras que definen la vida económica de Cuba, estén conformadas y, simultáneamente, estén conformando, los grandes movimientos generales de expansión y depresión". (6). Tres elementos coadyuvaban entre finales del Siglo XVIII y principios del XIX para sentar las bases del auge azucarero que se inicia en la década de 1830. La independencia de los Estados Unidos supone un importante impulso para la producción de azúcar en el Caribe no británico, por cuanto el recién fundado país se distancia temporalmente de su vieja metrópoli y busca proveedores fuera de sus colonias. La mayor productora de azúcar en el Caribe, Haití, sufre una Revolución que tendrá como efecto liquidar la su oferta de dulce, pero también la emigración hacia otras islas de técnicos, trabajadores y capitales azucareros. Finalmente, las guerras europeas interrumpen las comunicaciones con España, posibilitando que la sacarocracia criolla adquiriera unos márgenes de acción socio-política y económica suficientes para poder aprovechar las condiciones que se presentan. El único problema era la mano de obra y la solución se encuentra en la importación de esclavos africanos.

Aprovechando los cambios que se producen en el comercio mundial desde la segunda década del siglo, así como los adelantos técnicos en la producción, la explotación azucarera inicia un primer período de auge que, sin embargo, se verá frenado por las dificultades económicas internacionales de aquellos años. La vitalidad de las nuevas estructuras de producción se manifiesta cuando se logra encontrar el medio para continuar la expansión con las mínimas modificaciones posibles. El ferrocarril empieza a trazar sus líneas. Reducir los costos de producción, aumentar la productividad (7) y solucionar el problema del transporte en un territorio pésimamente dotado de caminos, los cuales además se volvían intransitables en época de lluvias, eran los objetivos esenciales. Junto con ellos, los intereses españoles, recuperándose de la pérdida del Imperio, tratarán de aumentar su dominio político sobre la isla, desplazando a la sacarocracia de los puestos claves de la administración. El ferrocarril será también para ellos un excelente medio de control.

España intenta recuperar el control político de la isla mientras va perdiendo su control económico y Cuba se beneficia de la ausencia de una posición hegemónica en una zona que varias potencias se disputan. El comercio se reparte entre infinidad de mercados y el papel de España destaca sobre todo por un volumen de exportaciones a la isla que no se corresponde con lo que de ella importa. (8). Este hecho se une a la autonomía que había adquirido la sacrocracia, en contradicción con la recuperación del control político español. Al mismo tiempo, las posibilidades de una explotación basada en la plantación esclavista habían alcanzado límites estructurales. La prohibición de la trata de esclavos conduce a buscar soluciones en la importación de chinos y en la mano de obra asalariada para el sector fabril. (9). La flamante sacrocracia de antaño entra en decadencia tanto por esta situación, como por la contraofensiva española y por la clarificación de la hegemonía en el Caribe, donde finalmente sólo quedan dos potencias en disputa, Estados Unidos y Gran Bretaña, pero un único mercado para Cuba: el norteamericano.

Cuatro movimientos socio-políticos representan las diferentes posturas: incondicionales, independentistas, anexionistas y autonomistas. Todos ellos entran en disputa durante la Guerra de los Diez Años (1868-1878). Las múltiples contradicciones sociales que habían venido germinando, van a dirimirse en un conflicto de curiosos aunque nada extraños resultados. Lo que en su momento tuvo la independencia como meta, finalmente tendrá el azúcar. La contienda se desarrolla sobre todo en el Oriente, de tal forma que la economía cubana, que tiene su principal núcleo de desarrollo en Occidente, apenas sufre sus consecuencias. Una sacrocracia venida a menos, esclavista y propietaria de antiguos ingenios que ya no dan más de sí, es la gran derrotada. El Oriente queda libre para la expansión del cultivo azucarero y la guerra toca a su fin dejando sin resolver los problemas político-sociales.

La guerra liberó las fuerzas que impedían la definitiva expansión azucarera. Destruye el sistema esclavista, abre nuevos espacios para la difusión del cultivo y para el inicio del proceso de centralización fabril. Pero, cual Angel Exterminador, deja incólume aquello que aún es útil: un agro que debido a la feracidad y a la extensión del territorio, al desarrollo de los medios de comunicación y a las modificaciones que pueden hacerse en el aparato industrial, queda en situación de evidente retraso respecto de los demás elementos de la cadena productiva. ¿Por qué transformarlo si no era necesario para que acogiese en su seno al nuevo latifundio azucarero capitalista; si podían realizarse cambios en otras latitudes del proceso de producción con menor costo económico y sin los efectos sociales de una reforma agraria? Sobre estas bases, se estrechan las relaciones económicas con los Estados Unidos. "La Sugar Act de 1871 es el primer aparato jurídico neocolonial": (10) asegura a Cuba el mercado norteamericano. En Estados Unidos se fijará el precio y se irá creando la red financiera y comercial que permita el

control económico de la isla. Finalmente, el Arancel McKinley impone a Cuba la producción de azúcar crudo, gravando la entrada de azúcar refinado en el mercado estadounidense, con la consiguiente pérdida de valor añadido que ello suponía para los productores cubanos.

Un elemento no encaja en este panorama. El dominio político de España obstaculiza el último impulso para la expansión azucarera. No estorba el capital británico, que se va consolidando en Occidente, ni siquiera el español. De momento había terrero para repartir. Sobre el arancel comercial, los privilegios de los productos españoles en el mercado cubano, la administración de una sociedad y de una economía que ya carece de lazos reales para seguir manteniendo las relaciones con su vieja metrópoli. Los impedimentos, en fin, para que el azúcar pueda continuar avanzando por un camino que de facto está ya consolidado. Manuel Arango y Parreño, vocero de la sacarocracia cubana, lo expresa en términos casi apocalípticos: "producir azúcar o sucumbir". (11). Pero producir azúcar requería ya algo más que tierra, mano de obra y un molino. Se necesita estar dentro de un sistema económico, asegurar un mercado y tener apoyo financiero suficiente para emprender inversiones cuantiosas a corto plazo.

Oscar Pino Santos demuestra que el capitalismo norteamericano no era favorable a la guerra con España. Aún no se trata de la fuerza imperialista que se lanza al mundo tras la Primera Guerra Mundial. Permanece cerrado en sí mismo, dedicado al mercado interno. Son los cubanos, dirigidos por una clase media que ha surgido al compás del desarrollo, cuyo máximo exponente es José Martí, así como la nueva sacarocracia, oligárquica y proestadounidense, aunque esta última en un segundo plano, los que dirimen el conflicto. Sólo cuando España está a punto de sucumbir, cuando la situación general que impera en el mundo se torna negativa para las viejas potencias coloniales, los Estados Unidos deciden intervenir. Ni Gran Bretaña se había salvado de lo que la historiografía denomina "las crisis del Noventa y ocho", (12) y su situación no iba a impedir en ese momento la acción directa de los norteamericanos, cuya explicación se encuentra sobre todo en cuestiones de política internacional. El desarrollo de los acontecimientos volvía a favorecer al azúcar.

La entrada definitiva del capital estadounidense, acompañado por el control político de la isla, caracterizan la fase que ahora se inicia. La Enmienda Platt y el Tratado de Reciprocidad constituyen lo que López Segrera denomina "los mecanismos de la neoindependencia". (14). Los procesos que tendrán lugar en los próximos veinticinco años, alteran la estructura socio-económica isleña. La población recibe nuevos y variados aportes, lo que complica el panorama social al tiempo que apaga el despertar de una conciencia nacional, verdadera derrotada en la guerra. En cambio, el territorio se ensancha y se integra, al menos parcialmente, gracias a que el azúcar va dejando el Oeste,

saturado por años de cultivo e integrado en unas estructuras atrasadas. El Este, virgen y maleable, será el campo de las nuevas explotaciones. El proceso de concentración industrial que se había iniciado después de la Guerra de los Diez Años, encuentra quien lo lleve hasta sus últimos extremos. El agro continúa sin reformas, mientras el desarrollo de una red ferroviaria más racional y moderna y en consonancia con citado proceso de centralización, define las nuevas formas de producción con el menor costo posible. Una República independiente, surgida en 1902, cuya Constitución está mediatizada por la Enmienda Platt, es el marco jurídico idóneo.

La explosión definitiva vendrá dada por causas foráneas. En 1912 la oferta cubana de azúcar ha roto su sincronía con la demanda norteamericana y debe enfrentar el problema de la producción de remolacha, que está cerrando el mercado europeo. Entonces estalla la Primera Guerra Mundial; los precios aumentan vertiginosamente y la producción les acompaña. Los Estados Unidos abandonan de momento su actitud librecambista y comienzan a controlar el mercado, impidiendo que la situación se desorbite. Con el fin de la guerra, empero, concluye el control, y sin él se inicia un período de especulación desmedida conocido como la Danza de los Millones. Los problemas que se habían planteado en la preguerra no sólo desconocieron soluciones, sino que además se agravaron con el auge. Eso complica la situación final. En efecto, tras el auge llega la depresión: el primer acto de lo que en realidad era la crisis estructural de la economía cubana tiene lugar ya en 1920-1921.

El capital nacional es el que más sufre el desastre. Como ya sucediera tras la Guerra de los Diez Años, debe ceder ante las fuerzas que llegan del exterior. Ahora, sin embargo, no son españoles y británicos, sino norteamericanos. La crisis les permite aumentar su control sobre la economía sin prestar excesiva atención al aviso. En 1925 la situación se recrudece: la crisis es ya irreversible, pero la solución se sigue aplazando. La dictadura de Gerardo Machado es la primera manifestación de una nueva etapa política, determinada por la represión del conflicto social y la corrupción galopante de la administración. Este es el panorama que encuentra en Cuba la Gran Depresión de 1930.

Todos los indicadores económicos experimenta un hundimiento y 1932 es el peor año para la economía cubana contemporánea. La actitud de los Estados Unidos es sumamente ambigua, la de Cuba tímidamente reactiva. El gobierno dicta algunas medidas proteccionistas e inicia leves reformas, destinadas a una mayor diversificación. (15). La Revolución de 1933 es el resultado de los conflictos que venían germinando en la sociedad cubana. Una nueva clase media, surgida al amparo del desarrollo, encabeza lo que en realidad no es sino un movimiento de reforma. Lo más importante, quizás, es el grado de conciencia bastante acertado de la situación. O se modificaba el sistema económico, o se estrechaban los lazos con los Estados Unidos. Se opta por lo

segundo. En 1934 la nueva administración norteamericana ofrece a Cuba un régimen de cuotas limitativas para el azúcar en el mercado estadounidense. Para el establecimiento de las cuotas se utilizaban estimaciones basadas en el período de crisis, pero conseguir más parecía imposible. Nuevos productores de caña se habían ido desarrollando y competían con Cuba en el mercado mundial, mientras la producción de remolacha seguía ganando terreno, sobre todo en Europa.

El régimen de cuotas limitativas aseguraba mayor estabilidad económica, evitando las fluctuaciones azucareras, pero también institucionalizaba una situación de crisis. El sector azucarero será el mejor parado y el mantenimiento de su primacía impide la crisis del sistema oligárquico, aun por encima de los cambios que se están produciendo en el capitalismo norteamericano. La depresión completa la transición del predominio de la Casa Morgan a la Casa Rockefeller, lo que se corresponde en Cuba con la transición de la preponderancia azucarera de Cuba Cane Company a la Cuban Atlantic Sugar Company. (16). La desaparición en 1934 de la Enmienda Platt indica un tránsito en la relaciones cubano-estadounidenses que ya se había producido de facto. "El protectorado cede a la neocolonia", dice gran parte de la historiografía. Internamente, se inicia un período de corrupción política, dominado por la figura de Fulgencio Batista, que reparte los beneficios de la nueva situación entre los distintos intereses que controlan el panorama político cubano, y confirma las conquistas de un movimiento obrero, que venía manifestando actitudes beligerantes desde principios de siglo. La corrupción, la exclusión de una parte significativa de la sociedad y la carta blanca con que por lo general actuaron los intereses extranjeros, van creando un clima que a finales de los años cincuenta está a punto de estallar. Mientras, la economía azucarera se había beneficiado de las nuevas circunstancias excepcionales que trae consigo la Segunda Guerra Mundial. Tras ella, sin embargo, vuelve la normalidad, y durante los años cincuenta se producen nuevas crisis. Desde 1956 al menos, la oposición contra Batista se manifiesta abiertamente, y la figura de Fidel Castro se convierte en un símbolo tras el fallido asalto a cuartel de Moncada.

La oposición al régimen proponía una mayor apertura del sistema político y la eliminación de la corrupción, pero las cosas suceden de un modo diferente. Batista cae por su propio peso, carente hasta del apoyo de los Estados Unidos. El sistema represivo que lo respaldaba había conseguido en parte sus objetivos con la oposición de las ciudades. Tan sólo quedaba la fuerza guerrillera que, amparada en las estribaciones de la Sierra Maestra, había ido creciendo y estaba dispuesta a hacerse cargo del poder, lo que sucede en enero de 1959, cuando Fidel Castro entra en La Habana.

Resulta difícil describir lo que ocurre de aquí en adelante. En principio, el nuevo régimen tenía pretensiones reformistas moderadas y los Estados Unidos no lo vieron con malos ojos,

aunque dudaron de su capacidad para controlar el poder. Castro muestra enseguida su aptitud como estadista y comienza a armar un régimen movilizador y a emprender reformas que inmediatamente tropiezan con los intereses norteamericanos. No debemos olvidar que estamos en plena Guerra Fría, lo que explica en parte la desconfianza estadounidense. Mecanismos de acción y reacción dominan las relaciones entre ambos países. Estados Unidos responden a las reformas con el embargo del azúcar y el bloqueo comercial. Castro contraataca con la nacionalización de las propiedades norteamericanas en Cuba. El momento de mayor tensión se alcanza cuando el régimen se declara marxista-leninista. Esto le supone atraerse el favor de la Unión Soviética, aunque con ello el control de la situación escapa de sus manos. Probablemente, tras mostrar su fuerza contrarrestando el intento de ocupación de la isla que sin mucha convicción se lleva a cabo con el apoyo de los Estados Unidos, Castro es consciente de que la supervivencia del régimen pasa por reconocer que el problema ha trascendido de lo meramente regional y se convierte en un nuevo enfrentamiento entre las grandes potencias. La estrategia resulta. El intento soviético de instalar cabezas nucleares en Cuba apuntando a los Estados Unidos, desemboca en la denominada Crisis de los Misiles, que está a punto de provocar una nueva conflagración mundial. Tras la crispación inicial, el asunto se desvanece. Los soviéticos retiran el armamento nuclear de la zona y los Estados Unidos desisten del intento de derrocar al régimen cubano.

Internamente, la Revolución inicia la reforma socio-económica. Romper la primacía del azúcar es el objetivo. industrialización y diversificación agraria la alternativa. Sin embargo, el azúcar se manifiesta de nuevo como el elemento clave para cualquier tipo de política que se lleve a cabo en Cuba. Sólo por medio de ella la estrategia revolucionaria podía ser viable, cosa que no llega a comprenderse. La pérdida de su mercado tradicional antes de que la URSS sustituya a los Estados Unidos como punto de destino del azúcar y la primacía de las cuestiones políticas sobre las económicas impiden logros significativos de momento. Cuando la URSS establece precios para el dulce superiores a los del mercado libre mundial, el régimen puede permitirse una especie de juego azucarero, cuyos efectos serán determinantes para el futuro económico de Cuba. Los indicadores económicos experimentan un hundimiento entre 1960 y 1970 que sólo pueden llenarse gracias a la ayuda soviética. Finalmente la Revolución reconoce la necesidad de volver al azúcar, imprescindible incluso para obtener los recursos con que romper su primacía. Esto no sucederá, y el fracaso de la política de diversificación hipoteca las posibilidades, pues la vuelta al azúcar se hace en detrimento de otros objetivos. A ello se unen los defectos que una economía planificada tiene para controlar el sector agrario, extremadamente dependiente del medio físico. (17). Era la gran paradoja de un sistema de planificación socialista tratando de someter a la que muchos coinciden en calificar, por sus características de producción, como primera industria capitalista del mundo moderno.

La Revolución avanza por tres caminos paralelos e inseparables: tratará de racionalizar y de modernizar la explotación azucarera con mayor o menor éxito, utilizándola para diversificar la economía en lo posible; emprenderá una reforma social, acompañada por la creación de un aparato institucional que permita el control y la movilización de la sociedad a un tiempo, (18) y eliminará las disensiones en el interior del régimen acerca de la estrategia económica que enfrentaba las posiciones de Carlos Rafael Rodríguez y de Ernesto Che Guevara, optando por la postura maoísta, la cual suponía intentar un salto en el sistema desde el socialismo hasta lo que se denominaría "la creación del hombre nuevo". (19).

Sin demasiado éxito en sus políticas económicas, La Revolución tropieza con los defectos de un sistema de retroalimentación informativa que nunca llegó a funcionar adecuadamente, y con una crisis de motivación producto de la falta de incentivos laborales. Las fluctuaciones del azúcar, mientras tanto, seguirán determinando la economía. A mediados de los ochenta un nuevo impulso revolucionario tratará de solucionar algunos de estos problemas. El Proceso de Rectificación intenta racionalizar el sistema económico. Los éxitos no han sido muchos, aunque tampoco ha habido tiempo. La crisis de los regímenes socialistas oscurece el futuro de Cuba. Ya es seguro que Rusia no seguirá subvencionando la compra de azúcar y el envío de petróleo y, por el momento, Castro ha hecho caso omiso de las peticiones de apertura. La situación se complica con la presencia de una numerosa comunidad cubana en Estados Unidos, que probablemente tendrá mucho que decir en el futuro de la isla.

2. EL MARCO INSTITUCIONAL

2.1. LA POLÍTICA FERROVIARIA

Se puede decir que en sus ciento sesenta años de existencia, las relaciones Estado-ferrocarril en Cuba han atravesado por tres grandes períodos, coincidiendo con los intereses políticos predominantes en la isla. No obstante, si profundizamos un poco, las cosas son bastante más complejas. Es posible afirmar que hasta 1959 la actitud del Estado estuvo caracterizada por la más absoluta liberalidad, aunque se pueden distinguir varias etapas con características distintas. El problema de la adecuación que cualquier marco institucional tiene frente a una realidad dinámica se complica cuando el caso que se

estudia es el de una colonia o, más ambiguo aún, el de una especie de protectorado o neocolonia. Por todas estas situaciones atraviesa Cuba entre 1830 y 1959. Después, la ruptura del sistema y el ensayo de planificación central que lleva a cabo la Revolución complicará aún más las cosas. Es preciso, por tanto, señalar la forma en que las distintas variables fueron combinándose en el tiempo, estudiando en qué manera interactúan, si se quiere comprender la historia de los ferrocarriles cubanos.

Ya decíamos que hacia 1830 las posibilidades económicas del desarrollo azucarero estaban planteando la necesidad de encontrar soluciones al endémico problema de los medios de transporte. La idea de construir un canal hasta Güines, centro neurálgico de la Llanura Roja habanera, sólo resolvía las necesidades de una zona muy concreta. Los primeros ensayos ferroviarios realizados en Inglaterra surgen entonces como alternativa, y el Gobernador General Cuba, Francisco D. Vives, atendiendo a las peticiones de los hacendados, decide la creación de una Junta de Caminos de Hierro, que estudie las posibilidades de un ferrocarril entre La Habana y Güines.

Realizados los estudios correspondientes, la Junta se disuelve y el proyecto queda detenido. Las modificaciones que por entonces se estaban produciendo en la administración colonial explican la paralización. En 1832, El Real Consulado cede sus funciones económicas a la Real Junta de Fomento, que centraliza desde ese momento los asuntos azucareros. No olvidemos que en este período Madrid está intentando recuperar las posiciones que había perdido en el control de la isla. Este hecho va a ser determinante. Claudio Martínez, Conde de Villanueva, inicia su gestión al frente de la Junta de Fomento solicitando la remisión de los informes de la Junta de Caminos de Hierro, al tiempo que ordena levantar nuevos estudios sobre el ferrocarril. Su labor va a ser fundamental: en 1835 se inician los trabajos de construcción y en 1837 se inauguran los 27 km de vía que separan La Habana de Bejucal, a los que seguirán, al año siguiente los 50 km restantes entre Bejucal y Güines.

Si en un principio la acción estatal estuvo directamente implicada en la construcción, una vez se había cumplido la labor de fomento inicial, lo que va a predominar es una actitud de suma liberalidad y máxima laxitud legal. La nueva fase se abre cuando en 1842 se decide privatizar el Ferrocarril La Habana-Güines, siendo adquirido en pública subasta por Caminos de Hierro de La Habana, con la obligación de prolongar sus vías hasta Matanzas, Batámano y Unión como única condición de compra. (20).

Todos los asuntos concernientes al ferrocarril estuvieron en manos de la Junta de Fomento hasta 1854. No obstante las concesiones correspondían al Capitán General, quien tuvo la prerrogativa de poder otorgarlas a título provisional antes de ser aprobadas por el gobierno de Madrid, lo que normalmente constituía un mero trámite. En este sentido la legislación

colonial se adelantó a la española, que hasta 1844 no estableció regulaciones para las concesiones provisionales. La paradoja es mayor si pensamos que tanto esta normativa, como la Ley de Sociedades por Acciones de 1848 no tuvieron vigencia en Cuba. Los Capitanes Generales siguieron gozando de la máxima libertad para hacer concesiones, y no hubo normas definidas en relación con las sociedades por acciones. De hecho, hasta 1857 fueron particulares los que recibieron privilegios para la construcción. "Así, la metrópoli contó durante mucho tiempo con leyes sin ferrocarriles, mientras en la colonia funcionaban ferrocarriles sin leyes". (21).

La Junta de Fomento siguió desarrollando su labor mediante la compra de acciones de las empresas ferroviarias. Su aportación se calcula en un 14% de los 3.200.000 pesos fuertes invertidos en la construcción de ferrocarriles hasta 1854. La entrega de la propiedad perpetua de las líneas y de ciertas exenciones para la importación de material, así como las expropiaciones necesarias para el tendido de las vías completan la contribución del Estado en la construcción ferroviaria. En 1854 los liberales progresistas toman el poder en Madrid. En Cuba, la Junta de Fomento cede sus funciones a la Dirección General de Obras Públicas y, en 1861, con la creación del Consejo de Administración, incluso las funciones consultivas a las que había sido relegada fueron asignadas a las Juntas Jurisdiccionales de Agricultura, Industria y Comercio, las cuales solían limitarse a trasladar las solicitudes al Capitán General. Poco era por tanto lo que en realidad había cambiado. Es cierto que con el desarrollo de los ferrocarriles peninsulares se abrió el camino para una normativa más favorable en cuanto a la construcción ferroviaria. La Ley de Ferrocarriles de 1855 liberó a las empresas de las trabas legales que estableciera la Ley de Sociedades y agilizó los trámites burocráticos por los que debían pasar las concesiones, al tiempo que pretendía aumentar el control estatal de las empresas, estableciendo subvenciones por kilómetro construido y regulando la fiscalización de las compañías. (22). La nueva legislación, sin embargo, apenas tuvo aplicación en Cuba. Las trabas de la Ley de Sociedades no habían afectado a los ferrocarriles insulares y la pretensión de controlar el desarrollo ferroviario era absurda en un panorama dominado por la anarquía y la competencia en el tendido de las vías. Mayores fueron las quejas acerca de la intención de fiscalizar las empresas y de controlar las tarifas, pero el aparato colonial nunca estuvo suficientemente desarrollado para hacer efectivas estas disposiciones. (23). No puede decirse, pues, que la legislación sea la culpable de la ralentización en el ritmo de construcción ferroviaria que observamos a finales de los cincuenta. Tampoco vamos a desestimarla, pero ya veremos como ésta tuvo más que ver con la crisis económica de esos años, así como con los primeros efectos de la anarquía con que se habían trazado las líneas.

