



**EL FERROCARRIL CENTRAL DE CUBA:
MEDIO SIGLO DE PLANTEAMIENTO Y TRES
AÑOS DE CONSTRUCCIÓN**

**The Ferrocarril Central of Cuba: half century of approach
and three years of construction**

RONGGUO WEI

TRABAJO FIN DE MÁSTER

TUTORA: DRA.MARÍA DOLORES DOMINGO ACEBRÓN

CURSO 2020-2021

CONVOCATORIA DE SEPTIEMBRE

MÁSTER UNIVERSITARIO EN HISTORIA Y ANTROPOLOGÍA DE AMERICA

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

RESUMEN

Durante la segunda mitad del siglo XIX, las autoridades españolas habían intentado construir un Ferrocarril Central cubano para conectar La Habana con las provincias orientales con el motivo de pacificar la tensión política y explotar dicha zona. Sin embargo, el proyecto no se pudo iniciar hasta la ocupación militar estadounidense en Cuba. Desde entonces, debido a la intervención conjunta del gobierno y los capitalistas norteamericanos, el Ferrocarril Central se inauguró en 1902 y formó un motor para la explotación de las provincias orientales cubanas. El presente trabajo intenta analizar el avance del Ferrocarril Central durante 1880-1910 para examinar la influencia de dicho proyecto a Cuba, España y EE. UU., así como resumir sus fracasos y éxitos.

Palabras claves: Ferrocarril Central cubano, ferrocarril, Cuba, Cuba Company.

ABSTRACT

During the second half of the 19th century, the Spanish authorities had tried to build a Cuban Central Railroad to connect Havana with the eastern provinces in order to pacify the political tension and exploit the area. However, the project could not be started until the US military occupation of Cuba. Since then, due to the joint intervention of the government and American capitalists, the Ferrocarril Central was inaugurated in 1902 and became an engine for the exploitation of the eastern provinces of Cuba. This paper attempts to analyze the progress of the Ferrocarril Central during the 1880s-1900s to examine the influence of the project on Cuba, Spain and the US, as well as to summarize its failures and successes.

Key words: Cuban Ferrocarril Central, railway, Cuba, Cuba Company.

AGRADECIMIENTOS

Hace un año llegué a Madrid y empecé el máster en Historia y Antropología de América en la Universidad Complutense de Madrid. No ha sido un proceso fácil frente a los conocimientos que esperan aprender y las metodologías que necesitan dominar. Y todo lo que puedo hacer es trabajar con más esfuerzo para devolver el precioso tiempo. Al terminar este máster, me gustaría expresar mi más sincero agradecimiento a todos los que me han ayudado y cuidado durante el año pasado.

Quiero dar mi más sincero agradecimiento a mi tutora y querida coordinadora, Dra. María Dolores Domingo Acebrón, quien me ha enseñado y dirigido con una gran paciencia durante la escritura del TFM.

Quiero dar mi consideración distinguida a los profesores de la facultad y los compañeros de clase, quienes me han prestado apoyo y ánimo cariñoso tanto en el estudio como en la vida en Madrid.

Quiero agradecer a mis padres, Wei Buwen y Li Yuan, quienes me apoyan con firmeza siempre. Sin su apoyo, ánimo y amor, no habría tenido la oportunidad de venir a España por este máster durante la pandemia.

Agradezco a mis amigos: a Huang Xin y Xu Yang, por su compañía en mis momentos más difíciles; a Xiao Zetong, por su inspiración a este trabajo, y a Zhou Junwei, quienes me han compartido la amistad y las ideas del estudio; a Marlon Vásques Solis y Muzciano Obiang Obiang Obono, quienes me han ayudado a revisar el trabajo con mucho cariño; y a Marcos Morales, quien me ha cuidado siempre durante mi estancia en Madrid.

Por último, agradezco a Metro de Madrid y Cercanía Renfe, que me han dado tanta fantasía con los raíles, que comunican lo lejano con lo cercano, y lo pasado con lo presente.