La Guerra de los Diez Años (1868-1878) apenas afectó la explotación ferroviaria, dado que se libró principalmente en el Oriente, carente por entonces de líneas (ver Cuadro 4). Si supuso

algún quebranto como consecuencia de la obligación de transportar tropas de forma gratuita que el gobierno impusiera a las compañías en algunas concesiones. (24). Como veíamos para la explotación azucarera, sus efectos hay que buscarlos en el desplazamiento de la vieja sacarcocracia, sustituida por capitales españoles y británicos, quienes serán los que lleven a cabo la reorganización empresarial, cuya necesidad se apuntaba ya en los años cincuenta (ver Cuadro 6). Con la terminación de la guerra se inicia una fase de reorganización en la administración colonial, cuyo objetivo vuelve a ser afianzar el control político de la isla. La legislación ferroviaria de la década de 1850 recibe nuevos impulsos; el más importante, aunque sin efectos prácticos, será el de rehabilitación del proyecto de construcción del **Ferrocarril Central**, (25) cuya idea original databa también de mediados de dicha década. Fundamental tanto para un desarrollo más equilibrado del territorio, como para su integración y control, resultará sin embargo imposible de llevar a cabo debido al escaso desarrollo del Oriente insular. Los demás elementos de la nueva normativa fueron de carácter fiscal y tarifario. En 1880 se dicta la **Ley de Presupuestos**, que da curso legal a las disposiciones españolas de 1877 y establece una tarifa general ferroviaria. Como había sucedido años antes, una nueva serie de **Reales Ordenes** para casos particulares acompañó estas resoluciones de carácter general, lo que sólo contribuyó a aumentar la confusión, sin poner remedio a los problemas. Por lo que respecta a la tarifa, continuó contando con la oposición de las empresas y su aplicación fue prácticamente nula. La anarquía siguió predominando en las comunicaciones ferroviarias. Un dato muy significativo es que el transporte combinado por las distintas líneas sólo comenzó a establecerse como consecuencia de los imperativos planteados por la guerra. (26).

El problema tarifario y la coordinación del transporte, las dos grandes cuestiones no resueltas por la legislación española, serán los objetivos principales del gobierno interventor estadounidense tras la Guerra Hispano-Norteamericana. Ambas están íntimamente relacionadas con las perspectivas económicas que se habían fijado para la isla, esencialmente encaminadas al desarrollo del cultivo azucarero en el Oriente, feraz, libre de explotaciones y carente de infraestructura. Dos tareas definen, por tanto, los plantamientos de la intervención en materia ferroviaria. Ninguna era original, pero ahora se contaba con la capacidad para llevarlas a cabo que antes había faltado. De las solicitudes recibidas para la construcción del **Ferrocarril Central**, unas parecían inviables y otras suponían ceder al capital británico, cuyo monopolio se había consolidado ya en las líneas occidentales, el control de todos los ferrocarriles insulares. Por si fuera poco, la **Ley Foraker** de 1900, que pretendía evitar los desmanes y la especulación que en muchos casos acompañó al capital norteamericano, (27) impide hacer concesiones a empresas estadounidenses en Cuba mientras dure la intervención. Éste es el gran obstáculo que deberá salvar **Sir William Van Horne** para la construcción del **Cuba Railroad**. **Leonard Wood**, jefe del gobierno de ocupación, sin embargo,

consigue evitar la ley otorgándole algo que había sido muy común en la historia ferroviaria insular: una concesión provisional. Con ella quedaba definitivamente cubierta la vieja aspiración de los ferrocarriles cubanos. En tan sólo dos años (1900-1902) circulaba el primer tren entre La Habana y Santiago. (28).

Dotar a Cuba de una legislación ferroviaria adecuada era el segundo objetivo. Respondiendo a sus principios liberales, el gobierno interventor se limitará en un principio a recomendar a las empresas que adoptasen una tarifa única y proporcional con las distancias. Sin embargo, no fue suficiente, y en 1901 comienzan a dictarse circulares y ordenes militares destinadas a lograr este objetivo. La actuación de Van Horne va a ser determinante también en este caso. Era el más interesado en la unificación tarifaria, pues la vía del Cuba Railroad concluía en Santa Clara y tenía que utilizar los servicios de otras líneas para llegar hasta La Habana. Serán sus propios abogados los que redacten el proyecto de la Ley de Ferrocarriles, que entrará en vigor en 1902, junto con la Comisión de Ferrocarriles, encargada de supervisar todos los asuntos ferroviarios. La legislación se completa, finalmente, con el establecimiento de una tarifa general con base kilométrica. (29). El transporte del azúcar recibía así el mayor impulso que el ferrocarril podía darle, justo en el momento en que la isla empezaba a convertirse en una gran plantación cañera.

Otro aspecto de la nueva legislación que no podemos dejar de tratar, a pesar de que aquí sólo vamos a estudiar ferrocarriles de servicio público, es la importancia que las normativas del gobierno interventor van a conceder a las líneas azucareras. Sin otra obligación la de concurrir ante la Comisión de Ferrocarriles, toda compañía azucarera podía construir líneas para el servicio de sus plantaciones y para la comunicación de los centrales con el ferrocarril público o con sus propios embarcaderos. (30). Como dice Alejandro García, la construcción de ferrocarriles azucareros fue la solución que evitó al ferrocarril público los inconvenientes de una carga engorrosa, pesada y difícil de transportar (la caña), así como la distracción de gran cantidad de equipos y la necesidad de construir ramales hacia las plantaciones, que sólo prestaban servicio una época del año; (31) pero lo que en principio fue una solución adecuada para todos, en el futuro se convertirá en una de las causas esenciales de la crisis del transporte ferroviario público. Dice Luis E. Rivas: "Las empresas ferroviarias se enriquecieron alquilando su material e instalaciones a los ingenios azucareros, de tal forma que sus operaciones no revertiesen más que en ganancias; ...pero esta brillante idea se les volvió muy pronto en contra, ya que hoy los centrales disponen de sus propias líneas y del material con que operarlas, estando en situación de consolidarse y de llevar el azúcar que producen a sus propios puertos". (32).

En 1902 Cuba se constituye como República independiente. Uno de los primeros actos del nuevo gabinete será el

reconocimiento de todas las concesiones de las empresas norteamericanas en la isla. Desde ese momento y hasta los años veinte no hay cambios en la legislación ferroviaria. La normativa vigente confería carácter institucional a lo que de facto ya estaba consolidado: los requisitos para la gran expansión azucarera y, por ende, ferroviaria, habían sido satisfechos. Lo más destacable que encontramos a partir de entonces es una especie de tanteo entre los distintos intereses que controlan los ferrocarriles del Este y del Oeste. La única empresa norteamericana establecida en Occidente, la Havana Electric Railroad, que controlaba los tranvías de La Habana y de otras ciudades, (33) proyectaba construir una línea por el interior de la provincia de La Habana, así como controlar el tráfico ferroviario en el puerto habanero. Los Ferrocarriles Unidos, que desde principios de siglo habían iniciado una agresiva política de absorción de empresas ferroviarias en Occidente (ver Cuadro 6), se van a oponer a ambos proyectos. Respecto de la construcción del Havana Central Railroad, dejarán que se ponga en marcha, pero se harán con su control en el momento en que surjan dificultades financieras y se debilite la posición de sus propietarios. En lo que al control del puerto de La Habana respecta, plantearon al gobierno la necesidad de trasladar su terminal en la capital hacia un lugar mejor situado, extendiendo sus vías en dirección hacia los muelles. El gobierno norteamericano se opuso a este proyecto, más aun cuando todavía estaba sin resolver el problema de la coordinación de los sistemas ferroviarios del Este y del Oeste y el Cuba Railroad amenazaba con extender sus vías hasta La Habana. No obstante, ambas partes supieron ceder lo suficiente. Los Ferrocarriles Unidos constituyen una empresa en los Estados Unidos y con administradores estadounidenses, la Havana Terminal Railroad Company, que abre sus líneas al tráfico en 1912 (ver Cuadro 3), y el gobierno norteamericano acepta el monopolio británico de los ferrocarriles occidentales y del tráfico portuario de La Habana. Desde entonces una especie de acuerdo tácito de reparto de áreas de influencia ferroviaria dominó las relaciones entre británicos y estadounidense. El gobierno cubano se limitó a consagrarlas tras las disputas. (34).

Independientemente de estas disputas, que tienen que ver sobre todo con el reparto de beneficios tras la reconstrucción económica y política de la isla, hay que esperar al impulso que la Primera Guerra Mundial supone para la explotación azucarera, para que se planteen nuevos problemas. Las pocas zonas que aún quedaban fuera del radio de expansión del azúcar, van a empezar a roturarse para el cultivo. Aun en el abigarrado Occidente, el corredor costero que se extiende entre La Habana y Matanzas, donde se habían abandonado las plantaciones como consecuencia de

la apertura de nuevas tierras, vuelve a ponerse en explotación. Azúcar y ferrocarril marchan de nuevo unidos y entre 1916 y 1918 construye sus vías del Hersey Cuban Railroad, única empresa ferroviaria norteamericana con ferrocarriles públicos en Occidente, excluyendo los tranvías. Por supuesto, los Ferrocarriles Unidos se opusieron al proyecto, pero esta vez, las buenas condiciones económicas evitarán su absorción. El ferrocarril se completa en 1922, con una terminal en el puerto habanero, para la que se constituye una compañía independiente, la Hersey Terminal Railroad Company. (35). Mientras tanto, en el Este surge un caso semejante, aunque, como cabría esperar, a escala mucho mayor. El Cuba Railroad no había parado de tender ramales hacia aquellas áreas abiertas a la explotación azucarera o cuyo fomento era relativamente fácil; sin embargo, se concentraba en el Sureste, probablemente debido a la presencia de otro ferrocarril en la zona, el Guantánamo & Western Railroad, que había manifestado interés en extender sus vías en esa dirección. La región más desprovista de ferrocarriles era entonces el Centro-Norte insular, donde el cultivo del azúcar estaba ganando terreno con el nuevo auge y José M. Tarafa va a ser quien preste atención a sus necesidades. En 1916 adquiere la propiedad del Ferrocarril de Morón, una línea azucarera, y el arrendamiento del Ferrocarril Júcaro-San Fernando, construido por el gobierno colonial entre 1880 y 1887 con finalidades militares, y que tras la independencia pasa al gobierno estadounidense como botín de guerra. Su proyecto era tender una línea entre los puertos de Caibairén y Nuevitas, el Ferrocarril del Norte de Cuba, lo que consigue llevar a cabo entre 1916 y 1918 (ver Cuadro 3). (37).

Aunque la Cuba Railroad Company participa, y hasta posibilita financieramente el proyecto, la presencia del Ferrocarril del Norte va a iniciar un período de competencia en el Este cuya solución será finalmente un proceso de centralización como el que los Ferrocarriles Unidos estaban llevando a cabo en el Oeste. El mismo culpable de esta situación pone el remedio: la Ley Tarafa de 1923 estipula el monopolio de la red oriental por tan sólo tres empresas, cuyos intereses debían consolidarse. El proyecto se lleva a la práctica inmediatamente y, en 1924 el Cuba Railroad y el Ferrocarril del Norte se fusionan formando los Ferrocarriles Consolidados de Cuba (ver Cuadro 6). La tercera línea era el Camagüey & Nuevitas Railroad, que pertenecía a la Cuba Railroad Company y que desaparece como entidad independiente al año siguiente. Un segundo problema que trataba de solventar la Ley Tarafa era el de la competencia de los ferrocarriles azucareros y de los subpuertos privados, de cuyas implicaciones ya hablamos con anterioridad. Tras un profundo debate que implicó tanto intereses nacionales como extranjeros, el tema se resolverá finalmente mediante una entente entre los ferrocarriles públicos y las grandes compañías azucareras. Como conclusión se puede decir que aquéllos debieron reconocer la existencia de una red de transportes privada marítimo-ferroviaria, de cuya creación habían sido partícipes, a cambio de asegurar el monopolio de los

Ferrocarriles Consolidados en el transporte público oriental. (38).

El proceso de centralización ferroviaria, tanto en Oriente como en Occidente, culmina cuando la economía azucarera ya había mostrado los primeros síntomas de crisis en 1920-1921. El capital británico en el Este y es estadounidense en el Oeste van a completar su control sobre el ferrocarril, como aquél segundo lo había hecho sobre el azúcar, gracias al hundimiento del capital nacional, mucho menos respaldado financieramente frente a la crisis. No obstante, las empresas ferroviarias padecerán después las consecuencias. En 1925 la crisis del sector exportador se plantea ya con todas sus consecuencias y en 1930 la depresión general del capitalismo se superpone a aquélla, agravando aún más la situación. La disminución de los volúmenes de tráfico, como consecuencia de la caída del precio del azúcar, del descenso del transporte de pasajeros y de la competencia de los ferrocarriles y subpuertos privados, se une ahora a la competencia del transporte automotor, que tiene como fecha hito el año 1930, cuando se inaugura la Carretera Central. Las empresas ferroviarias se quejaban de la prioridad que el gobierno estaba dando al transporte por carretera, que apenas era fiscalizado y se beneficiaba de la ausencia de gastos en infraestructura. Fue en el Oeste donde la competencia se dejó sentir con más intensidad, agravada por la estrechez del territorio, la excesiva abundancia de líneas y la anarquía de los trazados ferroviarios. Los Ferrocarriles Unidos comienzan a atravesar serios problemas y decretan suspensión de pagos. La Ley Moratoria, establecida por el gobierno para paliar los efectos de la crisis supone un respiro transitorio, del que también se beneficiaron los Ferrocarriles Consolidados, a pesar de que sus resultados económicos seguían siendo positivos.

1932 es el peor año de la crisis. A partir entonces se inicia la recuperación, producto del establecimiento del régimen de cuotas limitativas que los Estados Unidos fijaban para la introducción de azúcar cubano en su mercado. La expansión del sector azucarero queda limitada desde ese momento, por cuanto las nuevas condiciones tendían a estabilizar la producción. Los Ferrocarriles Consolidados se recuperan, pero no sucederá lo mismo con los Ferrocarriles Unidos. La producción de azúcar era más rentable en el Este, que además se verá favorecido en el reparto de las cuotas de mercado gracias a su preponderancia productiva. La mayor racionalidad de su red también les beneficiará a la hora de afrontar los nuevos problemas que se avecinaban. El auge exportador que trae consigo la Segunda Guerra Mundial les permite poner en marcha un plan de modernización de los servicios y de eliminación de la competencia, lo que se realiza mediante la compra del Guantánamo & Western Railroad y del Ferrocarril de Guantánamo en 1948 y 1949 (ver Cuadro 6), y mediante la incorporación de las compañías de omnibus y camiones que operaban en las provincias orientales, estableciendo servicios combinados ferrocarril-carretera. Todas estas posibilidades le estarán vedadas a los Ferrocarriles Unidos, que

perviven sólo gracias al auxilio del Estado, el cual tiene que intervenir su administración en 1949. La corrupción institucional no iba a ser precisamente la solución más adecuada para la empresa.

No eran buenos tiempos para el ferrocarril. Ni aún los que se consideraron como una de las compañías ferroviarias más modernas y mejor administradas de América Latina (40) van a poder resistir. Las crisis de los años cincuenta encuentran a los Ferrocarriles Consolidados sumamente endeudados como consecuencia de la modernización emprendida en años anteriores. El Estado deberá empezar a financiar sus operaciones, y lo hará mediante el recién fundado BANDES (Banco de desarrollo Económico y Social). La única solución viable para los ferrocarriles parecía encontrarse en el monopolio completo de la red y sólo los Ferrocarriles Consolidados estaban capacitados para llevarlo a cabo. Tales fueron las conclusiones de la Misión Truslew, comisión del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), que llega a Cuba en 1949 con el objetivo de estudiar la solicitud de un préstamo pedido por el gobierno cubano para poder enfrentar las dificultades que se cernían sobre la economía azucarera. (41). No obstante, el monopolio privado no pudo realizarse. Las reticencias del Estado a dejar en manos de una sola compañía el control de todos los ferrocarriles públicos, retrasó el proyecto lo suficiente para que un nuevo problema apareciera en escena, complicando aún más la situación. El movimiento revolucionario contra el gobierno de Batista comienza a tomar tal cariz, que en 1958 los Ferrocarriles Consolidados informan que el 75% de sus vías se hallaban en condiciones de inoperatividad.

El primer año de gestión gubernamental de los Ferrocarriles Unidos había conseguido quintuplicar su déficit. La compañía sólo subsistirá en lo sucesivo gracias a la inyección de fondos estatales. (42). La ambigüedad que caracterizaba su administración tampoco ayudaba a que las cosas fuesen mejor. Legalmente, los antiguos propietarios conservaban el control, pero en la práctica quedan totalmente relegados. Las recomendaciones del BIRF parecían impracticables en el corto plazo, y lo único que pudo hacerse fue aplicar algunas medidas parciales, como la necesidad de implicar a los azucareros en la administración ferroviaria, obligándoles a avalar los préstamos que varios bancos otorgaron al ferrocarril. En 1952, el golpe de Estado de Fulgencio Batista detiene este proceso, libera a los azucareros de sus obligaciones y modifica la forma de actuar del Estado respecto de los ferrocarriles. Batista nombra un interventor estatal para los Ferrocarriles Unidos, Luis Chiappy, quien aboga por la compra de la empresa. Las cosas, sin embargo, siguieron sin estar claras. Mientras se discutía el Plan Chiappy, el Estado recibía una oferta de compra por parte de los Ferrocarriles Consolidados, que las protestas obreras impidieron estimar. La prolongada crisis ferroviaria estaba provocando constantes drenajes en las arcas del Estado y había que buscar una solución. La fórmula menos polémica era la nacionalización y

el Estado obtiene un préstamo de 20.000.000 \$ del Bank of America y del Hannover Bank, con el que pagar los 13.000.000 \$ en que quedó establecido el valor de compra de los Ferrocarriles Unidos, reservándose el resto para su rehabilitación. Después creó una empresa mixta, Ferrocarriles Occidentales de Cuba, con un capital de 30.000.000 \$. El Estado se reservaba para sí el 58% de las acciones. El resto debía ser suscrito por intereses privados. No obstante las reticencias iniciales, las acciones fueron finalmente cubiertas. Gran parte de las mismas acabarán en manos norteamericanas. (43).

La dictadura de Batista desplegó todos sus medios represivos y se afanó en apuntalar un sistema económico en crisis. Frente a la nueva caída del precio del azúcar, el gobierno intentó movilizar sus recursos, iniciando una política de gastos compensatorios e incrementando el papel y la influencia del Estado en la economía. Las instituciones financieras estatales proliferaron y comenzaba a hacerse muy difícil discernir el destino de los fondos públicos. Los Ferrocarriles Occidentales recibieron un sostenido e importante apoyo financiero estatal. Imposibilitados para hacer frente a los gastos salariales, así como a las obligaciones contraídas tras la compra de nuevos equipos, los Ferrocarriles Consolidados también obtuvieron auxilios. (44). El Estado continuaba sosteniendo los ferrocarriles, y no sólo mediante aportaciones económicas, las disposiciones que impedían el transporte de azúcar y de materiales peligrosos por carretera serán sin duda la aportación estatal más importante para el mantenimiento de su explotación.

El régimen comienza a dar muestras de flaqueza, mientras los revolucionarios prosiguen su avance imparable. Los trabajadores del ferrocarril son uno de los sectores más activos de la movilización y los Ferrocarriles Consolidados quienes más la sufren, sobre todo por los sabotajes a que se ve sometida su infraestructura. El Estado, por su parte, responde con nuevos auxilios. Llegada la zafra de 1958-1959 la situación estaba a punto de estallar y el ferrocarril, imprescindible para realizar la recolección, será una pieza clave. Salvar la zafra requería poner en operación las líneas y para ello se construye un tren blindado, con que poder llevar a cabo las reparaciones necesarias en las zonas controladas por los rebeldes. Su descarrilamiento en 1958 se convertirá en el símbolo de la derrota de la dictadura. Una vez más, azúcar y ferrocarril se unen, simbolizando la historia contemporánea de Cuba.

Cuando el gobierno revolucionario accede al poder, la situación de los ferrocarriles es desastrosa. Las pésimas condiciones en que se encontraban se vieron agravadas como consecuencia de la Revolución. Los Ferrocarriles Consolidados inician contactos con la nueva administración y manifiestan de nuevo su intención de monopolizar toda la red ferroviaria pública, al mismo tiempo que exigían del Estado una indemnización por los perjuicios ocasionados por los sabotajes, así como el pago de los adeudos que éste había contraído con ellos por

concepto de servicios. (45). Sin embargo, la tirantez de las relaciones del gobierno revolucionario con los Estados Unidos, eliminarán de la escena todos estos asuntos cuando en 1960 la administración norteamericana embarga el azúcar cubano y Cuba responde nacionalizando todas las empresas estadounidenses, los Ferrocarriles Consolidados entre ellas.

La nacionalización de los ferrocarriles sentó las bases para solucionar la larga crisis del sector. Para ello se ponen en marcha varios planes de reconstrucción y modernización, que consiguieron devolver la red a condiciones mínimas de eficiencia en tan sólo una década. Sin embargo, las nuevas exigencias necesitaban mucho más que eso. Se requería toda una estrategia a largo plazo si el objetivo, tal y como se propone la Revolución, era tener una red integrada de transportes, adecuada para las necesidades económicas y sociales del país, en la que el ferrocarril iba a desempeñar un papel de primer orden. No vamos a abordar aquí los planes ferroviarios de la Revolución. Desde 1960 la historia del ferrocarril en Cuba es la historia del Estado y el ferrocarril. La iremos desarrollando en los capítulos siguientes, fundamentalmente, cuando estudiemos el tema del ferrocarril y el sistema de transportes.

2.2. EL MARCO EMPRESARIAL

En el Cuadro 3 anotamos las características más importantes del marco empresarial e institucional en cuanto a las concesiones para la construcción ferroviaria, cuya evolución no puede separarse. Implícitamente habíamos apuntando la posibilidad de dividir el desarrollo ferroviario en varias etapas (ver Cuadro 4). Una primera, caracterizada por la especulación y la anarquía en el tendido de las líneas, se desarrolla exclusivamente en Occidente. Hablábamos de la construcción del Ferrocarril La Habana-Güines y de su traspaso a Caminos de Hierro de La Habana, con la obligación de extender las paralelas en dirección a Batámano, Unión y Matanzas, lo que se completa en 1861. (46). Tres años antes, Eduardo Passer, propietario de los Almacenes Regla, obtiene una concesión que le permite realizar su aspiración de construir un ferrocarril que le ofrezca salida al puerto de La Habana. En principio había pensado en una conexión con la vía de Caminos de Hierro; los buenos tiempos para la construcción ferroviaria, empero, le permiten abrir una línea independiente: el Ferrocarril Bahía de La Habana. Las obras se inician en 1858, pero la intención original de unir La Habana con Matanzas debe abandonarse, puesto que Caminos de Hierro se había adelantado. Intentará entonces paliar esta situación extendiendo

los raíles en dirección a Jovellanos, lo que se completa en 1865, con la absorción del Ferrocarril de Coliseo, construido entre 1858 y 1859 por los hacendados azucareros locales. (47). El monopolio que en un principio disfrutará Caminos de Hierro se debilitaría aún más cuando en 1858 comienza la construcción del Ferrocarril del Oeste, negándose a utilizar las vías de éste último para llegar hasta La Habana. La competencia será nefasta, sobre todo para el segundo, que no conseguirá alcanzar Pinar del Río hasta 1894. Mientras Caminos de Hierro y Ferrocarril Bahía de La Habana, iniciarán una serie de conversaciones para alcanzar un acuerdo de fusión que, sin embargo, no se completa hasta tres décadas después. Por si fuera poco, en 1859 una nueva línea comienza a tender sus paralelas en la zona, el Ferrocarril de Marianao, que en 1863 consigue conectar La Habana con esta población de su radio de conurbación. (49).