ÍNDICE

1. Introducción.....	1
1.1. Objetivos.....	2
1.2. Estado de la cuestión.....	3
1.3. División del estudio.....	9
1.4. Marco teórico-metodológico.....	11
2. Propósito del Ferrocarril Central bajo el dominio español.....	12
2.1. Condición geográfica y contexto económico.....	12
2.2. Expansión del ferrocarril cubano y contexto político.....	16
2.3. Planteamiento del Ferrocarril Central de Cuba.....	26
2.4. El fracaso del proyecto.....	33
3. Realización del Ferrocarril Central con la intervención estadounidense.....	38
3.1. El interés norteamericano hacia Cuba.....	38
3.2. Realización del Ferrocarril Central.....	47
3.3. Explotación de la región oriental de Cuba.....	60
4. Sector administrativo y legislativo para el desarrollo ferroviario.....	69
4.1. Establecimiento de la legislación ferroviaria.....	69
4.2. Establecimiento de una red ferroviaria.....	75
5. Conclusiones.....	78
6. Fuentes Documentales.....	80
7. Fuentes Bibliográficas.....	82
Anexos.....	87

ÍNDICE DE TABLAS, MAPAS, FIGURAS Y ANEXOS

Mapas:

Mapa 1: Expansión de la red ferroviaria en el Occidente.....	25
Mapa 2: Expansión del ferrocarril en el Oriente.....	25
Mapa 3: Las líneas ferroviarias expresadas en el Pliego de condiciones para la subasta publicado en 22 de agosto de 1885.....	30
Mapa 4: Los ferrocarriles planteados por la Cuba Company en 1900.....	50
Mapa 5: Mapa de las comunicaciones de Cuba en 1859.....	72

Tablas:

Tabla 1: Longitud de ferrocarriles establecidos en cada período.....	24
Tabla 2: Cuba Railroad Company, Ingresos y gastos de explotación, 1902-1910.....	61

Figuras:

Figura 1: Folleto de la Cuba Railroad Company en 1916-1917.....	65
---	----

Anexos:

Anexo 1: Map of Cuba showing the lines of the Cuba Railroad Company, 1908.....	87
Anexo 2: Artículo 27 de la ley de presupuestos de Cuba de 1880-81.....	88
Anexo 3: Pliego de condiciones para la subasta de las líneas de camino de hierro de la isla de Cuba, 1884.....	89
Anexo 4: Estadísticas de ferrocarriles de Cuba (1827-1937).....	90
Anexo 5: Población y tasa de crecimiento medio anual de Cuba (1774-1970).....	92

1. Introducción

El ferrocarril y las locomotoras de vapor, como productos emblemáticos de la Revolución Industrial, aumentaron la eficiencia de la producción y aceleraron la expansión de la economía capitalista, lo cual se refleja en su papel desempeñado como el motor de explotación en las colonias. Además de liderar una revolución tecnológica, la construcción y explotación del ferrocarril reajustó las relaciones laborales y el panorama geopolítico en ambos lados del Océano Atlántico. Uno de los ejemplos más destacados es el caso de Cuba. Siendo una de las últimas colonias españolas en América en el siglo XIX, la isla tenía un gran valor económico y estratégico para la metrópoli y conservaba la última gloria del antiguo imperio. Esta importancia se acentuó cuando Cuba se convirtió en un gran proveedor de azúcar tras la revolución haitiana y la destrucción de las plantaciones originales en esta excolonia francesa.

La productividad pronto se frenó debido a la mala comunicación entre las plantaciones de caña y los ingenios azucareros. Por otro lado, la competencia con la producción europea basada en la remolacha obligó a renovar las infraestructuras y abaratar los costes. Cuba necesitaba nuevas formas de transporte para garantizar el desarrollo continuo de la industria azucarera y, por ello, el ferrocarril fue introducido a Cuba el año 1836. Desde entonces, las plantaciones de caña se extendieron al interior con la extensión de las redes ferroviarias, así como el aumento de la producción de azúcar en las siguientes décadas¹.