CUADRO 3. PRINCIPALES CONCESIONES PARA LA CONSTRUCCION DE FERROCARRILES PUBLICOS.

AÑO	CONCESIONES	RECEPTOR	KM ABIERTOS	
	Ferrocarril Km concedidos	Nombre	Nacionalidad**	Número Año
1830	Fc de Matanzas	-	Cuba	0 -
1832	Fc Habana-Güines	77 Junta Fomento	España	77 1838
1833	Fc de Trinidad	20 James Tate y Federico Freeman	Cuba	0 -
1837	Fc de Cárdenas	27 Cía del Fc de Cárdenas	Cuba	27 1840
	Fc de Matanzas	42 -	Cuba	0 -
	Fc Camagüey-Nuevitas	73 G. Betancur Cisneros	Cuba	0 -
	Fc de Trinidad	20 Casa Brunet	-	0 -
1839	Fc de Matanzas	50 G. Alfonso	Cuba	50 1845
1840	Fc Cárdenas*	54 C. del Fc Cárdenas	Cuba	54 1851
1841	Fc Cienfuegos-Villa Clara	100 C. Fc Cienfuegos-Villa Clara	Cuba	100 1860
	Fc de Júcaro	50 Cía del Fc Júcaro	Cuba	50 1844
	Fc Camagüey-Nuevitas	73 C. Fc Camagüey-Nuevitas	Cuba	73 1851
1842	Fc de Mantanzas*	- C. Fc Matanzas	Cuba	0 -
	Fc de Cárdenas*	- C. Fc Cárdenas	Cuba	0 -
	Caminos de Hierro de La Habana*	73 Cía Caminos de Hierro de La Habana	Cuba	73 1848
1844	Fc de Trinidad	20 J. Arrieta, M. Pastor y A. Parejo	Cuba	0 -
1847	Fc de Coliseo	12 C. Fc Coliseo	Cuba	12 1848
	Fc Remedios-			

	Caibairén	10	Cía Fc Remedios-Caibairén	Cuba	10	1851
1848	Fc de Mantanzas*	8	Cía Fc Matanzas	Cuba	8	1849
1849	Fc de Cárdenas*	-	Cía Fc Cárdenas	Cuba	0	-
1852	Fc de La Sagua	120	Cía Fc de La Sagua	Cuba	120	1861
1853	Fc de Trinidad	70	Justo G. Cantero	Cuba	20	1856
	Fc de Guantánamo	20	Cía Fc de Guantánamo	Cuba	20	1858
1854	Fc de Cárdenas & Júcaro*	2	Cía Ffcc Unidos de Cárdenas & Júcaro	Cuba	2	1854
1855	Fc de Santiago	46	A. Vicent, M. Castillo y P. Griñán	Cuba	46	1865
1857	Fc Bahía de La Habana	81	Eduardo Fassier	Cuba	81	1865
	Fc de Coliseo*	50	CíaFc Coliseo	Cuba	10	1859
	Caminos de Hierro de La Habana*	90	Cía Caminos de Hierro de La Habana	Cuba	90	1861
1858	Fc de Marianao	20	Joaquín de Porto y Félix Cabello	Cuba	0	-
	Fc del Oeste de La Habana	168	Cía del Fc Oeste de La Habana	Cuba	91	1871
	Fc de Matanzas*	42	Cía Fc Matanzas	Cuba	42	1893
1859	Fc Tunas-Sancti Spiritus	42	Antón F. del Valle y Roque Fernández	Cuba	42	1865
	Fc Marianao	20	Salvador Samá	Cuba	20	1863
1866	Fc Remedios-Caibairén*	43	Cía Fc Remedios-Caibairén	Cuba	43	1880
1867	Fc de Cárdenas & Júcaro*	103	Cía Ffcc Unidos de Cárdenas & Júcaro	Cuba	103	1884
1868	Fc de Cárdenas & Júcaro*	100	Cía Ffcc Unidos de Cárdenas & Júcaro	Cuba	100	1885
1870	Fc Júcaro-Morón	60	Gobierno Español	España	60	1880
1871	Fc de Cárdenas & Júcaro*	68	Cía Ffcc Unidos de Cárdenas & Júcaro	Cuba	68	1888
1876	Fc Caibairén-Placetas	38	Julián Zulueta	Cuba	38	1878
1881	Marianao Railr*	6	Marianao & Havana Railway Limited	Cuba/GB	6	1884
1883	Fc Guantánamo*	22	Cía del Fc Guantánamo	Cuba	22	1883
1884	Fc Gíbara & Holguín	47	Cía del Fc Gíbara & Holguín	Cuba	47	1894
1889	Ffcc Unidos de La Habana*	2	Ffcc Unidos de La Habana	GB	2	1889
1890	Fc de La Sagua*	30	Cía Fc de La Sagua	Cuba	30	1890
1892	Western Railway					

	of Havana*	78	Western Railway of Havana Limited	GB	78	1894
1894	Santiago Railrd*	24	Ponupo Minign Company	USA	24	1895
1895	Fc de Júcaro-Morón*	30	Gobierno Español	España	30	1897
1898	Western Railway of Havana*	55	Western Railway of Havana Limited	GB	55	1908
1900	Cuba Railroad	573	William Van Horne (Cuba Comapany)	USA	573	1902
1902	Havana Central Railroad	151	Insular Railrod Company	USA	0	-
	Cuba East. Railr	42	Cuba Easte Railroad Comp	USA	42	1903
	CubaRailroad*	88	Cuba Railroad Comp.	USA	151	1907
1904	Cuba East.Railr*	96	Cuba East Railroad Compa	USA	96	1905
1905	Marianao Railr*	10	United Railways of Havana	GB	10	1905
1906	Cuba Railroad*	286	Cuba Railroad Compa	USA	235	1911
1907	Havana Central Railroad	151	United Railways of Havana	GB	151	1923
1910	Havana Terminal Railroad*	10	United Railways of Havana	GB	10	1912
1911	Fc Central de Matanzas*	14	United Railways of Havana	GB	14	1912
1912	Nortern Cuba R.	279	José M. Tarafa (Nortner Cuba Railroad)	Cuba	279	1918
	Fc Camagüey-Nuevitas*	102	José M. Tarafa	Cuba	0	-
	Guantánamo & Western Railrd*	12	Guantánamo & Western Railroad Company	USA	12	1912
1915	Camagüey & Nuevitas Railrd*	5	Cuba Railroad Company	USA	5	1915
1916	Hersey Cuban Railroad	102	H.Cuban Railroad Company	USA	102	1918
	Cuba Railroad*	94	Cuba Railroad Company	USA	94	1918
1919	Fc del Norte de Cuba*	22	Cía del Fc del Norte de Cuba	Cuba	22	1930
1922	Hersey Terminal Railroad*	40	Hersey Cuban Railroad Company	USA	40	1922
1923	Camagüey & Nuev. Railroad*	102	Cuba Railroad Company	USA	102	1923
1945	Guantánamo & Western Railr*	10	Guantánamo & Western Railroad Company	USA	10	1945
1969	Fc Central***	837	Fc de Cuba	Cuba	837	1984
1984	Fc Central*	1.300	Fc de Cuba	Cuba	-	-

-
- * Contratos de ampliación de líneas.
 - ** En muchos casos junto con el cubano intervino capital español asentado en la isla.
 - *** Remodelación de líneas ya existentes.

La anarquía es algo menor según avanzamos hacia el Este. Tras algunas concesiones sin resultados prácticos, el Ferrocarril de Matanzas comienza a construirse en 1839 y se irá ampliando paulatinamente hasta alcanzar las localidades de Esles y Murga, terminándose en 1893. (50). La competencia en este caso se establece entre las ciudades de Matanzas y Cárdenas. De esta última partirán dos líneas. El Ferrocarril de Cárdenas, cuya concesión inicial data de 1837, extenderá sus paralelas hasta Esperanza y Yaguaramas, donde llega en 1888. Antes, la competencia que sobre él ejercía el Ferrocarril de Júcaro, construido entre 1841 y 1884, a raíz de que el primero se negase a cubrir con sus vías los territorios situados al Oeste de la ciudad de Cárdenas, conduce a ambas empresas a fusionarse en 1853, formando los Ferrocarriles Unidos de Cárdenas & Júcaro (Ver Cuadro 6). (51). La historia se repite un poco más hacia el Este. El Ferrocarril Remedios-Caibairén tiende sus railes hasta Placetas entre 1847 y 1880, y el Ferrocarril Caibairén-Placetas hace lo propio entre 1876 y 1878. Mientras, en la misma provincia de Las Villas, el Ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara se construye entre 1841 y 1860, y el Ferrocarril La Sagua entre 1852 y 1890.

La fusión de los ferrocarriles de Cárdenas en 1853 puede considerarse como el antecedente de una segunda etapa en la evolución empresarial, que se presenta sin solución de continuidad con el primer período de expansión. La nueva fase se evidencia con claridad a partir de 1880 y se caracteriza por lo que en el Cuadro 4 hemos denominado formación de los sistemas de tamaño intermedio, con los que se intentará paliar la situación de anarquía y competencia creada por la proliferación de compañías. La Guerra de los Diez Años aparece como un elemento clave. Rompe los límites del sistema esclavista, abriendo las posibilidades para la gran expansión azucarera. Nuevos capitales, españoles y británicos, penetran en los negocios insulares, sustituyendo a la vieja sacarocracia, verdadera derrotada en la contienda. Un segundo efecto de la guerra fue la necesidad de establecer conexiones entre las distintas líneas, de tal forma que los nuevos capitales vieron luego facilitadas sus pretensiones de fusión. La presencia de la Casa Schröder de Londres en la propiedad de Caminos de Hierro y del Ferrocarril Bahía de La Habana hace posible, al fin, la desada unión. La creación de Ferrocarriles Unidos de La Habana en 1889 sentará las bases de lo que será la siguiente fase de expansión ferroviaria. (52). Mientras, el Ferrocarril de Matanzas constituía por sí sólo una línea suficientemente extensa y monopolista en buena parte de las regiones que servía, como para mantenerse independiente, y lo mismo ocurría con los Ferrocarriles Unidos de Cárdenas & Júcaro.

Muy distinto es el caso de las líneas villereñas. El Ferrocarril Remedios-Caibairén y el Ferrocarril Caibairén-Placetas deciden su fusión en 1894, pero esto resuelve sólo en parte del problema. También en este caso será la penetración del capital británico quien lo solventa, en 1899, con la creación del Cuban Central Railway, que absorbe, además de esta línea, el Ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara y el Ferrocarril de La Sagua (ver Cuadro 6). La competencia, los conflictos bélicos y la crisis, habían debilitado enormemente la situación económica de las compañías, lo que facilitará su intervención. A las tres empresas públicas se unirá también una de las líneas azucareras más importantes de la isla en ese momento, el Caracas Railroad. (53).

La independencia y la intervención norteamericana sorteaban los últimos obstáculos legales y económicos para que el ferrocarril pudiese completar la tarea que se le había encomendado. Aunque el eje natural de comunicaciones de la isla era el trazado Este-Oeste, el localismo de la producción azucarera, la necesidad de alcanzar los puertos de exportación y el atraso relativo de las provincias orientales explican el predominio del eje Norte-Sur en el tendido de las líneas y el fracaso de los distintos proyectos de construcción del Ferrocarril Central. Será el capital norteamericano quien haga posible la empresa, poniendo en poco tiempo la red ferroviaria oriental a la altura de la occidental, aunque sólo en número de kilómetros, puesto que sus características estructurales van a ser muy distintas. Por lo tardío de su incorporación al desarrollo ferroviario, no existe en Oriente una etapa previa de pequeños sistemas ferroviarios (54) (ver Cuadro 4). El Cuba Railroad tiende entre 1900 y 1902 la línea central entre San Luis y Santa Clara, alcanzando Santiago de Cuba mediante la incorporación del Ferrocarril de Santiago, que se había construido entre 1855 y 1895. (55). Tras la apertura de su línea principal, el Cuba Railroad comenzará a construir una amplia red de ramales en dirección Norte y Sur, buscando las principales zonas productivas orientales. (56). En el Surcoeste es donde lleva a cabo su mayor labor de fomento: entre 1906 y 1911 construye los ramales de Bayamo y Manzanillo, evitando además la posible competencia en la región del Guantánamo & Western Railroad, construido entre 1912 y 1912, del que ya hablamos con antelación. Antes, sin embargo, se establecieron las oportunas conexiones con las regiones donde el cultivo del azúcar se había desarrollado desde años antes. Es el caso del ramal de Alto Cedro, abierto en 1905, que alcanza las plantaciones de la United Fruit Company, la cual posee también una red ferroviaria, que se desarrolla entre 1888 y 1927, prestando servicio público a pesar de estar registrada como línea privada. (57). En 1904 se había terminado el ramal Zaza del Medio- Sancti Spiritus, que conectaba la línea principal del Cuba Railroad con el Ferrocarril Tunas-Sancti Spiritus, construido entre 1859 y 1865; (58) y en 1905 se hace lo propio con el ramal Holguin-Cacocum, para entroncar con las vías del Ferrocarril Gibara & Holguin, construido entre 1884 y 1894. (59).

CUADRO 4. NUMERO DE EMPRESAS FERROVIARIAS.

AÑOS	KMs RED	Nº DE EMPRESAS	(Oriente)	(Occidente)	PROMEDIO Km POR EMPRESAS	
1840	104	2	0	2	52	
1850	446	6	1	5	74	Pequeños
1860	823	12	3	9	69	sistemas
1870	1.255	14	3	11	90	
1880	1.524	16	4	12	95	-----
1890	1.825	17	6	11	109	Sistemas de tamaño intermedio .
1900	2.815	14	6	8	165	
1910	3.352	13	8	5	258	
1920	4.344**	13	8	5	338	-----
1930*	5.098**	9	6	3	566	Grandes Sistemas
1940*	5.108**	9	5	4	568	-----
1950*	5.118**	7	4	3	731	
1960	5.293	1	-	-	5.293	Monopolio
1970	4.456	1			4.456	
1980	4.720	1			4.720	
1990	5.293	1			5.293	

* A partir de 1924 dos grandes compañías se reparten 4.000 kilómetros, 2.000 kilómetros cada una.

** Para no distorsionar el resultado, no hemos tenido en cuenta las 8 pequeñas compañías propiedad de los centrales azucareros y situadas en las provincias occidentales, autorizadas para el servicio público a partir de la década de 1910. La extensión promedio de estos ferrocarriles era de 24 km.

En Occidente, los Ferrocarriles Unidos llevan a cabo un proceso paralelo, aunque en este caso mediante la absorción paulatina de empresas ferroviarias. La concentración y el cambio de escala en la producción azucarera es el motor del proceso. El localismo ferroviario occidental estaba en contradicción con un desarrollo que demandaba la articulación de todos los ferrocarriles en torno a un eje longitudinal, símbolo de la integración económica y poblacional del Oriente insular, que comienza en esa época. El hecho de que los ferrocarriles estuviesen ya construidos implicará, sin embargo, que en este caso la articulación de la red se tenga que realizar mediante la superposición de líneas. En 1905, los Ferrocarriles Unidos absorben el Ferrocarril de Marianao. En 1906 hacen lo propio con

el Ferrocarril de Matanzas y con el Ferrocarril de Cárdenas & Júcaro, únicas empresas que quedaban fuera del control del capital británico en el Oeste. Se trataba de empresas con buenos resultados económico y su integración se producirá por medio de operaciones financieras pactadas. En 1912 el proceso de completa con la anexión del Ferrocarril del Oeste de La Habana (ver Cuadro 6).

A partir de 1914, con los efectos que la primera Guerra Mundial tenía para la explotación azucarera, la expansión ferroviaria que comenzara con el siglo va a recibir un nuevo impulso. Antes, sin embargo, se ha iniciado ya una tercera fase en la evolución del marco empresarial. La que hemos denominado etapa de formación de los grandes sistemas, culminará con el monopolio de las redes oriental y occidental en manos del capital estadounidense y británico respectivamente. Como en casos anteriores, esta etapa no presenta solución de continuidad con la anterior, pero se puede hablar de ella como algo relativamente independiente debido a la forma en que el esplendor azucarero va a afectar a la construcción ferroviaria. Ya decíamos que la nueva expansión iba a abrir las pocas zonas que aún quedaban libres para el cultivo de la caña, al mismo tiempo que volvía a poner en lotación otras donde antaño se había dejado de cultivar. En Occidente este proceso se entremezcla con el intento del capital norteamericano por romper el monopolio británico, lo que finalmente sólo tiene como resultado dos ferrocarriles: el Havana Central Railroad y el Hersey Cuban Railroad. Ya nos hemos referido a este proceso con antelación, pero conviene traerlo de nuevo a colación porque es muy representativo de la influencia precisa que el azúcar tiene en el ferrocarril. El primero tenía como objetivo prioritario el transporte de pasajeros y su proyecto se enfrentaba abiertamente con los intereses de los Ferrocarriles Unidos; el segundo, en cambio, se construye para servir a las nuevas plantaciones del corredor costero que se extiende entre La Habana y Matanzas. Estas diferencias explican que el Havana Central Railroad sea inmediatamente absorbido por la empresa británica, mientras Hersey Cuban Railroad se mantiene independiente. Junto con ellos, toda una serie de ferrocarriles azucareros abren algunas de sus líneas al servicio público entre 1911 y 1932. Intentaban beneficiarse del buen momento para la explotación ferroviaria y de los beneficios fiscales que suponía el transporte público.

Casos parecidos de ferrocarriles azucareros que abren sus vías al servicio público los encontramos también en el Oriente, aunque, en correspondencia con las necesidades de transporte en la zona, se trata de líneas mucho mayores, que sirven aquellas áreas desatendidas por el Cuba Railroad. La línea del Chaparra

Railroad comienza a prestar servicio público en 1910, y la del Ferrocarril de Las Tunas en 1920. Aunque situado en la provincia de Santa Clara, el caso del Ferrocarril de Caibairén a Morón, cuyas vías, abiertas al tráfico en 1911, se trazarán paralelas a las del futuro Ferrocarril del Norte, es semejante al de estos últimos. Por sus características, ninguno de los ferrocarriles citados ejercía una competencia que pudiese preocupar en exceso a los grandes sistemas ferroviarios. Así, con la excepción del Ferrocarril de las Tunas, que en 1924 se incorpora a los Ferrocarriles Consolidados, del Ferrocarril de Jaguará y del Ferrocarril de Rachuelito, absorbidos ambos por los Ferrocarriles Unidos en 1923, van a permanecer independientes (Ver Cuadro 5).

Cuadro 5. FERROCARRILES AZUCAREROS ABIERTOS AL TRAFICO PUBLICO.

AÑO	FERROCARRIL	PROVINCIA	Kms	RAZON DE LA APERTURA
1899	Caracas Railroad	Santa Clara	88	Incorporación Cuban Central Railroad
1910	Ffcc de la United Fruit Company	Oriente	542	Autorización*
	Chaparra Railroad	Oriente	144	Autorización
1911	Fc de Caibairén a Morón	Santa Clara	97	Autorización
1912	Fc del Central Perseverancia	Santa Clara	25	Autorización
	Fc del Central Portuguesale	Santa Clara	14	Autorización
1915	Fc de Toledo a San Pedro	La Habana	14	Autorización
1915	Fc de Morón	Camagüey	20	Incorporación al Fc del Norte de Cuba
1916	Hersey Cuban Railroad	La Habana	142	Autorización
1920	Fc de Las Tunas	Oriente	65	Autorización
1923	Fc de Covadonga	Santa Clara	38	Autorización
	Fc de Resulta	Santa Clara	35	Autorización

	Fc de Jaguará	Santa Clara	52	Incorporación United Railways of Havana
	Fc de Rachuelito	Santa Clara	22	Incorporación United Railways of Havana
1928	Fc de Yaguajay	Santa Clara	22	Autorización**
	Fc de Damují	Santa Clara	17	Autorización
1932	Fc Nazábal	Santa Clara	32	Autorización
=====				
TOTAL:	17		1.269	

* Prestaban servicio público desde años antes, aunque sin autorización.

** En 1944 abandona el transporte público y opera ya sólo para el servicio azucarero.

En el Cuadro 6 anotamos los datos más importantes del proceso histórico de absorción y fusión de las empresas ferroviarias cubanas. El monopolio del sistema oriental por una sola compañía era un hecho en 1924. Tras adquirir los derechos de compra del Ferrocarril Camagüey & Nuevitas, cuya contrucción databa de los años 1841-1851, (61) José M. Tarafa los había cedido a la Cuba Railroad Company a cambio de ayuda financiera para construir el Ferrocarril del Norte. En 1915, dicha empresa lleva a cabo la absorción de la línea, aunque manteniendo su independencia administrativa hasta 1925. Tres años después de aquella primera fecha, el Cuba Railroad incorporará también el Ferrocarril de Trinidad, construido entre 1853 y 1856. (62). Salvo las excepciones citadas de las líneas azucareras, el Guantánamo & Western Railroad y el Ferrocarril de Guantánamo, construido entre 1858 y 1883, (63) todas las demás líneas orientales serán absorbidas por los Ferrocarriles Consolidados entre 1924 y 1925. (64). En el Oeste, mientras tanto, los Ferrocarriles Unidos incorporaban en 1921 el Cuban Central Railroad. El monopolio de los sistemas oriental y occidental se había completado a mediados de la década de 1920. Según la lógica de la evolución ferroviaria, el siguiente paso en el proceso debía ser la consolidación de toda la red de servicio público.

Cuadro 6. FUSIONES Y ABSORCION DE EMPRESAS FERROVIARIAS.

AÑO	FFCC ABSORBIDOS O FUSIONADOS	PROPIEDAD	FC RESULTADO	PROPIEDAD	KM
1842	La Habana-Güines	Cuba	(ABS)	C.de Hierro de La	

				Habana	Cuba	77
1853	Cárdenas y Ferrocarriil Júcaro	Cuba	(FUS)	Ffcc Unidos de Cárdenas & Júcaro	Cuba	131
1865	Coliseo	Cuba	(ABS)	Bahía de La Habana	Cuba	143
1894	Caibairén-Placetas y Remedios-Caibairén	Cuba	(FUS)	Ffcc Unidos de Caibairén	Cuba	91
1889	Bahía de La Habana y Caminos de Hierro	Cuba	(FUS)	United Railways of Havana	GB	385
1899	Ffcc Unidos de Caibairén	Cuba	(ABS)	Cuban Cent. Railway	GB	91
	Fc de la Sagua	Cuba	(ABS)	Cuban Cent. Railway	GB	249
	Fc Cienfuegos- Villa Clara	Cuba	(ABS)	Cuban Cent. Railway	GB	249
	Fc de Caracas	Cuba	(ABS)	Cuban Cent. Railway	GB	478
1900	Fc de Santiago	USA	(ABS)	Cuba Railroad	USA	70
1905	Fc de Marianao	GB	(ABS)	United Railways of Havana	GB	421
1906	Fc de Matanzas	Cuba	(ABS)	United Railways of Havana	GB	775
	Ffcc Unidos de Cárdenas & Júcaro	Cuba	(ABS)	United Railways of Havana	GB	1.066
1907	Havana Central Railroad	USA	(ABS)	United Railways of Havana	GB	1.071
1910	Havana Terminal Railroad	GB	(ABS)	United Railways of Havana	GB	1.071
1911	Matanzas Terminal Railroad	GB	(ABS)	United Railways of Havana	GB	1.085
1912	Western of Havana Railway	GB	(ABS)	United Railways of Havana	GB	1.346
1915	Fc Nuevitas- Caibairén	Cuba	(ABS)	Cuba Railroad	USA	1.098
1916	Fc Júcaro-Morón*	USA	(ABS)	Fc del Norte de Cuba	Cuba	90
	Fc de Morón	Cuba	(ABS)	Fc del Norte de Cuba	Cuba	110
1918	Fc de Trinidad	Cuba	(ABS)	Cuba Railroad	USA	1.212
1921	Cuban Central Railroad	GB	(ABS)	United Railways of Havana	GB	1.824
1923	Fc de Jaguará	Cuba	(ABS)	United Railways		

			of Havana	GB 2.025
	Fc de Rachuelito	Cuba (ABS)	United Railways of Havana	GB 2.053
1924	Fc de Las Tunas	Cuba (ABS)	Cuba Railroad	USA 1.314
1924	Fc de Norte de Cuba y Cuba Railroad	Cuba/ (FUS) USA	Ffcc Consolidados de Cuba	USA 1.703
	Fc de Las Tunas	USA (ABS)	Ffcc Consolidados de Cuba	USA 1.768
1925	Fc Tunas-Sancti Spiritus	Cuba (ABS)	Ffcc Consolidados de Cuba	USA 1.810
1948	Guantánamo & Western Railroad	USA (ABS)	Ffcc Consolidados de Cuba	USA 1.993
1949	Fc de Guantánamo	USA (ABS)	Ffcc Consolidados de Cuba	USA 2.090

NOTA: (FUS)= Fusión.
(ABS)= Absorción.

* En 1916 lo recibe en arrendamiento; en 1919 lo adquiere definitivamente.

La crisis de 1921 implica el fin de la bonanza bélica y es el antecedente de la crisis del sector exportador, que se manifiesta en 1925. La depresión general de 1930 se superpone luego a dicha crisis y supone el fin del ciclo alcista de la producción azucarera. ¿Qué podría suceder con unos ferrocarriles que habían sido concebidos pensando en el azúcar? Primero, la construcción de nuevas líneas se detiene por completo. Segundo, la dependencia azucarera, comenzará a pesar como una losa. La crisis, sin embargo, no fue negativa en sí misma. Sus efectos en realidad sólo sacan a la luz los defectos estructurales del sistema. Aquellas líneas contruidas para servir a los intereses de las plantaciones, continuaron siendo rentables durante casi toda la década. Sufrirán las consecuencias del descenso de la producción y de los precios; pero comenzaran a recuperarse después de 1932, ajustándose a las nuevas condiciones de reparto de la producción que trae consigo el régimen de cuotas limitativas que los Estados Unidos establecen en 1934 para la introducción de azúcar cubano en su mercado. Muy diferente es el caso de los grandes sistemas ferroviarios públicos. Dos graves inconvenientes afectaban seriamente la explotación. El primero ya lo mencionamos, aunque debemos decir que sería conveniente estudiar el efecto que en cada momento tuvo la distracción del transporte azucarero de sus vías, como consecuencia de la utilización que las compañías azucareras hicieron de sus propios

sistemas de transporte marítimo-ferroviario.

El segundo inconveniente no es otro que su propio carácter público, lo que implicaba la necesidad de completar el transporte de azúcar con el de otras mercancías y pasajeros como condición indispensable para la rentabilidad de la explotación, cuando ni el trazado ni la infraestructura de los ferrocarriles se había concebido con esos objetivos. (65). Un nuevo elemento se unía además a estos factores estructurales: la competencia del transporte automotor, sobre todo a partir de la inauguración de la Carretera Central en 1930.

De nuevo la situación de los Ferrocarriles Unidos es muy distinta a la de los Ferrocarriles Consolidados. Todos los factores negativos coinciden en Occidente. Las carreteras se habían extendido más y más rápido, y la forma en que se había construido el sistema ferroviario, así como la obsolescencia de la mayoría de sus líneas impidió toda capacidad de reacción. Además, la proximidad de los centros de producción y población entre sí y respecto de los puertos tampoco favorecería al ferrocarril, que sólo es competitivo frente a la carretera en las grandes distancias. Mientras, los Ferrocarriles Consolidados pudieron aprovechar su mejor disposición estructural frente a la crisis y los beneficios que le proporciona luego el nuevo boom azucarero producto de la Segunda Guerra Mundial, para promover planes de remodelación y modernización entre los que se hallaba el establecimiento de un servicio combinado ferrocarril-carretera. Su mejor disposición relativa, sin embargo, durará poco. Los años cincuenta vuelven a traer la crisis y su explotación no se librará ahora de los problemas financieros que ya padecían los Ferrocarril Unidos. La propia evolución histórica de los ferrocarriles cubanos ofrecía la única solución que parecía viable: completar el monopolio de la red en una sola empresa, que pudiese racionalizar la explotación del sistema con una concepción global de las necesidades y posibilidades de transporte en toda la isla, libre de competencia dentro del propio sector, lo que se había manifestado como el mayor enemigo histórico de las operaciones ferroviarias en Cuba. Ya vimos, sin embargo, que el desarrollo de los acontecimientos impidió a los Ferrocarriles Consolidados hacer realidad este proyecto. Será un gobierno revolucionario, que trata de implantar en la isla un sistema económico de planificación central, quien lo lleve a la práctica. Con él, los ferrocarriles iban a contar por fin con unas perspectivas de explotación que les permitirían combinar su utilidad para el transporte de azúcar con otras posibilidades de servicio. Los objetivos del régimen eran incluso más ambiciosos, aunque también difíciles de cumplir. La rentabilidad del ferrocarril dejará de medirse en términos de beneficios económicos exclusivamente; el capital con que se contará para llevar a cabo los proyectos va a restringirse debido al relativo cierre de la economía cubana, así como al hecho de que la administración ferroviaria quedará en manos de un aparato que centraliza toda la dirección económica y social, lo que favorecerá la coordinación al mismo tiempo que la obstaculiza.

La Revolución nacionaliza todas las líneas. Unos 14.000 km de vía quedan bajo la administración del Estado. De ellos, cerca de 5.300 son de servicio público. En términos relativos esto representa 47,7 km por cada 1.000 km² y 0,75 km por cada 1.000 habitantes, lo que sitúa a Cuba entre los países del mundo de mayor cobertura viaria. La amplitud de miras con que se concebía el transporte ferroviario tropezaba, no obstante, con series de dificultades de infraestructura, falta de coordinación y obsolescencia, y la batalla de la Revolución por mejorar la red vial deberá librarse en todos los frentes. Hay que destacar el proyecto de sacar del aislamiento a las regiones más apartadas del territorio por medio del ferrocarril. El ritmo de construcción y de remodelación se desarrolla con un promedio de 2.000 km por año hasta 1975, 1,7 veces más de lo construido entre 1900 y 1960. (66).

Ni la estructura ni el kilometraje de la red variarán sustancialmente: continúa predominando el eje de articulación Este-Oeste y no son demasiadas las regiones desprovistas de líneas. Más que nuevas construcciones, lo que encontramos en la mayoría de los casos es una remodelación de las ya existentes. Por supuesto, esto no reduce el valor del esfuerzo. Modernizar una red como la cubana podía ser tan difícil como tenderla de nuevo. Lo más destacado fue la labor de reconstrucción de la línea central. Las obras comienzan en 1969. Se trataba de acondicionar sus 863 km para el desarrollo de velocidades que en casos alcanzarían los 140 km/h. La URSS proporcionó créditos, materiales y técnicos, y el régimen puso en marcha toda su capacidad de movilización de la mano de obra. No obstante, las dificultades que entrañaba la empresa sólo permitían inaugurar en 1975 los primeros 25 km. En 1977 la remodelación de la línea se había completado hasta Santa Clara y, en 1984, con cuatro años de retraso respecto de los plazos previstos, podía abrirse al tráfico todo el recorrido. Su inauguración fue concebida como la base para un segundo plan de desarrollo, que planteaba la construcción de más de 1.300 km de ramales alimentadores. (67).

La política ferroviaria formaba parte de un proyecto a largo plazo que pretendía dotar a la isla de un sistema de transportes eficiente y coordinado. Hasta el momento sólo se habían puesto los cimientos. La estrategia se encuentra recogida en el Proyecto de desarrollo ferroviario de 1972. Además de los objetivos mencionados, proponía la creación de un soporte industrial para hacer frente a las necesidades del ferrocarril y la remodelación, construcción o adquisición de nuevos equipos de transporte. Finalmente, debido a la ausencia de personal cualificado, se planteaba también una tarea de formación profesional, para lo que se abrirán algunos centros de enseñanza con especialización específica. Todos los esfuerzos en materia ferroviaria han estado encaminados al cumplimiento del plan. Aunque las dificultades técnicas, económicas, etc. han determinado constantes retrasos, el resultado fue dotar a Cuba con un sistema ferroviario más eficiente del que tenía y con unos objetivos de servicio más

integrales y en condiciones aceptables para lo que es común en el resto de América Latina. (68).

Para terminar con el marco empresarial, debemos referirnos al origen del capital que interviene en la construcción y explotación de los ferrocarriles. En el Cuadro 7 hemos sintetizado algunos datos al respecto, que conviene poner en relación con la información cuantitativa existente, así como con el comportamiento del resto de las variables estudiadas. Esto nos permitirá precisar aún más los rasgos de la evolución ferroviaria; una evolución que habíamos dividido en varias fases, para cuya determinación el origen y procedencia del capital será un factor de primero orden.

Cuadro 7. ORIGEN DEL CAPITAL FERROVIARIO.

AÑOS	Km	Nº	CAPITAL	NAC.	CAPITAL	EXTRANJ	G.BRETAÑA	USA	ESPAÑA						
	RED	COM	Nº	Km	%	Nº	Km	%	Nº	K	%	N	K		
			PAÑIA	COM		COM									
			PA	PA		PA									
			ÑIA	ÑIA		ÑIA									
							1840	104	2	1	27	26	1	27	74
0	0	0	0	0	1	77	100								
1850	446	6	6	446	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1860	823	12	12	823	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1870	1255	14	14	1255	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1880	1524	16	14	1444	95	2	60	5	1	20	1	0	0	0	0
1890	1825	17	13	1343	74	4	482	26	2	411	22	1	11	1	60
1900	2315	14	7	973	42	7	1342	58	4	1017	41	3	275	14	60
1910	3352	13	4	180	5	9	3172	95	3	1799	54	6	1373	41	0
1920*	4344	13	5	640	15	8	3704	85	2	1824	42	6	1880	43	0
1930*	5098	9	2	144	3	7	4954	97	1	2053	40	6	2901	57	0
1940*	5118	9	2	144	3	7	4974	97	1	2053	40	6	2921	57	0
1950*	5118	7	3	2197	43	4	2921	57	0	0	0	6	2921	57	0
1960	5293	1	1	5293	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1970	4456	1	1	4456	100										
1980	4720	1	1	4720	100										
1990	5293	1	1	5293	100										

* Para no distorsionar el resultado, no hemos tenido en cuenta las 8 pequeñas compañías propiedad de los centrales azucareros y situadas en las provincias occidentales, autorizadas para el servicio público a partir de la década de 1910.

El primer ferrocarril cubano era posible gracias al fomento del Estado y al capital local. Para hacerlo factible se suscribió un empréstito en Londres que será devuelto con suma facilidad y en los plazos convenidos. Esta es la situación predominante hasta mediados de los años cincuenta. Ya decíamos que la contribución directa del Estado se cifraba en torno a un 14% de los 3.200.000 pesos fuertes invertidos en la construcción ferroviaria; el resto procede mayoritariamente del capital local, cubano o español (ver Cuadro 3). Las características del inversor se corresponden con los rasgos definitorios de la primera fase de desarrollo de los ferrocarriles cubanos: habanero, con intereses sumamente locales, situados en Occidente y directa o indirectamente relacionados con el azúcar.

Los efectos económicos de la Guerra de los Diez Años van a afectar fundamentalmente al capital local, que desde la crisis de finales de los cincuenta había ido perdiendo su vieja preponderancia en la explotación azucarera y ferroviaria en manos del capital español y británico. Desde la década de 1880 este segundo va a iniciar un proceso de absorción de las pequeñas compañías ferroviarias, que ya vimos en su momento vinculado con las necesidades de reorganización empresarial en el Oeste insular. El proceso culmina a finales de siglo con las nuevas dificultades por las que atraviesa el capital local tras la Guerra de Independencia, y en 1900 un 41% del kilometraje total de los ferrocarriles cubanos está en manos de intereses británicos. En 1880 había 34.400.000 libras invertidas en el sector, un 19% del total de las inversiones británicas en Cuba. En 1890 la cifra había ascendido hasta 166.300.000 libras, y el porcentaje se situaba en torno al 40%. (69).

La Guerra de Independencia completa la penetración del capital extranjero en la economía local. Al igual que sucedía con el azúcar, fueron los cubanos quienes montaron la infraestructura necesaria para el desarrollo de la gran expansión económica vinculada con la exportación de azúcar; ahora bien, iniciado dicho desarrollo, la economía cubana no había desarrollado un aparato financiero que le permitiese continuar su expansión. Puede decirse, por tanto, que la intervención económica extranjera en Cuba fue de carácter financiero y organizativo antes que productivo. Esto explica que siendo el capital local quien construye los ferrocarriles y los ingenios y desarrolla las plantaciones, sea el capital extranjero quien lleve a cabo la siguiente fase en el desarrollo económico, contando con el potencial financiero suficiente para realizar el proceso de centralización intra e intersectorial que estaban demandando las actividades económicas, así como la integración de las provincias orientales de la isla al desarrollo económico y poblacional. El proceso, que en el azúcar se ha denominado "el paso del ingenio al central", tiene su correspondencia en los ferrocarriles con lo que nosotros llamamos el tránsito de los pequeños sistemas a los

sistemas de tamaño intermedio. No cabe ver en este proceso, además, un enfrentamiento abierto entre el capital nacional y el extranjero. Más bien aquel primero era consciente de la necesidad del segundo para continuar la expansión económica. Recordemos, por ejemplo, que en el período anterior a la intervención norteamericana, el capital nacional ya se había mostrado interesado en que los capitales estadounidenses pudiesen operar con mayor libertad en la isla.

El proceso de intervención extranjera en la economía insular responde por lo general a las líneas de actuación descritas. Ahora bien, éste no podía darse del mismo modo en aquellas zonas carentes hasta el momento de desarrollo económico. Así, en las provincias orientales, el capital norteamericano tendrá que crear la infraestructura necesaria para la explotación azucarera y construir los ferrocarriles, aunque el capital nacional tampoco estará ausente, como demuestra sobre todo el caso del Ferrocarril del Norte. Mientras, la infraestructura de las provincias occidentales experimentaba un proceso de reorganización como el descrito que, finalmente, va a equiparar todo el territorio insular en cuanto al desarrollo económico. Existen, sin embargo, dos diferencias entre el Este y el Oeste, que serán cruciales para entender su futuro desenvolvimiento. El Oriente entra en el desarrollo económico y ferroviario directamente a través del proceso de centralización azucarera y de la construcción de los sistemas ferroviarios de tamaño intermedio, (70) lo que significa que sus estructuras productivas son más modernas que las del Occidente, donde ambos procesos se superponen a las viejas estructuras, ocasionando un problema de obsolescencia que posteriormente restará capacidad para hacer frente a las dificultades que el ferrocarril y la producción azucarera deberán enfrentar tras la paz mundial de 1919. Una segunda diferencia, además, es que mientras en el Este el capital norteamericano es preponderante en el azúcar y en los ferrocarriles, en el Oeste aquél predomina en la explotación azucarera y el capital británico controla el ferrocarril público.

El Cuadro 7 permite observar nítidamente cómo se lleva a cabo el proceso de reorganización empresarial. El número de compañías ferroviarias fue aumentando hasta 1890, con la gran expansión occidental. A partir de entonces comienza a disminuir. Dicho descenso, sin embargo, se debe principalmente al proceso de absorción de empresas ferroviarias que los Ferrocarriles Unidos llevan a cabo en el Oeste y que finalmente lo conducen a controlar toda la red pública oriental a partir de 1921, con la excepción de las compañías azucareras que abrían sus líneas al tráfico público y del Hersey Cuban Railroad. El proceso es mucho más estable en el Este, donde predomina el capital norteamericano. Como se puede ver en el citado cuadro, el número de empresas controladas por capitales de dicha procedencia no ha variado en los cortes decenales entre 1910 y 1950. Los Ferrocarriles Consolidados se crean a partir de dos empresas de reciente construcción, cuyos trazados ferroviarios no se superponen, como sucede en muchos casos en el Oeste.

En 1914, el capital británico invertido en los ferrocarriles asciende ya a 466.800.000 libras, un 46% del total de las inversiones de esa procedencia en la isla. En 1929 la cifra aumenta hasta 509.000.000, y el porcentaje ha variado poco: 42%. (71). Oscar Pino Santos ha demostrado que el capital estadounidense en Cuba no es preponderante hasta 1915, año en que supera por primera vez al británico. (72). Si bien esto es técnicamente cierto, existe un matiz de enorme importancia que tiene que ver con las diferencias en el proceso de reorganización económica y ferroviaria entre el Este y el Oeste: los ferrocarriles británicos estaban sobrecapitalizados como consecuencia del esfuerzo financiero que había supuesto el proceso de absorción de empresas que llevaban a cabo desde 1889. (73). Con seis compañías, frente a una que poseía el capital británico, y un 16% más de kilómetros en operación, el capital norteamericano invertido en los ferrocarriles cubanos en 1927 ascendía a 120.000.000 \$, sólo un 8% del total de las inversiones de esa procedencia en la isla. (74). La comparación entre ambas cifras demuestra claramente la sobrecapitalización a que estaban sometidos los Ferrocarriles Unidos.

Los ferrocarriles estadounidenses no estarán tampoco exentos de problemas financieros. Hubo alguna línea, como el Guantánamo & Western Railroad en cuya construcción primaron los intereses especulativos. Lo normal, sin embargo, fue una mayor racionalidad. El Cuba Railroad es una línea rentable, que amortiza con rapidez sus inversiones y reinvierte en el desarrollo del transporte y en la construcción de nuevos tramos de vía. No obstante, el proceso desatado por José M. Tarafa y el Ferrocarril del Norte a partir de 1916 implicará también una intensa actividad financiera en la empresa desde ese momento. Los Ferrocarriles Consolidados se constituyen en 1924, fundiendo ambas líneas, e irán incorporando paulatinamente los demás ferrocarriles orientales, al tiempo que el capital estadounidense se hace preponderante en la propiedad. El capital cubano invertido en ferrocarriles a partir de 1900 se concentra también en Oriente. Tanto William Van Horne como José M. Tarafa consiguen que el Estado subvencione sus respectivas empresas. En la de este último, además, el capital cubano privado interviene activamente. La consolidación permite a los Ferrocarriles Consolidados resistir la crisis que se presenta desde mediados de los años veinte con relativa facilidad y aprovechar el nuevo auge exportador, producto de la Segunda Guerra Mundial, para llevar a cabo un proceso de modernización del servicio, acompañado por el cierre del monopolio del transporte oriental. Durante los años cuarenta, la empresa norteamericana absorbe las compañías de omnibus y camiones que prestaban servicios en las provincias orientales, así como los ferrocarriles de la región de Guantánamo (Guantánamo & Western Railroad y Ferrocarril de Guantánamo), la única que se mantenía fuera de su control. Cuando la Misión Truslow visita la isla en 1949, encuentra en la empresa norteamericana el mismo problema de sobrecapitalización que aquejaba a los Ferrocarriles Consolidados. La compañía pone en

marcha entonces un plan de saneamiento financiero, pero los acontecimientos que están al llegar no serán favorables para que se alcancen los resultados esperados.

A partir de finales de los cuarenta, la crisis ferroviaria es un hecho. En 1949 el Estado decide intervenir los Ferrocarriles Unidos, y en 1953 transfiere su administración a la empresa mixta Ferrocarriles Consolidados de Cuba. No obstante, el cambio de propiedad no alivia su situación. Por su parte, los Ferrocarriles Consolidados sobreviven gracias al auxilio del Estado, sobre todo a partir de 1955, con la creación del BANDES. Su situación empeora, asimismo, producto de los constantes sabotajes que llevan a cabo los revolucionarios. No obstante, su capacidad financiera será suficiente para proponer al Estado un nuevo y ambicioso plan: el monopolio de toda la red ferroviaria, que el BIRF estaba dispuesto a financiar.

El triunfo de la Revolución subvierte el sistema capitalista en la isla. Las cosas cambian sustancialmente. El Estado se hace cargo toda la red ferroviaria y realiza las inversiones precisas para modernizarla, con el objetivo de servir a las aspiraciones de la nueva sociedad y la nueva economía que se pretende crear. Ya hablamos de este aspecto anteriormente. Dijimos que la ayuda soviética es a partir de ese momento el único capital extranjero con presencia en el ferrocarril. Es difícil, sin embargo, poder cuantificarla, como también lo es saber exactamente qué se ha invertido en la remodelación de los ferrocarriles. La forma en que la Revolución va a entender el ferrocarril y la economía insular, la ausencia de estadísticas, unas veces porque no salen a la luz; otras, porque la explotación ferroviaria no se computa independientemente, etc., requieren una investigación en profundidad. Tan sólo podemos decir que el esfuerzo ha sido considerable y que para ser precisos a la hora de emitir un juicio ya no sólo hay que tener en cuenta los resultados económicos. Ningún comentario sobre estos últimos puede olvidar la infraestructura industrial y educacional creada con la intención de servir a las necesidades materiales y laborales del ferrocarril, así como sus beneficios para la sociedad cubana, especialmente en lo que se refiere a una mejor coordinación de sus prestaciones azucareras, que siguen siendo prioritarias, y a la ampliación de sus utilidades para el resto de la economía, para la población y para el fomento del desarrollo y la integración territorial.

3. LOS FACTORES DE LA PRODUCCION

3.1. LA INFRAESTRUCTURA

A diferencia de lo que sucede en otros países, "el ferrocarril no se desarrolla en Cuba para atender a las necesidades de un mercado interno y estimular su crecimiento, sino para facilitar los vínculos de los productores insulares con los mercados exteriores, determinado por las necesidades del principal producto exportable... La influencia de la industria azucarera sobre los ferrocarriles fue tan intensa y absorbente que minimizó e invalidó prácticamente todo otro estímulo a su desarrollo, lo que impuso... una subutilización de las posibilidades de ese servicio". (75). El mejor indicador histórico para el estudio de los ferrocarriles es la evolución kilométrica de la red. En ella se manifiestan antes que en ningún otro lugar la combinación dinámica de las variables estudiadas y, por supuesto, la peculiar vinculación del ferrocarril con el azúcar.

Podemos dividir el desarrollo ferroviario cubano en varias etapas correlativas de expansión y reorganización, que en la mayoría de los casos se presentaban sin solución de continuidad y siempre paralelas con las que estudiábamos en el azúcar. En el Cuadro 8 anotamos los indicadores históricos fundamentales, absolutos y relativos, de la evolución de la red. Por su comportamiento observamos cómo una primera etapa se desarrolla entre 1837 y 1880.

Se trata de la fase de expansión inicial y está caracterizada por lo que denominamos la formación de los pequeños sistemas ferroviarios. La expansión de las vías se limitaba casi exclusivamente al Occidente insular, donde los intereses azucareros, cubanos en su mayoría, habían encontrado en el ferrocarril la respuesta al endémico problema de los medios de transporte, y la solución a la necesidad de reducir los costos de producción, que estaba demandando la situación económica internacional. Son los albores del ciclo alcista de la producción azucarera. El saldo fueron 1.524 km, el 28,7% del kilometraje total de los ferrocarriles cubanos en su momento de máxima extensión, y tres elementos que determinarán el futuro del sistema viario occidental: el predominio del eje Norte-Sur en la construcción, el localismo de los intereses azucareros y, por tanto, ferroviarios y, como consecuencia, la anarquía y la hipertrofia en el tendido de las líneas. Estos elementos son la base de una segunda etapa en la evolución de la red, cuyo inicio veíamos ya en los años cincuenta con la primera fusión ferroviaria (ver Cuadro 6).

CUADRO 8. DESARROLLO QUINQUENAL DE LA RED FERROVIARIA CUBANA.

QUINQUENIO	KM RED	CONSTRUIDO QUINQUENIO	CONSTRUIDO EN % QUINQUENIO ANTERIOR	KM.RED/ 1000 KM2	KM/RED 1000 HBTE.
1836-1840	72	72	100	0,65	0,08
1841-1845	179	107	148,6	1,61	0,16
1846-1850	368	189	105,6	3,32	0,31
1851-1855	501	133	36,1	4,52	0,41
1856-1860	644	143	28,5	5,81	0,52
1861-1865	987	343	53,3	8,90	0,77
1866-1870	1194	207	21,0	10,76	0,90
1871-1875	1374	180	15,1	12,39	1,01
1876-1880	1434	60	4,4	12,93	1,02
1881-1885	1592	158	11,0	14,35	1,10
1886-1890	1797	205	12,9	16,20	1,21
1891-1895	2021	224	12,5	18,22	1,32
1896-1900	2232	211	10,4	20,12	1,42
1901-1905	2820	588	26,3	25,42	1,63
1906-1910	3184	364	12,9	28,70	1,59
1911-1915	3811	627	19,7	34,36	1,64
1916-1920	4156	345	9,1	37,47	1,54
1921-1925	4686	530	12,8	42,25	1,50
1926-1930	5178	492	10,5	46,68	1,43
1931-1935	5294	116	2,2	47,73	1,31
1936-1940	5295	1	0,0	47,74	1,20
1941-1945	5292	-3	-0,1	47,71	1,09
1946-1950	5293	1	0,0	47,72	0,98
1951-1955	5293	0	0,0	47,72	0,90
1956-1960	5293	0	0,0	47,72	0,81
1961-1965	5293	0	0,0	47,72	0,71
1966-1970	4958	-335	-6,3	44,70	0,60
1971-1975	4461	-497	10,0	40,22	0,49
1976-1980	4672	211	4,7	42,12	0,49
1981-1985	4949	277	5,9	44,62	0,50
1986-1990	5293	344	7,0	47,72	0,51

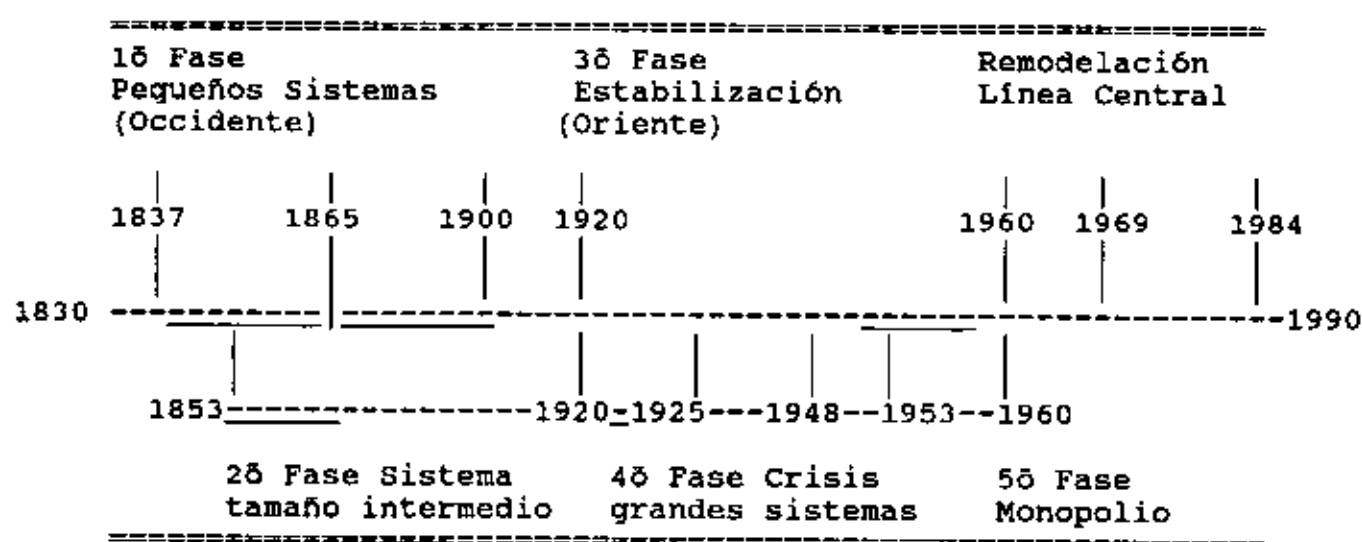
Tras la Guerra de los Diez Años la preponderancia azucarera y ferroviaria del capital nacional cedía ante la presencia de los intereses españoles y británicos. Estos segundos van a ser los que culminen la citada segunda etapa en la evolución de la red occidental; la de formación de los sistemas ferroviarios de tamaño intermedio. Los datos indican, sin embargo, que ni este proceso ni la virulencia del período paralizaron la construcción. En 1900 la red ferroviaria cuenta ya con 2.315 km, el 43,6% de su extensión final.

Decíamos en páginas anteriores que el Oriente insular entraba en el desarrollo ferroviario en esta segunda etapa. El capital norteamericano iba a montar en las provincias orientales la infraestructura necesaria para la producción de azúcar a gran

escala y una red ferroviaria más moderna y adecuada para las necesidades del sector azucarero y para el desarrollo económico en general. Estos elementos, junto a la primacía en este caso del eje Este-Oeste de construcción serán los que definan la nueva etapa, así como las grandes diferencias entre las dos regiones ferroviarias. En el Este, la construcción de las líneas fue vertiginosa. Entre 1900 y 1910 añade 937 km a la red, el 17,5% de su extensión final. Casi todos ellos pertenecen a un sólo ferrocarril: el Cuba Railroad.

En realidad, a partir de 1900 la nueva fase de expansión se superpone a la anterior etapa de reorganización. Desde 1914, con los beneficios que la Primera Guerra Mundial tenía para la producción azucarera, la construcción ferroviaria se intensifica. Hasta las líneas azucareras abren algunas vías al tráfico público. Es sin duda la etapa más compleja en la historia del ferrocarril cubano. Entre aquel último año y 1930 se inauguran 1.661 km, el 31,5% de los casi 5.300 Km. con que cuenta ya la red. El sistema oriental se completa e, incluso, en el abigarrado Occidente se añaden 600 km nuevos al servicio público. (76).

CUADRO 9. ETAPAS DEL DESARROLLO FERROVIARIO CUBANO.



A partir de 1930, con el recrudecimiento de la crisis del sector exportador, las construcciones se vuelven esporádicas. Los indicadores relativos (km red/100 km² y km red/1.000 Hbts) indican que hemos entrado en una fase de estabilización. Antes de que esto suceda, sin embargo, una última etapa de reorganización completará lo que parecía la tendencia histórica de los ferrocarriles cubanos: el monopolio de la red occidental por los United Railways of Havana (Ferrocarriles Unidos) y el de la oriental por los Ferrocarriles Consolidados. Entre ambos suman en

1930 casi 3.900 Km; el 73,6% del kilometraje de los ferrocarriles públicos.

En 1930 la mayor parte del territorio estaba ya cubierto por las vías. Aún sin proponérselo, la expansión azucarera, tal y como se desarrolla en Cuba, había conseguido la creación de una verdadera red ferroviaria nacional. Esto va a permitir al ferrocarril cierta autonomía respecto del azúcar, que hace posible su propia supervivencia. La construcción se paraliza, pero Cuba no conoce después una fase de cierre de líneas como sucede en otros países donde el ferrocarril había nacido tan estrechamente ligado al sistema primario exportador. También es cierto que en Cuba dicho sistema no se quiebra, sino que sufre un proceso de ajuste y reconversión, cuyos rasgos principales van a ser la definitiva institucionalización de su secular vinculación con el mercado estadounidense, la estabilización de los flujos de auge y depresión que posibilitan las cuotas limitativas para la exportación al susodicho mercado, y la transferencia de la propiedad del aparato productivo a manos cubanas, una vez había terminado el ciclo alcista de la producción. El ferrocarril sigue al azúcar en todo este proceso. Tras la última etapa de expansión, llega una nueva fase de reorganización, matizada en este caso por la crisis que en el transporte provocan la estabilización azucarera y la competencia de la carretera. Las diferencias de infraestructura y organización de la red oriental y occidental explican que, mientras los Ferrocarriles Unidos entran en un proceso de crisis en el que las operaciones sólo pueden mantenerse gracias a la intervención estatal de la empresa, los Ferrocarriles Consolidados cierran el monopolio oriental con la adquisición de las líneas de la región de Guantánamo y la absorción de las empresas de omnibus y camiones que prestaban servicios de transporte en la zona.

El nuevo auge que la Segunda Guerra Mundial supone para la producción y exportación azucarera había proporcionado un leve respiro a los ferrocarriles, que mejoran considerablemente sus resultados económicos. No obstante, la crisis afecta de nuevo a la economía cubana en los años cincuenta, y esta vez los Ferrocarriles Consolidados tampoco se van a librar de sus consecuencias. La única solución, y esto es lo que diferencia al ferrocarril del azúcar, parecía encontrarse en el monopolio total de la red por una sola empresa, tal y como recomendaba la Misión Truslow. Los Ferrocarriles Consolidados manifiestan su interés por llevarlo a cabo en repetidas ocasiones, pero, como vimos, el desarrollo de los acontecimientos va a impedirselo. En 1960 la Revolución nacionaliza todos los ferrocarriles. El monopolio se completa, a la vez que inician unos planes de desarrollo que pretenden mejorar la infraestructura y los servicios y aumentar la coordinación de los ferrocarriles públicos y privados, que también pasan a manos del Estado.

Para terminar este capítulo debemos referirnos brevemente a la infraestructura de la construcción ferroviaria. Se puede afirmar que el tendido de los ferrocarriles cubanos no tuvo

excesivas dificultades técnicas en lo concerniente al trazado, debido a la ausencia de dificultades geográficas de consideración. La altura máxima de las líneas que componen los Ferrocarriles Occidentales en 1953 es de 200 m, mientras que la de los Ferrocarriles Consolidados alcanza los 236 m. De hecho, la única línea que encontró serios problemas ocasionados por el terreno fue el Ferrocarril de Santiago, debido a las estribaciones montañosas que cierran por el Norte dicha ciudad. Estas fueron completamente salvadas antes de finalizar el Siglo XIX, lo que será, a la postre, la mejor aportación con que cuente la vía del Cuba Railroad en el momento que se tiende. Las otras características históricas de la infraestructura ferroviaria cubana son, primero, la preponderancia del escatillón estándar (1,435 m). Aproximadamente un 80% de las vías tendrán esa medida. Este hecho facilitó la coordinación entre los ferrocarriles y los procesos de fusión. Segundo, la buena factura de las obras para el momento en que se construyen. Tercero, la citadas diferencias en la infraestructura entre el Occidente y el Oriente, producto tanto de la mayor extensión de los ferrocarriles del Este, como de la mayor antigüedad de las líneas del Oeste. Estas disparidades aumentan con el tiempo, puesto que cuando se inicia la crisis del transporte, la red oriental podrá reaccionar, mientras que la occidental se verá imposibilitada para hacer frente a las dificultades por sus propias características estructurales.

Hemos podido conseguir bastante información acerca de la infraestructura ferroviaria justo en el momento anterior al triunfo de la Revolución. Las modificaciones que ésta había experimentado con el tiempo no fueron muchas, de ahí que los datos nos permitan hacernos una idea bastante precisa de sus características históricas. El radio de las curvas en casi todas las líneas orientales era del 12,5%, y del 11,6% en las occidentales. Las traviesas eran de madera de 178 mm en la práctica totalidad de los ferrocarriles, y el basaltado de piedra. En cuanto al peso de los raíles, las diferencias son mayores. En los Ferrocarriles Consolidados es de 57-40 kg/m en la vía del Cuba Railroad y de 39,7 en la del Ferrocarril del Norte y en la del Guantánamo & Western Railroad. En los Ferrocarriles Occidentales, mientras, era de 49,6-30 kg/m. El espacio entre las traviesas osciló entre los 1.600 mm de éstos últimos y los 1.800 de aquéllos. Las líneas electrificadas no fueron muchas: el Ferrocarril de Mariano y el Havana Central Railroad (650 VdCOH), del sistema de los Ferrocarriles Occidentales, y el Hersey Cuban Railroad (1.200 VdCOH). Finalmente, sobre la carga AX sólo tenemos datos para los Ferrocarriles Consolidados: 20 Tm.

Estas eran las características de la infraestructura ferroviaria en el momento en que la Revolución nacionaliza la red. Ya dijimos que la tarea se va a centrar desde ese momento en una remodelación completa que permitiera la modernización del sistema, así como el aumento de sus utilidades socio-económicas con una perspectiva integral. La obsolescencia y anarquía de la división Oeste y los desastres que la Revolución había

ocasionado, sobre todo en el Este, serán los mayores problemas coyunturales. La estrategia a largo plazo, por su parte, se centrará en conseguir una mayor uniformidad en la red, concebida ahora como un todo. Para solucionar el problema de la escasez de madera, se introduce una nueva tecnología de hormigón, y los polines de madera deteriorados, se sustituyeron a lo largo de la década de los sesenta por más de 3.000.000 de nuevas traviesas. Lo mismo sucedió con los raíles, donde se introdujo material de mayor peso (99-120 kg/m en el Este y 46,6- 29,8 en el Oeste). Al mismo tiempo, el trabajo se humanizaba en las obras de remodelación por medio de la introducción de nuevos equipos electromecánicos y del sistema de tramos prefabricados. (77). Una vez se han llevado a cabo las reformas citadas, la extensión de la red alcanza unos 14.000 km. De ellos, unos 5.300 son públicos, y el resto se dedica fundamentalmente al transporte azucarero. (78). El sistema está formado por una vía troncal de unos 860 km, completamente remodelada entre 1969 y 1984, que recorre el centro de la isla por la divisoria de aguas. El resto de las líneas de servicio público corren paralelas a la misma, por el Norte y por el Sur o la cortan verticalmente en distintos puntos.

3.2. LOS EQUIPOS

En el Cuadro 10 hemos recogido los datos de la evolución del parque móvil ferroviario en los años más significativos. Esta información sólo aparece relativamente seriada a partir de 1920. En años anteriores, apenas tenemos algunos datos, y estos se refieren exclusivamente a los vagones de carga. No obstante, son suficientes para poder comprobar cómo el comportamiento de las cifras manifestó una tendencia alcista hasta finales de la década de 1860, para después estabilizarse y continuar su progresión a partir de los años noventa, alcanzando cotas históricas a principios del de decenio de 1920. Su progresión está en consonancia con la evolución que ponía de manifiesto el estudio de las demás variables de la explotación ferroviaria.

CUADRO 10. EQUIPOS DE TRANSPORTE

AÑO	LOCOM	%	AUTO	%	COCH	%	VAGO	%	TOT	LOCOM	COCH+	COCH	COCH
			MOTO				NES			100 Km	VAG	VAG	AUTOM
			RES							VIA	LOC	KM	EN %
												VIA	VAGONES

1841	8	4,5	-	-	20	11,2	150	84,3	178	7,27	20,0	1,54	-
1868	176	7,1	-	-	264	10,7	2031	82,2	2471	14,86	13,0	1,93	-
1881	-	-	-	-	-	-	2370	-	-	-	-	-	-
1891	-	-	-	-	-	-	3507	-	-	-	-	-	-
1897	-	-	-	-	-	-	4271	-	-	-	-	-	-
1913	-	-	-	-	-	-	10993	-	-	-	-	-	-
1920	611	3,0	82	0,4	560	2,8	18964	93,8	20217	13,89	31,9	4,44	3,38
1922	762	-	209	-	-	-	22995	-	-	16,89	-	-	-
1928	658	3,3	75	0,4	731	3,6	18570	92,7	20034	12,50	29,3	3,66	4,34
1930	633	-	-	-	-	-	16312	-	-	11,96	-	-	-
1939	653	3,5	244	1,3	761	4,0	17239	91,2	18897	12,33	27,6	3,39	5,82
1944	611	-	-	-	476	-	16125	-	-	11,56	25,1	3,14	-
1951	465	4,6	234	2,3	355	3,5	9081	89,6	10135	8,78	20,3	1,78	6,48
1954	476	4,6	238	2,3	388	3,7	9244	89,4	10346	8,99	20,2	1,81	6,77
1959	386	3,8	242	2,4	387	3,8	9120	90,0	10135	7,29	24,6	1,79	6,89
1960	408	-	-	-	577	-	11175	-	-	7,70	28,8	2,22	-
1965	349	3,5	264	2,6	429	4,3	8993	89,6	10035	6,59	27,0	1,78	7,70
1973	303	4,2	92	1,3	239	3,3	6578	91,2	7212	6,79	22,5	1,52	5,03
1975	303	4,4	92	1,3	209	3,1	6256	91,2	6860	6,76	21,3	1,44	4,81
1980	396	4,6	90	1,1	399	4,6	7676	89,7	8561	8,38	20,4	1,71	6,37
1985	513	4,9	98	0,9	601	5,6	9544	88,7	10756	9,69	19,8	1,91	7,32
1987	386	3,5	86	0,8	675	6,2	9748	89,5	10895	7,29	27,0	1,96	7,80

El número de vagones de carga es referencia imprescindible para poder observar lo que sucede durante el período de expansión ferroviaria que comienza con el siglo. De las 4.271 unidades de 1897 se pasa a las 10.993 de 1913. De este incremento, buena parte corresponde al equipo del Cuba Railroad, abierto en su práctica totalidad entre 1902 y 1911. En su vía opera cerca del 40% del material de transporte de los ferrocarriles públicos cubanos. Locomotoras y coches de pasajeros debieron seguir una evolución proporcional. En 1920 eran 611 las máquinas que atendían el servicio y 560 el número de coches de pasajeros, mientras la cifra de vagones había aumentado hasta 18.964.

Durante los años veinte, tras haber alcanzado cotas históricas, la evolución de las cifras inicia una progresión inversa como consecuencia de la depresión del tráfico ocasionada por la crisis del sector exportador y por la competencia de la carretera. Ésta culmina en los años cincuenta, momento en que ya veíamos cómo la crisis de los Ferrocarriles Consolidados se va a unir a la que padecían desde hace años los Ferrocarriles Unidos. Al descenso generalizado de las unidades de tráfico se une en esos años una remodelación del parque móvil. El resultado es una disminución del número de locomotoras debido a la introducción de nueva maquinaria y a la retirada del material más antiguo, así como la sustitución de buena parte de los coches de pasajeros por automotores. Los años cincuenta se manifiestan también como el punto de inflexión de las tendencias relativas en la evolución del parque móvil. La relación material rodante y de tracción por

kilómetro de vía experimenta un hundimiento de casi cuatro puntos porcentuales.

El triunfo de la Revolución y las consecuencias que ésta iba a tener para la explotación ferroviaria se dejan ver nitidamente en las cifras del parque móvil. En 1960 se ha roto la tendencia decreciente de los indicadores en todos los rubros. El hundimiento relativo de años posteriores se debe a la remodelación de la línea central del ferrocarril, que se lleva a cabo entre 1969 y 1984, aunque tampoco debemos menospreciar la crisis productiva que atraviesa el sector azucarero entre 1960 y 1970. Otros dos elementos que inciden considerablemente en la reducción del parque son el final de la competencia entre los ferrocarriles públicos y las líneas azucareras, lo que entre otras cosas aumentó las posibilidades de intercambio de material, y la modernización de los equipos que la Revolución se plantea en sus planes ferroviarios.

La ayuda soviética y la intensificación del trabajo en los talleres hizo posible una renovación completa de los equipos de transporte. En cuanto a las unidades de tracción la labor más destacada fue la construcción de los pequeños automotores Pionero, adaptación de los antiguos omnibus, que facilitó el transporte de pasajeros hacia las provincias interiores. En lo que se refiere a las locomotoras, se llevó a cabo un plan de sustitución del material obsoleto, que culminó con la desaparición de la tracción a vapor del ferrocarril público. Para ello se importaron entre 1964 y 1969 150 nuevas unidades diesel-eléctricas. Finalmente, la labor tuvo como también como resultado un considerable aumento de la potencia total y unitaria de las locomotoras (ver Cuadro 11).

CUADRO 11 EVOLUCION TECNICA DE LA TRACCION.

AÑO	LOCOMOTORAS							AUTOMOTORES			
								POTEN	POTEN	NÕ	EN
	VAPOR %	DIESEL %	ELECT %				TOTAL	CIA (CV)	CIA UNITA RIA (CV)	% AUTO MOTOR	
1928	638	97,0	-	-	20	3,0	658	-	-	75	11,39
1937	606	96,3	-	-	23	3,7	629	-	-	81	12,87
1944	587	96,1	-	-	24	3,9	611	-	-	-	-
1969*	60	18,8	246	77,1	13	4,1	319	-	-	107	33,54
1975	10	3,3	280	92,4	13	4,3	303	265.535	876	92	30,36
1980	-	-	384	97,0	12	3,0	396	449.800	1.136	90	22,72
1987	-	-	374	96,9	12	3,1	386	618.460	1.602	86	22,27

La Revolución fue capaz de poner en marcha instalaciones para la construcción, reparación y remodelación del equipo ferroviario. Buena parte de los coches de pasajeros que operan en las líneas son de fabricación nacional; pero, donde mejor se aprecia esta labor es en los vagones de mercancías. El esfuerzo se concentró en la readaptación de las viejas unidades, para construir con ellas los modernos carros-volta, (79) destinados al transporte de azúcar a granel, con lo que aumentaba considerablemente el valor de la mercancía transportada al mismo tiempo que se reducía sensiblemente su peso. (80). Para poder justipreciar la mejoría de las condiciones del equipo debemos tener en cuenta dos datos. Aunque la evolución de las cifras parece mostrar que a finales de los años ochenta sólo se habían recuperado los niveles de la década de 1950, frente a esta fecha, la producción azucarera cubana había pasado de un promedio 5.000.000 de Tm anuales a 6.700.000, (81) cuando además la Revolución y las largas distancias que el azúcar debía recorrer hacia los nuevos mercados del Este de Europa, habían terminado con el proceso de diversificación de los puertos de exportación que se había desarrollado a lo largo de todo el Sigo XIX y durante las primeras décadas del XX.

3.3. EL FACTOR TRABAJO

La evolución del trabajo en la construcción y explotación ferroviaria ha sido minuciosamente estudiada por Oscar Zanetti y Alejandro García. Sus conclusiones pueden resumirse estableciendo dos conexiones intrínsecamente relacionadas. Los cambios que experimenta el trabajo en el ferrocarril se corresponden con las grandes fases establecidas para su desarrollo, resultantes de la vinculación entre su función como medio de transporte y las necesidades del sector azucarero. Puede afirmarse así que "el fenómeno ferroviario cubano trasluce nítidamente las contradicciones y desequilibrios de la estructura social existente" por medio de su relación dinámica con el mercado de trabajo. En una primera etapa, la construcción ferroviaria tendrá que padecer los mismos problemas de carencia de mano de obra que ya vimos en el sector azucarero. La utilización de esclavos será la solución, pero no por mucho tiempo, puesto que enseguida el sistema esclavista entra en crisis. Las alternativas ideadas entonces fueron tan variadas como transitorias. Desde el alquiler de esclavos cuando la trata comienza a estar prohibida, pasando por el intento de atraer inmigrantes blancos, hasta la utilización del trabajo convulsivo de presos y de mano de obra

semilibre, que trabaja para pagar su libertad. La más importante de todas ellas fue, sin duda, el uso de una parte de los más de 120.000 asiáticos introducidos en la isla en la segunda mitad del Siglo XIX. (82).

Un mercado de trabajo que no acaba de definir con claridad su composición y estructura, no era más que el reflejo de una etapa de transición en la que poco a poco va ganando terreno el trabajo libre asalariado. El proceso hubiese sido más lento de no haber mediado la Guerra de los Diez Años, cuyos efectos van a ser clave en la consolidación de las relaciones de producción capitalista, que sienta las bases para la gran expansión azucarera. Durante los años ochenta, como en el resto de la economía, el trabajo asalariado se va haciendo predominante en el ferrocarril, sobre todo a partir de la abolición de la esclavitud en 1886. No obstante, rasgos del período anterior continúan en las citadas soluciones de transición. Estudiar la crisis del sistema esclavista supone darse cuenta de que no serán las presiones exteriores, sino la propia economía, y en concreto el desarrollo del sector azucarero, lo que determina el fin de la esclavitud. La preponderancia que está adquiriendo la producción fabril en dicho sector y el trabajo en las operaciones y en el servicio, una vez ha terminado la primera fase de expansión en la construcción ferroviaria, van a demandar mano de obra libre. Ésta, que con anterioridad se había negado a realizar trabajos de esclavo, se lanza a partir de la abolición a un mercado de trabajo, cuyos efectivos aumentan gracias a la expulsión de población del campo que tiene como consecuencia la expansión del monocultivo. Producto de ambos procesos, los elevados salarios del período anterior se reducen y para el contratista empieza a ser más rentable contratar jornaleros en época de zafra que mantener esclavos durante todo el año. (84).

Con el inicio del siglo se ha completado el tránsito en el mercado laboral. La práctica totalidad del trabajo es asalariado y se han desarrollado las nuevas formas de control de la mano de obra, como las tiendas de raya de los centrales, el arrendamiento de tierra a los colonos dependientes de los mismos y los contratos de compra de azúcares futuros a los colonos independientes. De hecho, estos mecanismos de control serán vitales para la supervivencia del sistema primario-exportador, puesto que permitió a los centrales transferir buena parte de la disminución del precio del azúcar sobre el trabajador vía salario. Debemos tener presente, además, que la producción azucarera sólo requiere grandes contingentes de mano de obra en una época del año. Para darnos cuenta de los efectos que tendrá la crisis sobre el mercado de trabajo, el mejor indicador es observar la evolución del número de días de zafra. (85). El ferrocarril, como veremos más adelante, fue pieza clave de este entramado. Permitted a las grandes compañías azucareras que poseían su propio sistema de transportes, una situación de monopsonio sobre el azúcar de los colonos independientes, fundamentalmente en las provincias orientales, donde la red pública cubría menos espacio. Podríamos pensar que las

características del trabajo en el azúcar y en el ferrocarril ya no guardan el paralelismo de momentos anteriores e, incluso, que la evolución de este factor es bastante distinta a la del resto de los analizados hasta ahora. Ambas conclusiones son tan aparentes como precipitadas. Primero, el ferrocarril necesitó tanta mano de obra temporal como el azúcar. Segundo, las características del ferroviario son distintas a las del trabajador agrícola, pero se parecen bastante a las del obrero fabril. Además la uniformidad de la mano de obra ferroviaria sólo es real cuando está construida la mayor parte de la red. Hasta entonces las diferencias entre el obrero constructor y el operario fueron tan grandes como las que se presentaban entre los trabajadores agrícolas e industriales en el sector azucarero.

La presencia de mano de obra cualificada en el ferrocarril determinará el temprano surgimiento de un movimiento obrero organizado, que cuenta ya con sus propias mutuas en época colonial. (86). En 1916 se va a estructurar en el sector el primer movimiento obrero de carácter nacional y, en 1916, se consigue del gobierno la primera Ley de retiro. Su intervención va a ser clave en algunos momentos cruciales del desarrollo ferroviario. Impedirá que la política de economías que inician las empresas desde finales de los años cuarenta, se centre en la reducción de salarios y plantillas. Su presión fue determinante también para que el Estado se hiciera cargo de la administración de los Ferrocarriles Unidos, y para que se desestimase la oferta de compra que los Ferrocarriles Consolidados hicieran sobre los mismos. Finalmente, su participación en el movimiento revolucionario sería sumamente destacada. (87). Habría que estudiar, no obstante, en qué medida participó después en la política ferroviaria de la Revolución.

Desgraciadamente no contamos con series estadísticas sobre el número de trabajadores y sobre los salarios. Acerca de estos últimos sabemos que fueron relativamente elevados en comparación con otros sectores e, incluso, con las posibilidades de la economía cubana. En estos términos se expresaba el informe de la Misión Truslow sobre los mismos. En cuanto al número de trabajadores, hemos podido conseguir un dato para 1935, según el cual, el personal empleado rondaba las 11.000 personas. (88) Si nos fiamos de la información de George C. Howard, dicho número se había duplicado para mediados de la década de 1940, lo que resulta difícil de creer teniendo en cuenta la depresión que el sector padecía ya por esos años.

Tras la Revolución, contamos con datos estadísticos a partir de 1969. Las cifras de George C. Howard parecen tener más sentido si es que no se produjeron aumentos significativos en el número de trabajadores desde 1960, como sucede desde aquel primer año en adelante. En el Cuadro 12 observamos como la cifra de agentes aumenta absoluta y relativamente a partir de entonces y hasta los 31.959 empleados de 1987. Dicho aumento, sin embargo, tiene su correspondencia con el incremento del transporte. Sobre los salarios, finalmente, sabemos que los gastos por concepto de

personal han crecido también de manera muy considerable en las últimas décadas, hasta situarse en torno a un 40% de los gastos totales de la explotación ferroviaria a finales de los años ochenta.

CUADRO 12. RECURSOS HUMANOS.

AÑOS	NÓDE AGENTES	AGENTES/Km DE VIA	AGENTES/UNIDADES PARQUE MOVIL
1969	18.587	4,2	2,1
1975	21.598	4,8	3,1
1980	25.610	5,4	3,2
1987	31.959	6,0	2,9

4. EL TRANSPORTE

4.1. EL TRAFICO DE VIAJEROS

Aunque hasta 1903 no tenemos información seriada sobre el transporte de pasajeros, algún dato disperso de años anteriores nos permite observar en él las mismas tendencias que veíamos en otras variables. Así sabemos que a principios de los años sesenta más de 800.000 personas utilizaban ya los servicios ferroviarios.

Posteriormente, los efectos de los conflictos bélicos deben haber ralentizado el crecimiento, pero la tendencia general fue el incremento de los volúmenes de transporte hasta alcanzar la cifra de 2.422.000 pasajeros promedio entre 1903 y 1905. A partir de ese momento y coincidiendo con la apertura de la red oriental y con el mejor período para la explotación ferroviaria, los valores absolutos y relativos del tráfico de pasajeros aumentan paulatiamente hasta llegar a cotas históricas en el inicio de la década de 1920.

Desde 1930 las tendencias de crecimiento del período anterior se reinvierten. Un dato muy significativo, en el que coincide toda la bibliografía, es que la crisis del tráfico de pasajeros fue la culpable de la tercera parte de las pérdidas sufridas por los ferrocarriles públicos durante los años treinta. Ya en el quinquenio 1936-1940 comienza una recuperación que,

posteriormente, los efectos de la Segunda Guerra Mundial conduce a niveles semejantes a los del mejor periodo de explotación. No obstante, dicha recuperación era tan artificial como transitoria y en el lapso 1956-1960 las cifras experimentan un nuevo hundimiento. La competencia del tráfico automotor es la causa principal de la depresión de este tipo de transporte. Cuando el ferrocarril sólo era competitivo frente a la carretera en las largas distancias, el número de kilómetros recorridos por viajero era considerablemente bajo, y la densidad del tráfico ferroviario se reduce a partir del quinquenio 1945-1950 (ver Cuadro 13).

CUADRO 13. TRANSPORTE DE PASAJEROS.

QUIN QUE NIO	VIA JERO (miles)	VIA JERO POR HBTE	VIA JERO POR Km VIA	KM RECORRIDO POR VIAJERO	VIAJ/ KM (millon)	VIAJ/ KM POR HBTE	VIAJ KM POR VIA
1903-05	2.422	1,39	0,86	-	-	-	-
1906-10	6.084	3,03	1,91	-	-	-	-
1911-15	8.590	3,69	2,25	-	-	-	-
1916-20	15.984	5,92	3,85	28	-	-	-
1921-25	16.002	5,11	3,42	-	-	-	-
1926-30	11.237	3,10	2,17	-	-	-	-
1931-35	4.751	1,17	0,87	-	-	-	-
1936-40	8.021	1,82	1,52	28	221	0,05	0,04
1941-45	11.141	2,30	1,95	46	505	0,10	0,10
1946-50	15.412	2,86	2,91	39	617	0,11	0,12
1951-55	10.278	1,74	1,94	39	400	0,07	0,08
1956-60	6.670	1,01	1,26	44	287	0,04	0,05
1961-65	12.767	1,70	2,41	64	822	0,11	0,16
1966-70	17.185	2,08	3,47	70	1.191	0,14	0,24
1971-75	10.761	1,19	2,41	71	775	0,09	0,17
1976-80	16.369	1,70	3,50	74	1.371	0,14	0,29
1981-85	21.786	2,19	4,83	96	2.150	0,22	0,43
1986-87	23.506	2,26	4,44	98	2.195	0,21	0,41

Desde 1959, la Revolución emprende un programa de recuperación del tráfico de pasajeros. La mejora del servicio para las regiones más aisladas del territorio y la modernización del material de transporte, tiene como consecuencia un incremento del transporte de pasajeros, que ya en el quinquenio 1966-1970 conduce las cifras a niveles aun superiores a los del periodo 1916-1925. Todos los indicadores relativos también experimentan una considerable mejoría, sobre todo en lo que se refiere al número de kilómetros recorridos por viajero y a la densidad del tráfico, absoluta y relación con el número de habitantes y con

los kilómetros de vía. El espaldarazo definitivo llega cuando a mediados de los años ochenta se completa la remodelación de la línea central del ferrocarril, que ya en el momento de su inauguración se había manifestado esencial para el transporte de pasajeros. En la década de 1980, el número de usuarios rebasa los 22.000.000 promedio y el número de kilómetros recorridos por viajero se sitúa por encima de los 90.

4.2. EL TRAFICO DE MERCANCIAS

Aunque carecemos de datos para el transporte de mercancías anteriores al año 1903, se puede afirmar que la lógica relación azúcar-ferrocarril que regía el comportamiento de las demás variables, es incluso mayor en este caso. En el Cuadro 14 hemos anotado la evolución quinquenal de los principales indicadores de este tipo de transporte, lo que permite distinguir tres grandes etapas. Desde principios de siglo todos los valores, absolutos y relativos, experimentan un incremento constante, sobre todo a partir del período 1911-1915, con los efectos que la Primera Guerra Mundial tenía para la producción de azúcar. Dicha tendencia no se rompe hasta el inicio de la década de 1930. Con posterioridad, sin embargo, las cifras absolutas del transporte de mercancías se recuperan y vuelven a niveles semejantes a los del período anterior. El régimen de cuotas limitativas para la intruducción de azúcar cubano en el mercado estadounidense, que estabiliza la producción azucarera; el nuevo auge exportador que supone la Segunda Guerra Mundial y las disposiciones gubernamentales, que impiden transportar azúcar y materiales peligrosos por carretera, explican este comportamiento. No obstante, los valores relativos no experimentan una evolución semejante, lo que nos indica que la depresión del tráfico no dependía tan sólo del aumento o disminución de la cantidad de mercancías transportadas.

CUADRO 14. TRANSPORTE DE MERCANCIAS.

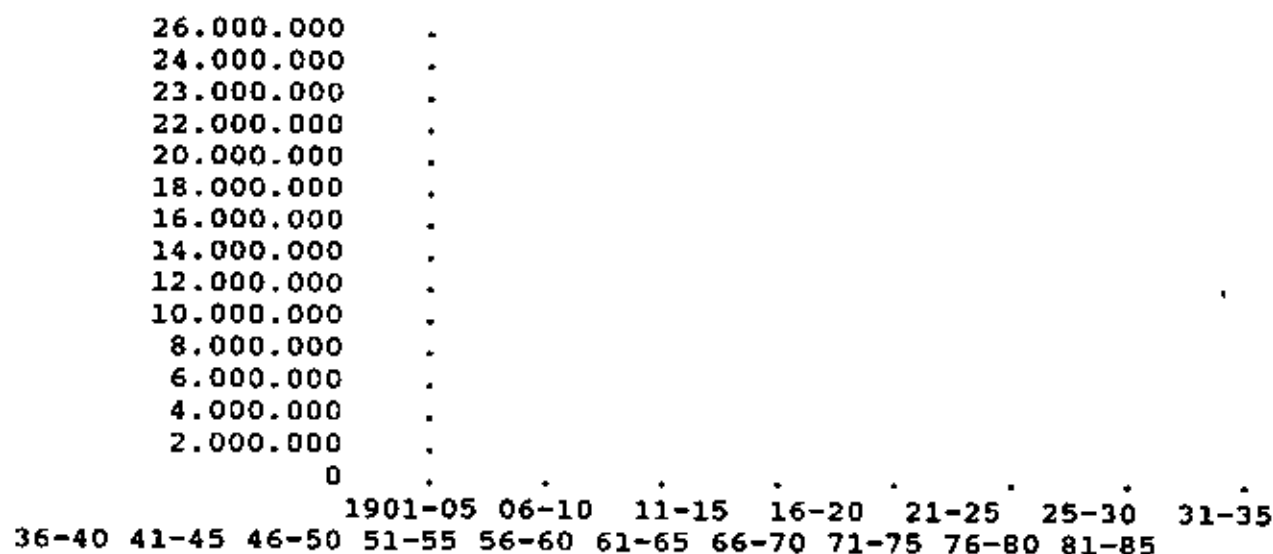
QUIN QUE NIO	TONEL (miles)	TONEL POR HBT	TONEL POR KM VIA	Km RECO RRIDOS POR TONE LADA	TONEL/KM (millon)	TONEL KM POR HBTE	TONEL KM POR KM DE VIA	UNID DE TRA FICO (mill)
--------------------	------------------	---------------------	---------------------------	--	----------------------	----------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

1903-05	5.821	3,36	2,06	-	-	-	-	-
1906-10	7.586	3,78	2,38	-	-	-	-	-
1911-15	12.849	5,52	3,37	-	-	-	-	-
1916-20	21.449	7,95	5,16	-	-	-	-	-
1921-25	24.781	7,92	5,29	-	-	-	-	-
1926-30	25.922	7,15	5,01	-	-	-	-	-
1931-35	13.352	3,31	2,52	-	-	-	-	-
1936-40	16.170	3,68	3,05	46	678	0,15	0,13	899
1941-45	20.457	4,23	3,87	80	1.279	0,26	0,24	1.784
1946-50	25.605	4,76	4,84	57	1.234	0,23	0,23	1.851
1951-55	23.806	4,03	4,50	51	1.053	0,18	0,20	1.453
1956-60	17.590	2,68	3,32	57	1.008	0,15	0,19	1.295
1961-65	9.233	1,23	1,74	127	1.138	0,15	0,22	1.960
1966-70	10.376	1,26	2,09	154	1.595	0,19	0,32	2.786
1971-75	10.394	1,15	2,33	156	1.640	0,18	0,37	2.415
1976-80	13.114	1,37	2,81	154	1.967	0,20	0,42	3.338
1981-85	15.743	1,59	3,18	170	2.684	0,27	0,54	4.834
1986-87	13.409	1,29	2,53	159	2.130	0,21	0,40	4.325

Si prestamos atención al Gráfico 1, donde ponemos en relación la producción de azúcar con el transporte ferroviario de mercancías, las cosas se manifiestan bastante más complejas de lo que podría parecer por el comportamiento de las variables del Cuadro 13. La coyuntura económica de la década de 1950, sobre todo a partir del quinquenio 1955-1960 elimina en parte los elementos que en el período inmediatamente anterior habían impedido que la depresión estructural del tráfico ferroviario se manifestase con todas sus consecuencias. Ya veíamos, en otras cosas, que la red oriental comenzará a padecer en ese momento los mismos problemas que desde hacía dos décadas asolaban a la occidental. Será entonces cuando la Revolución emprenda la reforma estructural que requería el sistema. Los indicadores del Cuadro 14 y de la Gráfico 1 apuntan el sentido y los resultados de la misma, que tienen que ver con la relativa independencia que el ferrocarril había conseguido respecto del azúcar. En primer lugar, observamos como a partir del quinquenio 1961-1965, el comportamiento de la producción azucarera deja de imprimir las fuertes fluctuaciones que hasta el momento había impuesto al transporte ferroviario. La ampliación de los servicios para otras utilidades, entre las que el transporte de pasajeros destacaba en primer lugar; (90) una mejor coordinación entre el ferrocarril público y las líneas azucareras, el desarrollo del sistema de embarque a granel, lo que disminuía el peso y aumentaba el valor del azúcar transportado, y la centralización de los puertos de exportación son las razones que nos permiten comprender este comportamiento. (91). Como cabría esperar, la evolución de las cifras absolutas se manifiesta a partir de ese momento mucho más estable. A la par, el número de kilómetros recorridos por tonelada se ha elevado considerablemente (92) y, consecuentemente, también lo hace la densidad del tráfico, y tanto de manera absoluta, como en relación con los kilómetros de vía y con el número de habitantes. Este comportamiento acompaña al que ya veíamos en el transporte de pasajeros y ofrece unos resultados globales (columna de unidades de

tráfico) que proporcionalmente se encuentran entre los más elevados de toda América Latina.

GRAFICO 1. TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCIAS Y PRODUCCION CUBANA DE AZUCAR.



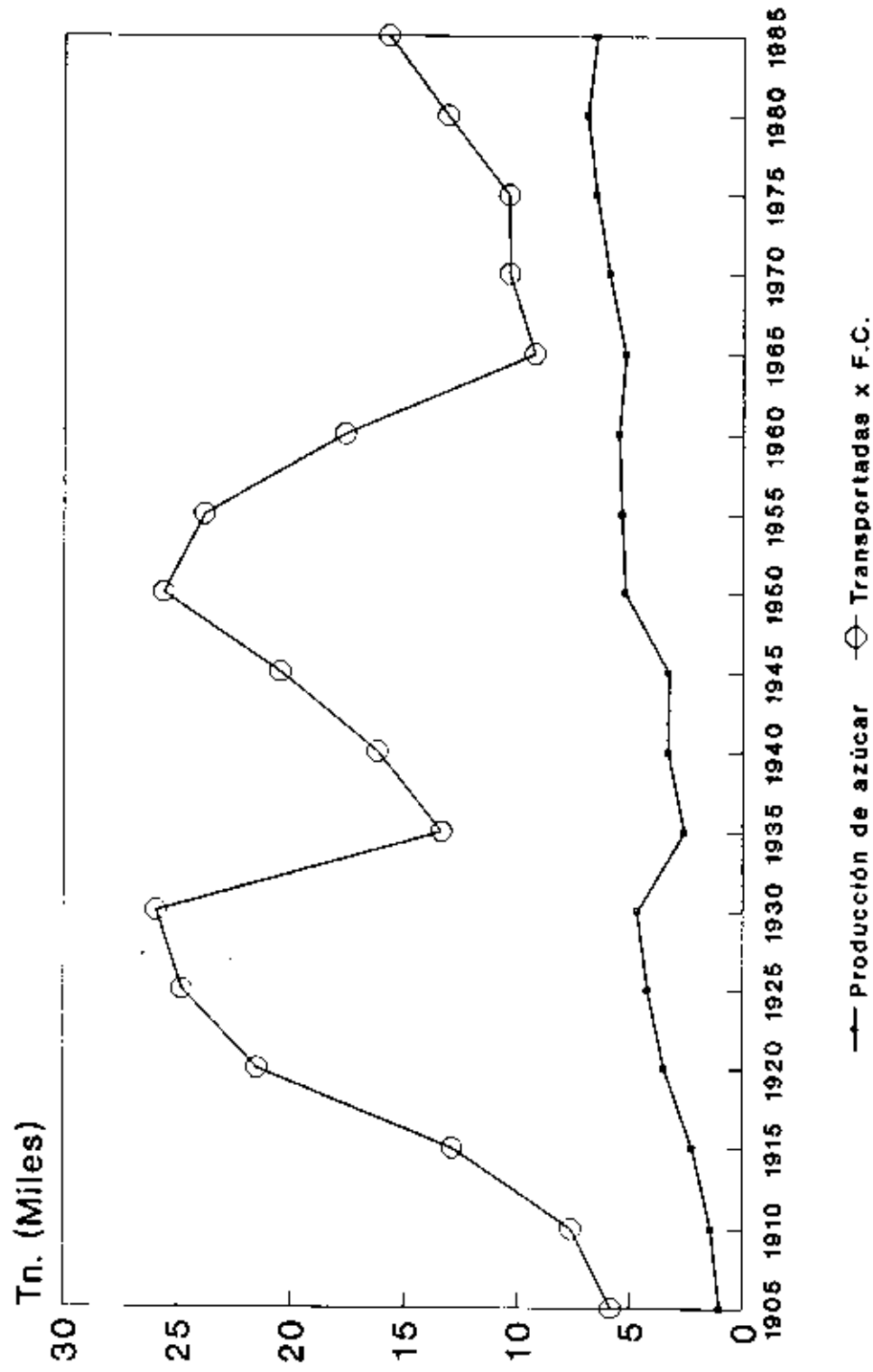
5. EL FERROCARRIL Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE EN CUBA

Hemos aportado elementos suficientes para comprender lo que el ferrocarril significó para la creación de un sistema de transportes en Cuba. La isla carecía de medios de comunicación adecuados para hacer frente a las necesidades de una explotación económica que inicia su fase de gran expansión hacia los años treinta del siglo pasado. Las posibilidades de la navegación de cabotaje sólo podían ser utilizadas por aquellas plantaciones con fácil acceso a la costa, siempre que ésta no fuese accidentada o contase con litorales anegados, problemas muy comunes, sobre todo en el Sur de las provincias de La Habana y Matanzas, donde tenía su primer núcleo de expansión el cultivo cañero.

Si el ferrocarril nace para responder a estos problemas, es obvio que no debe buscarse en sus orígenes la intención de construir un sistema integrado de transporte. De hecho, lo que predomina es la competencia entre distintas líneas, enfrentadas por el transporte del azúcar en una misma región. Ya veíamos como la preponderancia del eje Norte-Sur era un claro indicio del

GRÁFICO 1

TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCIAS Y PRODUCCION CUBANA DE AZUCAR



localismo con que se concibieron los primeros ferrocarriles. Esta razón explica que, con un desarrollo constructivo comparable al de países mucho más avanzados, Cuba carezca de una verdadera red ferroviaria. Recordemos que la construcción del Ferrocarril Central no podrá llevarse a cabo hasta casi siete décadas después de la inauguración de la primera línea, y aun entonces ésta se explica más por la necesidad de responder a las nuevas requisitos de la producción azucarera, que por el objetivo de construir un sistema ferroviario nacional.

Las características con que había nacido el ferrocarril van a determinar su suerte en todo momento. La crisis financiera de 1858 ya estaba planteando la necesidad de reorganización del sector y, paradójicamente, el efecto más importante que la Guerra de los Diez Años tenía sobre el mismo, era la imposición de los objetivos político-militares del gobierno colonial sobre los intereses de las compañías, cuyo resultado práctico será una incipiente red de transportes, producto de una mayor coordinación entre las distintas líneas. Luego, la extensión del cultivo del azúcar y los cambios de escala en la producción, unidos a los nuevos intereses predominantes en la administración de los ferrocarriles, serán los que consoliden la coordinación mediante la integración paulatina de las distintas empresas ferroviarias occidentales. La independencia proporcionará un nuevo impulso a estos procesos; pero la forma en que habían sido concebidos originalmente los ferrocarriles en el Oeste, determinarán el establecimiento de un sistema bastante irracional, producto de la superposición de un conjunto de líneas que, no olvidemos, nacieron enfrentadas entre sí. Muy distinta era la situación en el Este, pero no porque aquí los objetivos si fuesen la formación de un sistema de transportes. Digamos que su presumible estructura coincidía entonces con las necesidades de una explotación que se había extendido por la práctica totalidad de un territorio carente de medios de transporte, e integrando en grandes explotaciones que, además, necesitaban mantener rápidas y constantes comunicaciones con La Habana, cuyo puerto centralizaba la mayor parte del comercio de importación, y donde se asentaban las instituciones políticas, administrativas, económicas y financieras con presencia en la isla.

La descoordinación y la anarquía fueron desapareciendo gracias a los imperativos del sistema económico y al monopolio de todas las líneas en manos de dos empresas. No obstante, los ferrocarriles aún estaban lejos de formar un verdadero sistema de transportes. La crisis del sector exportador y la competencia de una carretera cuyo trazado se tendía paralelo al de la vía férrea, sacarán a la luz los defectos estructurales de la red. Las compañías ferroviarias, que hasta el momento se había preocupado más por la competencia dentro del propio sector, encontraron serias dificultades para reaccionar y adaptarse a los nuevos tiempos. La actitud más positiva fue la de los Ferrocarriles Consolidados, intentando monopolizar las empresas de transporte por carretera que prestaban sus servicios en las provincias orientales. No obstante, la coordinación de los

distintos medios de transporte requería algo más que su integración parcial en una sola entidad. (93). Algunas cosas deberían cambiar radicalmente.

Tradicionalmente los servicios de transporte en Cuba se habían establecido sobre el binomio ferrocarril-puerto, aunque, para ser más precisos, debiéramos decir central-ferrocarril-puerto. La práctica totalidad de los puertos insulares van a contar, tarde o temprano, con una conexión ferroviaria pública. Aparte están las que establecieron las compañías azucareras con sus propios embarcaderos, tan numerosas como polémicas, tema del que ya hablamos suficientemente y sobre el que volveremos más adelante. Las relaciones con la navegación de cabotaje no fueron precisamente sencillas. En muchos casos resultaban imprescindibles para trasladar el azúcar desde los embarcaderos más próximos a los centrales hasta los puertos habilitados para el comercio internacional. Su importancia no disminuyó, por tanto, con el ferrocarril, sino que adquirió nuevas dimensiones, hasta el punto que serán las compañías que prestaban dichos servicios las que con mayor fuerza se opondrán a la construcción del un Ferrocarril Central, cuya presencia sí parecía una competencia insalvable. En síntesis, el objetivo de llevar las paralelas hasta los puertos principales de la isla fue la aspiración de todos los ferrocarriles y, a ser posible, directamente, puesto que depender de otras líneas, sobre todo hasta que a principios de siglo se establece una tarifa general con base kilométrica, podía suponer el hundimiento de cualquier empresa ferroviaria.

Relativamente, las relaciones con las líneas de navegación internacional fueron más sencillas. La Habana, que había tenido el monopolio tradicional de las conexiones navieras internacionales, irá perdiendo con el tiempo dicho privilegio, fundamentalmente frente a los grandes puertos azucareros de Camagüey y Oriente. La concentración paulatina de todo el comercio exterior de Cuba con el mercado de los Estados Unidos favoreció dicha diversificación, facilitada por la cercanía de ambos países. La mayoría de esas conexiones estaban servidas por navieras norteamericanas. Hay que destacar, asimismo, la existencia de algunas líneas de ferry entre La Habana, Nueva Orleans, Nueva York y el litoral canadiense.

Cuando a finales de la década de 1950, los Ferrocarriles Consolidados entran definitivamente en crisis, el monopolio de toda la red ferroviaria por una sola empresa había sido ya propuesto en los círculos políticos, económicos y ferroviarios y tanto de la isla como en del exterior. El desarrollo de los acontecimientos, sin embargo, impedirá que la empresa norteamericana pudiese llevarlo a cabo. El proyecto no era un bien en sí mismo. El monopolio significaba en este caso emprender una serie de reformas que permitiesen ampliar las utilidades del ferrocarril y mejorar radicalmente sus relaciones con los otros medios de transporte. Esta será la tarea que se proponga la Revolución. Discutir ahora si el capital privado hubiese podido o no enfrentar una labor que necesariamente debía proponerse

objetivos no mensurables en términos de racionalidad económica solamente, sería tan inútil como impertinente. Nos limitamos simplemente a exponer los hechos tal y como sucedieron.

"Satisfacer, de acuerdo con los recursos disponibles y mejorando la eficiencia en su explotación, la demanda de transportaciones de carga por medios automotores, cabotaje y ferroviarios, elevando la participación de éste último en la estructura de tráfico del MITRANS". (94). Evidentemente, la formación de un sistema centralizado de transportes implicaba conectar todas las líneas ferroviarias públicas y privadas, formando una verdadera red, racional y eficiente para la explotación económica. Esta idea no es más que una reproducción a escala de la estrategia revolucionaria para el conjunto de la actividad económica primero, y para la totalidad de los medios de transporte después. Había que racionalizar la conexión puerto-ferrocarril. Eliminado el problema de los embarcaderos privados por el propio carácter socialista de la propiedad, quedaba centralizar los embarques de azúcar, al mismo tiempo que se modernizaban las instalaciones portuarias y los servicios ferroviarios de los muelles.

Este último aspecto tiene que ver, otrosí, con el segundo, más agudo y reciente problema de los ferrocarriles: sus relaciones con el transporte automotor. En este sentido, ya veíamos como la Revolución fomentó el transporte ferroviario a larga distancia, donde el tren es mucho más rentable y operativo que la carretera, con la cual se trató de establecer, además, una relación de coordinación y complemento, aprovechando lo mejor de ambos sistemas. Para ello se reorganizó la red de carreteras como se había hecho con la ferroviaria. Finalmente, en cuanto a sus relaciones con otros medios de transporte y, fundamentalmente con la navegación aérea, nos ha sido muy difícil encontrar referencias que permitan estudiarla. Hay que decir, no obstante, que desde los años veinte-treinta, cuando se establecen en la isla las primeras compañías que ofrecen este tipo de transporte, su presencia debió restar tráfico al ferrocarril. Internamente, las distancias dentro de la isla pueden hacer rentable la utilización del avión. Externamente, las comunicaciones con los Estados Unidos serán las que mayor beneficio obtengan de la navegación aérea y, evidentemente, el sistema de ferries debió padecer su competencia.

En la práctica, no todo fue tan positivo. La falta de recursos y de personal capacitado para llevar a cabo planes tan ambiciosos, se unieron a los antiguos problemas de obsolescencia, falta de coordinación y de anarquía de los medios de transporte, heredados por la Revolución, así como a los inconvenientes que ésta había traído consigo. La ruptura de las relaciones económicas con el mercado tradicional de la isla, los desbarajustes ocasionados por el fallido intento de romper la primacía azucarera, etc. determinarán la estrategia económica revolucionaria y al ferrocarril con ella. Los defectos inherentes a todo sistema de planificación central, enfrentados a las

distintas coyunturas económicas, impusieron retrasos e impidieron el cumplimiento pleno de las metas. En cualquier caso, la labor realizada no puede subestimarse. La red ferroviaria cubana ha mejorado considerablemente con la Revolución, en sí misma, en sus relaciones con otros medios de transporte y, en general, comparada con las del resto de América Latina. Esto convierte al ferrocarril en una pieza básica del engranaje económico, pero también en el funcionamiento diario de la vida en Cuba. La estimación de su papel, por tanto, merece al menos un juicio de amplio espectro.

6. CONTRIBUCION DEL FERROCARRIL AL DESARROLLO

La economía de los ferrocarriles

Desde la apertura de la primera línea, la explotación ferroviaria es uno de los negocios más rentables y seguros existentes en Cuba, cuando además la reducción de los costos de producción del azúcar que supuso agilizar la rapidez y la eficiencia de los transportes, era ya condición suficiente de rentabilidad. Los cubanos demuestran enseguida tener una conciencia clara de los múltiples beneficios del ferrocarril, y también el capital extranjero, aunque en el momento en que éste empieza a intervenir los más de 500 km de vía construidos no dejaban lugar a dudas. Desde un primer momento y a pesar de que los gastos de construcción fueron muy considerables casi hasta 1920, los ingresos permitieron coeficientes de explotación que oscilan en torno a 50. En contadas ocasiones, la crisis ferroviaria de los años cincuenta y los conflictos bélicos que asolan la isla en las tres últimas décadas del siglo tendrán como resultado la elevación de dichos coeficientes por encima de 70. Como permiten apreciar los datos del Cuadro 15, para los años en que contamos con datos en el Siglo XIX, los ingresos sólo disminuyeron en el quinquenio 1881-1885. Para entonces los gastos ya se habían estabilizado, una vez se había completado la primera fase de expansión ferroviaria. La amortización de las líneas fue rápida y permitió continuar arrojando un balance positivo a pesar de que los tiempos eran poco favorables para la economía.

C
CUADRO 15. RESULTADOS ECONOMICOS Y COEFICIENTES DE
EXPLOTACION. (En pesos)

QUINQUENIO	INGRESOS	GASTOS	RESULTADOS ECONOMICOS	COEFICIENTE DE EXPLOTACION
1837-40	193	-	-	-
1841-45	155	85	70	55
1846-50	494	288	266	46
1851-55	-	-	-	-
1860-65	3.340	1.754	1.586	53
1861-65	5.355	3.562	1.793	67
1866-70	6.904	4.417	2.487	64
1871-75	8.349	5.284	3.065	63
1876-80	7.851	5.370	2.481	68
1881-85	7.101	5.102	1.999	72
1903-05	8.765	4.433	4.332	51
1906-10	11.547	7.017	4.530	61
1911-15	17.533	9.753	7.780	56
1916-20	36.440	23.085	13.355	63
1921-25	48.610	32.516	16.094	67
1926-30	39.977	29.211	10.766	73
1931-35	15.316	12.788	2.528	83
1936-40	17.014	13.252	3.762	78
1941-45	28.252	20.506	7.746	73
1946-50	44.107	36.064	8.043	82
1951-55	40.551	32.000	8.551	79
1956-60	32.753	31.030	1.723	95
1961-65	-	-	-	-
1966-70	66.200	51.800	14.400	78
1971-75	61.628	45.512	16.116	74
1976-80	70.398	53.926	16.472	77
1981-85	102.500	-	-	-
1986-87	176.000	129.000	47.000	73

Con el siglo da comienzo el verdadero boom ferroviario. Gastos e ingresos rompen la sincronía proporcional con que se habían manifestado en las décadas anteriores, y a pesar de la gran cantidad de nuevos kilómetros que se incorporan hasta los años veinte, los primeros se destacan considerablemente sobre los segundos, y los coeficientes de explotación retornan a sus mejores niveles históricos, oscilando entre 51 y 67. Hasta aquí la evolución no se diferencia apenas del comportamiento de otras variables. Desgraciadamente no podemos profundizar como

quisiéramos por la carencia de estadísticas relativas, aunque si es posible apuntar dos cuestiones de enorme importancia. Primero, que observando los resultados económicos de las empresas, su comportamiento se rige en todos los casos por la lógica general. Segundo, que las actividades organizativas tienen bastante que ver con el mantenimiento de estos datos, ya que van salvando los obstáculos externos para que la explotación continuase siendo beneficiosa. Una conclusión importante, pues, es que no son los resultados económicos los que explican los cambios organizativos, en la propiedad y en el capital de las empresas, sino la preponderancia que el sector financiero va adquiriendo dentro de la explotación ferroviaria, al igual que lo hace en el azúcar. Muchas veces fue la diferencia entre lo que se obtenía con la competencia y lo que se podía obtener con la fusión; otras las propias necesidades de la explotación azucarera. A veces, en fin, la presencia de las grandes casas financieras internacionales, con las que era más rentable cooperar que competir. Si alguna empresa se resistió, sólo hubo que esperar a la respectiva crisis o a una necesidad perentoria de ampliación de capital para intervenir su propiedad.

La crisis de los años treinta será quien varíe esta situación. Ya dijimos que a pesar de la depresión que ocasiona en la economía azucarera, su presencia es clave, no para la ruptura del sistema económico, sino para su mantenimiento. El ferrocarril experimenta entonces un serio desfase del que tan sólo podía culparse a la estructura con que se había concebido. En efecto, los nuevos tiempos traen el desarrollo de otros medios de transporte, a la par que las limitaciones para la expansión azucarera, entre la que se había movido el desarrollo ferroviario, implican nuevas condiciones para la explotación de las empresas. Sin embargo, la red no había sido pensada para hacer frente a otras necesidades, y era demasiado tarde para modificarla autofinanciando el cambio. Es por eso, que si bien desde 1930 los resultados de explotación son en muy pocos casos negativos, su proximidad a coeficientes cercanos a la centena se convierte en un gravísimo problema. En condiciones normales esto significa que apenas hay beneficios, con lo que ello supone para una empresa privada que, en pura lógica capitalista, busca la máxima rentabilidad. Las condiciones, sin embargo, tampoco eran normales. Se salía de un período de dificultades que agravó los problemas de sobrecapitalización de las empresas, producto de la citada primacía de las actividades financieras en el sector. Los escasos beneficios no eran suficientes ni para hacer frente a las obligaciones contraídas, las cuales aumentaban por falta de pago. Esto impidió en muchos casos plantearse siquiera las posibilidades de una reforma que cumpliera el espectro de la

explotación y de los servicios, única salida para el ferrocarril.

Ahora si existen diferencias de consideración entre las distintas empresas. Las compañías dedicadas al transporte azucarero, o son rentables, o se justificaban por los mencionados beneficios implícitos para la explotación de los centrales a los que pertenecían. Muy distinto es el caso de las empresas de transporte público, sobre todo de los grandes sistemas y tanto en general como respectivamente entre ellos. Para los Ferrocarriles Unidos todos los factores mencionados van a coincidir en un breve espacio de tiempo. Para los Ferrocarriles Consolidados fue más lenta la forma en que fueron apareciendo los problemas. Oriente sufrió menos la crisis, las carreteras tardaron más en cubrir el territorio, etc. Su sistema era más racional y moderno y el respaldo financiero de las grandes casas capitalistas estadounidenses estuvo siempre detrás de la empresa. A pesar de que al final no se salvarán de la crisis, hasta el último momento mantuvo sus pretensiones de llevar a cabo el monopolio de toda la red ferroviaria.

La Revolución rompe entonces el transcurrir de los acontecimientos. No obstante, el ferrocarril vuelve a ser de nuevo un magnífico elemento para juzgar el desarrollo histórico en Cuba y, en este caso, permite afirmar que en realidad los elementos de continuidad siguen siendo preponderantes con el nuevo sistema. Los cambios se van a producir en la forma en que se concibe el desarrollo y en el reparto de los beneficios económicos. Ya decíamos que si en un primer momento el castrismo enfrenta la preponderancia azucarera con suma arrogancia, poco a poco debe ir cediendo y aceptando su importancia, incluso para cambiar el sistema. Con el ferrocarril puede decirse lo mismo. La Revolución no hará sino completar un desarrollo que ya se había apuntado: el monopolio total de la red y una modernización de la infraestructura y el servicio que permitiese responder a las nuevas necesidades. Un servicio integral, en el que seguir sirviendo al azúcar no supusiese el abandono de otras prestaciones; un transporte coordinado con otros medios de transporte, que no se desarrollasen enfrentados, sino complementariamente, con razones de utilidad para la sociedad y la economía. En fin, una estrategia planificada que hasta el momento no había existido en Cuba. Lo más probable es que una empresa privada no se hubiese planteado tan amplios objetivos. Los datos indican que los ferrocarriles siguieron siendo rentables, aunque los coeficiente de explotación empeoraron con el tiempo. Sin embargo, la Revolución había dejado de valorar el ferrocarril por sus beneficios económicos exclusivamente.

Los ferrocarriles y la economía nacional

Barajábamos distintas posibilidades antes de afrontar la redacción de este último apartado. Del ferrocarril y la economía nacional es de lo que hemos estado hablando hasta este momento. Realizar una síntesis de lo que decíamos no tiene mucho sentido, puesto que la estructura con que hemos concebido el texto nos ha permitido ir incorporando en el análisis de cada variable el comportamiento de la anteriores. Hemos insistido hasta la saciedad en las conclusiones más importantes. Sin embargo, al concluir, tenemos la sensación de que algo falta. Es como si se hubiese completado el boceto, pero careciésemos del marco.

Imaginemos Cuba sin ferrocarriles. El método del ahorro social para analizar el significado del ferrocarril en la economía de un país no tiene mucho sentido en Cuba. En su magnífica obra sobre los ferrocarriles cubanos, Oscar Zanetti y Alejandro García, manifiestan su intención de utilizarlo, pero abandonan la idea en el desarrollo del texto. Si había que encontrar una categoría de análisis para comprender el significado del ferrocarril cubano, la perspectiva tendría que ser muy diferente. "Las relaciones entre la producción azucarera y los ferrocarriles son tan estrechas y evidentes que resultaría pueril hacer de ellas una hipótesis. Más que establecer el papel determinante del sector azucarero sobre la evolución del transporte ferroviario, lo que interesa aquí es ponderar la intensidad de esa determinación y analizar las formas concretas que revistió". (96). Si todavía alguien podía suponer que iba a ser sencillo estudiar el ferrocarril cubano debido a su estrecha relación con el azúcar, seguro que habrá dejado de pensarlo. Es mucho más fácil caer en simplificaciones y abandonar la lógica de la investigación científica a cambio de la mera denostación que nos permiten los hechos. Los ferrocarriles cubanos tan sólo sirvieron para las necesidades de una explotación azucarera, que determinó un complejo sistema económico cuya unidad básica de producción es el ingenio o el central. El ferrocarril es el medio que hace posible el establecimiento de unas relaciones de producción dentro de un complejo entramado que se compone de cuatro elementos: el batey, la plantación, el molino y el puerto; cumple, por tanto, una función social, productiva y comercial. Las tres son indisolubles e igualmente importantes.

Parece que analizar dichas funciones podría acercarnos al objetivo planteado. No obstante, tal cosa resulta imposible si no se tienen presentes cuatro matices fundamentales. Primero: a diferencia de lo que sucede con otros sistemas ferroviarios nacidos para el servicio de una explotación concreta, por las características con que ésta se desarrolla en Cuba, cubriendo la práctica totalidad del territorio, el ferrocarril va a conseguir formar una red integral de transportes. Anárquica, desordenada, parcialmente ineficiente, pero una red. Segundo: Estamos hablando de una explotación con más de dos siglos de existencia y de un ferrocarril que hace ciento cincuenta y cinco años vió nacer su primera línea; tiempo muy considerable, más si tenemos en cuenta que Cuba sólo tiene noventa años de desarrollo independiente. Tercero: la explotación azucarera y, por tanto, el ferrocarril, son en Cuba mucho más que un sistema económico y un medio de transporte, debido precisamente a las razones expuestas. Si de verdad hemos comprendido el significado de ambos, debemos pensar que son parte indisoluble de una cultura y de un modus vivendi. Cuarto: es preciso establecer dos momentos de vital transcendencia; dos referencias metodológicas que permiten establecer puntos de inflexión de las tres tendencias anteriores. La crisis sistema económico azucarero, que apunta ya en los años veinte y a la que se superpone luego la depresión general del capitalismo, a pesar de la virulencia con que afecta a la sociedad y a la economía cubana y a pesar de los cambios que el sistema económico internacional experimenta después de ella (no olvidemos la dependencia que Cuba tiene del exterior), no rompe la primacía azucarera, sino que refuerza el sistema asentado sobre ella. Esto nos permitía concluir que la explotación azucarera fue capaz de adaptarse en Cuba a las modificaciones estructurales del sistema económico internacional, pero también que unos ferrocarriles con pretensiones de servicio público iban a padecer desde entonces serias dificultades producto de la ambigüedad de sus estructuras. El segundo hito era la Revolución de 1959. Tras ella ya no cabe ninguna duda respecto de lo que decíamos sobre el azúcar, pues sólo gracias a ella la estrategia revolucionaria, y hasta la ruptura del sistema que albergaba su explotación iban a ser posibles. En lo que se refiere al ferrocarril, la Revolución es, si se nos permite la irreverencia, tremendamente útil metodológicamente hablando. Su presencia permite confirmar la hipótesis de que, indirectamente, el ferrocarril había conseguido la creación de una red de transportes en Cuba. Con ella, se racionalizan y modernizan sus prestaciones para la producción azucarera; pero, además, se pone de manifiesto algo que implícitamente deducíamos del estudio histórico de los ferrocarriles. Un sistema con sus características estaba predestinado a evolucionar hacia la prestación de servicios integrales. Aunque originalmente no naciese con tales pretensiones, servir de vehículo para el desarrollo económico y social, en el más amplio sentido del concepto, parecía irremediable. Lo demás era pensar en desaprovechar unas posibilidades que habían venido dadas por medio de otros conductos y en el cumplimiento de otros objetivos. La Revolución, por tanto, no hace sino llevar todo esto hasta sus

últimas consecuencias; extremar, si se quiere, las circunstancias; de ahí su utilidad como factor de análisis.

¿Cómo pudo el ferrocarril cubano mantener abiertas sus líneas cuando se estaban cerrando las de otros países en los que había cumplido funciones semejantes? ¿Cómo le fue posible readaptarse a las nuevas circunstancias cuando la explotación azucarera ya era incapaz de sostenerlo por sí sola a pesar de seguir necesitándolo? ¿Cómo pudo ser a la vez el medio de transporte de un sistema capitalista basado en el monocultivo y en la monoexportación hacia un sólo mercado, y de un sistema socialista con las peculiares características que éste reviste en Cuba? Las variables tradicionales empleadas para el estudio de los ferrocarriles no ofrecían una explicación satisfactoria para estas y a otras preguntas, que se ponen de manifiesto en cuanto se cambia la perspectiva y se enfoca el análisis desde un punto de vista más directo y sencillo. Decir caminos para el azúcar, lo es todo y a la vez no es nada. En realidad el ferrocarril tuvo también su propia dinámica y muchas veces su dependencia del azúcar ha impedido estimarla, aunque sólo gracias a ella se puede comprender realmente su significado. Probablemente hemos pecado de omnisciencia y hasta hemos forzado un poco los hechos, pero nada tiene de malo teorizar cuando se tiene detrás un análisis exhaustivo de la evidencia en forma de datos estadísticos, referencias documentales y crítica de las fuentes bibliográficas. Pensamos que una síntesis histórica de los ferrocarriles no podía concluirse dejando de nuevo al margen este problema.

Hechas estas matizaciones podemos entrar en el análisis de las tres funciones que decíamos iba a cumplir el ferrocarril. Sobre dos de ellas ya hemos insistido suficientemente. La función productiva tuvo efectos multiplicadores en el lado de la oferta y en el lado de la demanda. Llegaron de la mano de unas necesidades de capital, mano de obra, infraestructura y tecnología. "Es altamente significativo del grado de maduración de las condiciones capitalistas, surgidas en el seno del esclavismo, que la propiedad de grandes ingenios, de bancos y de líneas de ferrocarril, se reuniera, a veces, en compañías donde predominaba un accionista muy poderoso o un grupo de accionistas. Tales condiciones que anunciaban la posibilidad de un desarrollo capitalista más completo, fueron eliminadas por los hechos económico-sociales que ocurren entre 1857 y 1878, y más tarde, particularmente por las inversiones imperialistas". (97). Julio Le Riverend ha comprendido perfectamente el sentido que tuvo el ferrocarril durante su primera etapa de expansión; pero carece de una visión más amplia y el defecto lo conduce a entender la existencia de un corte en el desarrollo ferroviario donde en realidad no lo hubo. Las necesidades de la gran expansión azucarera no podía abastecerse internamente. Era imprescindible contar con un gran mercado exterior capaz de absorber la producción, con una estructuras económico-financieras desde las que poder llevar a cabo las inversiones requeridas para seguir creciendo. Internamente había logrado desarrollarse un incipiente aparato productivo, con una infraestructura moderna, pero en

pequeña escala. Crecer no significaba sólo abrir nuevas tierras al cultivo, había que integrar y centralizar, establecer un haz de relaciones complejas en un espectro amplio del que formaban parte plantaciones, molinos, ferrocarriles, puertos, casas comerciales, redes de distribución, intermediarios y bancos, hasta que el producto final llegaba a su destino. El control de toda esta cadena de relaciones, que debía funcionar en perfecta sincronía, no podía estar en manos cubanas ni españolas. Lo único que ellos pudieron hacer fue reproducir estas condiciones en pequeña escala y atraer los capitales que permitiesen dar el salto. Su objetivo fue cumplido, por lo que explicar el desarrollo posterior de la historia cubana como un simple caso de dominio y de explotación imperialista no es sólo falaz, sino que además oculta la realidad de los hechos. Viendo así las cosas se puede entender que lo importante no fue la penetración británica o estadounidense de la economía insular. Tan sólo era el medio de que se valía el sistema internacional para insertar la economía cubana en su seno, y estar dentro de él era la única manera de sobrevivir. Monocultivo, monoexportación, dependencia del mercado y del capital internacional no son conceptos que en sí mismos puedan albergar connotaciones negativas. Es su historia, la dinámica con que se desarrollan, los que puede tener efectos no deseados. Es por eso que no debemos juzgarla, sino profundizar en sus características y comprenderla.

El ferrocarril se constituía, por tanto, como una pieza clave de este entramado. Cuba supo integrarse en el sistema internacional aprovechando sus ventajas comparativas dinámicas y fue capaz de encontrar en él los elementos propicios para el desarrollo de la economía interna y para dicha integración. El mundo que vio nacer al ferrocarril había comprobado su rentabilidad y estaba dispuesto a invertir en él. Sus efectos multiplicadores llegarían implícitamente. Una vez se había construido la infraestructura necesaria, la extensión de nuevos cultivos cañeros o el desarrollo y la integración de los existentes dentro de un entramado como el descrito era ya un hecho. Por el sector fue pasando toda la gama de caracteres que dinámicamente definía al mercado de trabajo. Fue un lugar en el que experimentar la conversión del trabajo esclavo, las posibilidades de la mano de obra semilibre y, finalmente, del trabajo asalariado. En su seno nacerá uno de los primeros movimientos obreros organizados de la isla, cuya historia reproduce además situaciones tipo de la lucha obrera. La cooperación y ayuda mutua dará paso al sindicalismo beligerante y éste, a la concertación política a partir de los años treinta.

Su función resulta imprescindible también para poder llevar a cabo las necesarias relaciones con los mercados internacionales en un doble sentido. Traslataba el azúcar a los puertos, desde donde se embarcaba hacia el exterior; pero, además, debido a la amplitud del espacio que llegó a cubrir, integró el territorio, eliminó en parte el autoconsumo y rompió el aislamiento, convirtiendo a la isla en un mercado potencialmente apto para la penetración de productos que llegaban del exterior. Si sus

efectos multiplicadores hacia adelante había favorecido sobre todo a la economía interna, los eslabonamientos hacia atrás revertirán sobre la oferta externa y sobre el sentido mismo de la relaciones que definen el sistema económico mundial, de tal forma que el ferrocarril se convertía también en el medio por el cual podía cerrarse el ciclo económico.

Decíamos que Cuba había sido capaz de aprovechar sus ventajas comparativas dinámicas para la producción de azúcar y que lo realmente significativo no es que lo hiciese en un momento en que la división internacional del trabajo estaba definiendo las relaciones económicas internacionales sobre la base de dichas ventajas. Lo importante fue que Cuba pudo hacerlo dinámicamente. Esto tiene que ver con la forma en que la producción se fue ajustando a las variaciones en los mercados financieros y a los procesos de cambio tecnológico, así como con el desarrollo de los sistemas de sociedad y del mercado de trabajo. Alan Dye se preguntaba recientemente por qué Cuba había podido mantener su posición privilegiada en la producción de azúcar por encima de las diferentes circunstancias y frente a la presencia de nuevos competidores, con aparatos productivos más modernos. No es casualidad que la respuesta se encuentre en la dinámica de las relaciones centrales-colonos-ferrocarriles. Ya decíamos que con el inicio del Siglo XX, la composición del complejo mercado laboral cubano quedaba definitivamente decantada; pero la manera en que se había resuelto el endémico problema de la mano de obra, se convertía entonces en un problema. La lucha colonos-centrales domina la historia de las relaciones sociales en Cuba durante las primeras décadas del siglo, y se resolverá a favor de estos últimos gracias sobre todo al ferrocarril. Las diferencias entre el Oriente y el Occidente van a ser de nuevo un elemento destacado en el proceso. Alan Dye, partiendo de estas bases, es capaz de demostrar que la estructura ferroviaria occidental favorecía al colono frente al central a la hora de vender su producción. No olvidemos que el contenido cañero en sacarosa se reduce vertiginosamente y la rapidez con que se traslade la caña al molino va a ser factor determinante de su rentabilidad. La presencia de varios ferrocarriles compitiendo por el transporte primero, y de un gran sistema de servicio público, cuyas tarifas estaban controladas por el Estado, benefició al colono independiente, que pudo conservar sus tierras y sufrió menos la presión de los límites de producción impuestos a los centrales y la reducción de los precios. En las provincias orientales la situación era muy distinta. La red pública no cubría con sus líneas todo el territorio productivo y los ferrocarriles de los centrales serían en muchos casos los únicos medios de locomoción con que contraron los colonos independientes. Además, Camagüey y Oriente fueron las provincias donde mayor cantidad de tierras había quedado libre tras el hundimiento de la vieja sacarcocna regional en la Guerra de los Diez Años, de forma que será en esta región donde se establezcan mayor número de colonos independientes. Esto favoreció el proceso de concentración de la producción azucarera, al mismo tiempo que reducía la necesidad de mejoras tecnológicas, sobre todo en el sector agrícola. Las

nuevas estructuras fueron capaces de resistir con relativa facilidad las crisis de los años treinta en sí mismas y en relación con los productores de las provincias occidentales, donde los colonos podían sacar el azúcar por medio de los ferrocarriles públicos y no tuvieron que aceptar los precios impuestos por los centrales. Puede decirse, por tanto, que las grandes compañías azucareras occidentales gozaron de condiciones de monopsonio frente a los productores cañeros gracias al ferrocarril. (98).

Este proceso explica por qué el sistema económico azucarero no se quiebra con la crisis del sector exportador. Se consolida, reinsertándose en el nuevo orden económico internacional gracias a los mecanismos de ajuste interno que había ido desarrollando. Es muy importante también tener en cuenta que el nuevo centro económico mundial eran los Estados Unidos y que Cuba se beneficiará por tanto de las relaciones tradicionales con su mercado, en el que gozaba de una posición privilegiada frente a terceros países. A lo largo de la historia, la producción azucarera cubana había demostrado tanta capacidad para expandirse como para reorganizarse, por lo que no debe resultar extraño este proceso. Para el ferrocarril se planteaban entonces dos problemas de envergadura y cuyas soluciones parecían además contradictorias. Por una parte, las líneas azucareras seguían siendo rentables; por otra, la red pública dejaba de contar con parte de los beneficios que tuviera en el pasado, una vez limitadas las posibilidades de la expansión azucarera. Las tres funciones que tradicionalmente había cumplido debían ser compartidas ahora con fuertes y modernos competidores. No obstante, es aquí donde se demuestra nítidamente lo que no hemos dejado de repetir en páginas anteriores. A pesar de la estrecha vinculación azúcar-ferrocarril, éste había conseguido una dinámica propia y una función social independiente que aunque hasta el momento habían sido descuidadas, le van a permitir sobrevivir. La solución, como vimos, era el monopolio de toda la red; un monopolio que permitiese modernizar la infraestructura y mejorar los servicios, coordinando las diferentes actividades dentro del sector y mejorando su complementariedad con otros medios de transporte.

La Revolución impide que sea el capital extranjero y privado quien lleve a cabo esta misión, al tiempo que extrema la necesidad de un ferrocarril coordinado con los demás medios de transporte y que haga compatible sus prestaciones azucareras con la oferta de servicios integrales para la sociedad y para la economía nacional, adquiriendo definitivamente una función que por su estructura, tamaño y distribución por el territorio le correspondían como motor del desarrollo económico y social y como vehículo de integración. En líneas generales esto es cierto. El nuevo régimen emprende inmediatamente una serie de reformas encaminadas al cumplimiento de estos objetivos. No obstante, las relaciones Revolución-ferrocarril no fueron lineales; es posible distinguir varias etapas que, además, permiten reestablecer en su nuevo contexto la vinculación azúcar-ferrocarril. Ya dijimos que

el nuevo régimen intentará, tras su llegada al poder, romper la primacía del azúcar en el sistema económico. Aunque sólo se puede hablar de una política verdaderamente antiazucarera durante un corto período de dos o tres años, lo cierto es que hasta finales de la década de 1960 el régimen no reconoce definitivamente la necesidad de basar en el azúcar cualquier estrategia económica viable. Si hasta ese momento la política ferroviaria había estado encaminada a mejorar las demás prestaciones del servicio, desde entonces potenciará también el objetivo de fomentar y modernizar la vieja e indisoluble vinculación del ferrocarril con el azúcar.

No es casualidad que la remodelación de la línea central comience en 1969. La tarea era imprescindible para modernizar e integrar la red, pero también para las nuevas necesidades de la explotación azucarera. El alejamiento de los mercados de exportación requería acondicionar el azúcar para el transporte hasta los lejanos puertos de la URSS o China. Habilitar las instalaciones portuarias no era sencillo y esto hizo que los grandes puertos insulares recobraran su primacía frente a otros lugares de embarque. Aunque esta situación era ya evidente durante la mayor parte de la década anterior, no será hasta ahora cuando se plantee con toda intensidad. Una producción promedio de 5.000.000 Tm anuales durante los once primeros años de la Revolución, va a incrementarse considerablemente, hasta alcanzar cifras superiores a los 7.000.000 durante la década de 1980. La relación entre este proceso, la paulatina inauguración de los tramos de la línea central o el nuevo aumento del número de kilómetros recorridos por tonelada a partir del quinquenio 1966-1970 (ver Cuadro 14) es obvia.

"La bruma demoraba todavía en las hondonadas, cuando Menegildo fue conducido a la pequeña estación del ingenio... Una locomotora, con los focos encendidos aún, se escurría entre los rieles azules, arrastrando rejas de caña. Tanques rodantes de miel de purga, con grandes iniciales blancas sobre fondo opaco, descansaban en la vía muerta, como formidables salchichas de hierro. Un vagón frigorífico, con costillares en acordeón, aguardaba el momento de ser llevado hasta Chicago. Crecían mangas de agua y discos de señales en la luz naciente. Cadenas y ganchos aguardaban presa, dejando gotear el rocío sobre la luz naciente... La estación se iba animando. Un empleado somnoliento pasó sus tickets en revista. Comenzó a llegar gente: un matrimonio japonés, horticultores del Central; una jamaicana embarazada... Un pequeño ferrocarril, compuesto por dos vagones y una locomotora de chunacera antigua, barrió la estación con sus bigotes de vapor... 'Huye alacrán, que te pica el gallo... Huye alacrán, que te pica el gallo...' Tal cantaban las viejas ruedas del vagón en el cerebro de Menegildo. Le era imposible deshacerse del ritmo, al tiempo que la sensación de rodar le producía un placer insospechado. La aventura que estaba viviendo en aquél momento era algo tan al margen de la primitiva y apacible existencia que había vivido desde su niñez... Estaba solo. Arrancado de raíz. Sólo. Hollaba los umbrales del misterio. Era la primera vez que una acción no le exigía la menor voluntad. Lo

llevaban. Tal vez hacia el mundo que a principios de cada zafra paría capataces americanos y hombres con corbatas tornasoladas. Habría casas de siete pisos, barcos grandes, el mar...

Al fin se llegó a un entronque, situado en pleno campo... Los guardias hicieron descender a Menegildo. Después de la larga espera... un ferrocarril majestuoso asomó en la curva más próxima, arrastrando largos vagones amarillos, guarnecidos de inscripciones en inglés... El preso subió a un carro de tercera, y sobre un ritmo más rápido que antes volvieron a colocarse las sílabas rumberas. 'Huye alacrán, que te pica, que te pica, que te pica el gallo...' El abatimiento de Menegildo comenzaba a disiparse; lo repentino de la entrada en una vida nueva iba inquietando en él los anhelos de placer que reclamaban derechos en todo cambio de existencia... El paisaje que se hallaba ante sus ojos era idéntico al que rodeaba el Central San Lucio. Había oleaje de cañas hasta el horizonte, palmas reales, bohíos de tabla o de yaguas en corros de árboles. Y más palmas y más cañas... Pero bastaba la revelación del distinto recorrido de una cañada o el descubrimiento de una ceiba, para que todo aquello cobrara una prodigiosa novedad... Una muchedumbre de casitas blancas y azules..., rodeó el ferrocarril como un enjambre. Suspiraron los Westinhouses... Y los frenos mordieron las ruedas en una vasta estación llena de gente... En el centro del bullicio, varios descamisados daban vivas a un político con cara de besugo, que abandonaba aparatosamente un vagón de primera, calándose la funda del revólver en una nalga". (100).

Probablemente no existe una caracterización tan bella y a la vez tan completa y precisa del significado que el ferrocarril tiene en la vida cubana. La Revolución modernizó y remodeló en parte sus estructuras y mejoró sus prestaciones, pero la labor no ha tenido continuidad y el estado actual de los ferrocarriles es bastante desolador. Apenas pueden conseguirse fuentes que permitan un análisis exhaustivo de las razones que han conducido a esta situación; sin embargo, podemos apuntar aquellos detalles que permite la evidencia. Hoy por hoy, equipos e infraestructura padecen de nuevo problemas de obsolescencia, que se unen a las dificultades de falta de combustible, de piezas de repuesto y de renovación del material que padece toda el aparato productivo cubano. No hace mucho, podíamos celebrar como un verdadero acontecimiento producto de la fortuna, coincidir en la vieja estación de Bejucal con el tren de Cienfuegos. Parece, además, que la renovación del personal no se ha producido adecuadamente y que la administración de la red adolece de falta de independencia y autonomía y del excesivo centralismo que caracterizan a todo el sistema socio-político cubano. No son, pues, los problemas propios de la explotación y operación ferroviaria los que explican el estado en que se encuentra el sector, y su solución depende por tanto de la clarificación del futuro político y económico de Cuba. La crisis que toda América Latina padece desde principios de los años ochenta no se manifiesta en Cuba hasta finales de la década. A ella se superpone inmediatamente el desmoronamiento de los regímenes socialistas. Actualmente Rusia

no parece tener intención ni capacidad para renovar los compromisos que en los últimos momentos la propia URSS no pudo mantener. El bloqueo norteamericano y la ausencia de apertura política, empeoran por momentos la posición internacional del régimen. Internamente, la carestía y la insuficiente reacción del aparato productivo, obstaculizada por los problemas ya mencionados, son cada día mayores. Un medio de locomoción tan sumamente arraigado en la sociedad y en la economía del país, incluso en la mentalidad popular, que de sus sonidos hacía música, parece sin embargo imprescindible, sea cual sea el futuro de la isla. Si se produce un cambio, podría ser de nuevo el motor y el impulso del mismo; si no, las posibilidades con que cuenta Cuba para institucionalizar una situación de verdadera autarquía, pasan indiscutiblemente por contar con un medio de transporte rápido, eficaz y relativamente barato, que cubra la práctica totalidad de su territorio y conecte los centros productivos y de población. Sólo el ferrocarril reúne estos requisitos, aunque su situación actual le impida satisfacer dichas necesidades.

7.1 NOTAS

(1) Ver Manuel MORENO FRAGINALS. El ingenio, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1978, pp. 157 y sig.

(2) José Luis LUZON, Economía, población y territorio en Cuba. (1899-1983), Madrid, Editorial Cultura Hispánica, 1987, pp. 54-55.

(3) José Luis LUZON, op. cit., pp. 83-84.

(4) William W. RADELL, "Sugar factory performance in Cuba before and under the Cuban Revolution", Cuban Studies 20, Pittsburg University Press, 1990, p. 133.

(5) José Luis LUZON, op. cit., p. 103.

(6) Manuel MORENO FRAGINALS, op. cit., p. 94.

(7) Al estudiar la historia del ferrocarril no debemos olvidar que la caña debe trasladarse inmediatamente después de ser cortada al molino. Cuanto mayor tiempo transcurre entre el corte y la molienda, menor es el contenido en sacarosa y, por tanto, su rentabilidad.

(8) Ver Julio LE RIVEREND. Historia Económica de Cuba, Barcelona, Ariel, 1972, p. 170.

(9) Respecto de la importancia de mano de obra, los chinos sustituyeron a los africanos, manteniendo la curva de inmigrantes compulsivos llegados para trabajar en el azúcar. Ver Hugh THOMAS, Cuba. La lucha por la libertad, Barcelona, Grijalbo, 1972, Vol. III, pp. 1.941-1.942 y 1.949. Respecto de la mano de obra asalariada, hay que decir que existe una enorme diferencia en la composición social del trabajo entre los cañaverales y los molinos. En estos últimos predomina el trabajador blanco libre. Este hecho, ocasionado por la esclavitud, se perpetúa tras la desaparición del sistema esclavista.

(10) Manuel MORENO FRAGINALS, op. cit., p. 97.

(11) Cf. Carlos MARTINEZ, Enciclopedia de Cuba, Madrid, 1977, Vol. III, "Economía", p. 457.

(12) Oscar PINO SANTOS, Cuba, historia y economía, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, pp. 227 y ss.

(13) Ver José María JOVER, Teoría y práctica de la redistribución colonial, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1979.

(14) Francisco LOPEZ SEGRERA, Cuba, capitalismo dependiente y subdesarrollo, 1511-1959, México, Editorial Diógenes, 1973, p. 191.

(15) La diversificación es consecuencia, sobre todo, del derrumbamiento de las exportaciones, lo que disminuye considerablemente la capacidad de importar. El aparato productivo interno reacciona automáticamente y las medidas arancelarias no deben entenderse como producto de una política de apoyo a la diversificación, al menos primordialmente. Se derivan en esencia de la disminución de los ingresos del comercio exterior, que constituía su fuente principal de recaudación hasta el momento.

(16) Oscar PINO SANTOS, op. cit., 459-460. Ver también FARR, Manual of Sugar Companies, New York, Farr and Company, Stock Exchanges, años 1926 y 1935.

(17) Petter J. BUZZANELL y José F. ALONSO, "Cuba sugar economy: recent performance and challenges for the 1990", Sugar and Sweetener. Situation and outlook report. Yearbook, Washington, U.S. Department of Agriculture, junio, 1989, han demostrado combinando mediciones históricas sobre los distintos factores de la producción azucarera que ésta tiene en Cuba unos límites físicos imposibles de superar, los cuales determinan las posibilidades de la economía y, por ende, de todo el sistema político-económico.

(18) En Hugh THOMAS y OTROS, La Revolución cubana, 25 años después, Madrid, Editorial Playor, 1985, se describen con minuciosidad las instituciones y mecanismos creados por el régimen para conseguir estos objetivos.

(19) Sobre la discusión acerca del sistema económico ver Carlos TABLADA, El pensamiento económico de Ernesto Che Guevara, La Habana, Casa de las Américas, 1987 y Carlos Rafael RODRIGUEZ, Cuba en el tránsito al socialismo, México, Editorial Siglo XIX, 1978. Sobre el Maoguevarismo y la creación del hombre nuevo, ver Ernesto CHE GUEVARA, El socialismo y el hombre en Cuba, Barcelona, Anagrama, 1975.

(20) Sobre el Ferrocarril La Habana-Güines, ver El Camino de Hierro de La Habana a Güines, Madrid. Fundación de Ferrocarriles Españoles, 1987. Oscar ZANETTI y Alejandro GARCIA, Caminos para el azúcar, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1987, pp. 27-42, Duvon C. CORBITT, "El primer ferrocarril construido en Cuba, Revista Cubana, Vol. XII, n.º 34-36, La Habana, 1983, S. de BUSTAMANTE y MONTORO, "Una tarja conmemorativa", Cuba Importadora e Industrial, La Habana, Vol. XII, n.º 140, noviembre 1937, pp. 41-42. Tomás MONTERO, "El Centenario de los ferrocarriles", ibid., pp. 65-67 y Luis V. de ABAD, "Un siglo de Ferrocarriles en Cuba", ibid., p. 57.

(21) Oscar ZANETTI y Alejandro GARCIA, ibid., pp. 93-94.

(22) Las disposiciones más importantes son el Real Decreto, pliego de condiciones generales y modelo de tarifas para la construcción y explotación de ferrocarriles en la isla de Cuba: 10-12-1868, La Habana, 1959 y el Reglamento para las inspecciones especiales de la compañía de ferrocarriles y demás sociedades mercantiles con acciones de seguros mutuos, La Habana, 1864.

(23) Oscar ZANETTI y Alejandro GARCIA, op. cit., pp. 92-96.

(24) En la concesión que recibe el Ferrocarril de Matanzas en 1842 para prolongar sus vías hasta Coliseo, aparece por primera vez esta estipulación. Recordemos que el ferrocarril como medio de control político-militar era una de las razones que explicaban en parte la favorable actitud del gobierno hacia las construcciones.

(25) Miguel MARTINEZ CAMPOS, Proyecto de ferrocarriles en la isla de Cuba, Madrid, 1880. Ver, asimismo, Luis V. de ABAD, op. cit., pp. 59-60.

(26) Oscar ZANETTI y Alejandro GARCIA, op. cit., pp. 202-203.

(27) El ejemplo más claro de especulación ferroviaria se encuentra en la construcción del Guantánamo and Western Railroad. Basta decir que en siete años sus distintas líneas estuvieron en manos de cinco compañías diferentes. Sobre este ferrocarril ver O. ZANETTI y A. GARCIA, ibid., pp. 230-232 y 242-243; William Rodney LONG, Railways of Central America and West Indies, Washington, 1925, pp. 240-242; Edgel SKINNER, The railway of Cuba, Washington, U. S. Department of Commerce, pp. 72-78;