Sin embargo, el desarrollo de la industria azucarera también reflejó e incluso agrandó el desequilibrio entre las regiones occidentales y orientales de

¹ La producción cubana de azúcar fue 105,000 toneladas en 1830 y luego llegó a 1,000,000 toneladas en 1892, la que aumentó casi diez veces en seis décadas desde la introducción del ferrocarril a la isla. Véase las cifras en SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio, *Ferrocarriles de las Antillas españolas 1830-1995 Cronología*, CSIC, Madrid, 1995, pp. 3-12.

la isla en la distribución de tanto la riqueza como de la población². Un ferrocarril central que conectara La Habana y Santiago parecía razonable y aplicable para explotar las regiones orientales y serviría también como medida para garantizar la seguridad política colonial. El proyecto fue presentado por primera vez en 1854 y hubo varios intentos de retomar su construcción alrededor de la década de 1880, es decir, después de la Guerra de los Diez Años, pero no se llevó a cabo al final. Cuando España abandonó la isla en 1898, no se consiguió establecer una red ferroviaria en toda la isla ni una red central que recorriera el territorio oriental.

El proyecto, por otro lado, llamó el interés de los norteamericanos y la burguesía neoyorquina empezó a plantear la construcción de dicha línea una vez se inició la ocupación militar de EE. UU. en Cuba. William Van Horne, el ingeniero estadounidense, lideró la solicitud a la autoridad militar y la construcción del Ferrocarril Central de Cuba. Con una serie de operaciones financieras, administrativas y jurídicas, se llevó a cabo el tramo Santa Clara-San Luis de Enramadas en el diciembre de 1902. La Habana y Santiago de Cuba fueron conectadas por el ferrocarril por primera vez. Con la finalización del Ferrocarril Central, las inversiones llegaron a las provincias orientales de Cuba y se convirtieron gradualmente en nuevos focos de explotación. Cuba entró en un nuevo panorama de desarrollo y, desde entonces, dicha línea y su compañía participaron y modificaron la situación interior de la isla, que facilitaban también la explotación estadounidense a Cuba.

1.1. Objetivos

El objetivo principal del presente trabajo es el estudio del Ferrocarril Central de Cuba en el período 1880-1910 planteado bajo la administración española y fue replanteado y construido durante la ocupación militar

² En las regiones occidentales se concentraban más de 80% de la población y 90% de la riqueza azucarera. Véase las cifras en AGUILAR, Luis E., *Capítulo 5 Cuba, c. 1860-1934* en BETHELL, Leslie (ed.), *Historia de América Latina*, Vol.9, Editorial Crítica, Barcelona, 1992, p. 212.

estadounidense. Es decir, el trabajo revisará todo el proceso desde el planteamiento del proyecto por el Ministerio de Ultramar de España después de la Guerra de los Diez Años, hasta el fin de la ocupación estadounidense de la isla en la primera década del siglo XX.

La aprobación administrativa de las obras públicas determina directamente la ejecución del proyecto. Por tanto, este trabajo prestará atención especial a la influencia de la administración y jurisdicción en el impulso del proyecto ferroviario. Por un lado, se examinará la concesión del ferrocarril expedida por el Ministerio de Ultramar y la reacción de las élites cubanas hacia un proyecto principal sin precedentes. Por otro lado, se requiere un análisis de la administración del gobierno militar estadounidense en Cuba y, sobre todo, el papel fundamental del general Leonard Wood en la penetración capitalista norteamericana a la economía cubana.

Con una revisión integral de la planificación y la construcción del Ferrocarril Central de Cuba, sería beneficioso para la comprensión de la transformación de Cuba de “colonia a convertirse en una república”, junto a la complejidad de la construcción bajo la divergencia de intereses en tanto el interior de Cuba, como en los factores externos en España, Estados Unidos y el Reino Unido. Además, presentarán evidencias para explicar cómo la Revolución Industrial aceleró el surgimiento de Estados Unidos, sustituyó a las fuerzas antiguas en la explotación a sus colonias y modificó su relación con América Latina y el Caribe que tiene influencia hacia nuestros días.

1.2. Estado de la cuestión

El presente trabajo cubre varios campos de investigación, que incluyen la historia de colonización española en Cuba, la relación estadounidense-cubana, la gestión económica en Cuba y la globalización en el Caribe, pero, sobre todo, se enfoca en los estudios previos del ferrocarril cubano y la industria azucarera cubana en los siglos XIX y XX, así como el estudio de la ocupación militar estadounidense en Cuba durante los años

1899-1902.

Una de las obras más destacadas en el campo de estudio se basa en el libro *Caminos para el azúcar* (1987) escrito por historiadores cubanos Óscar Zanetti y Alejandro García³. Los autores explican la historia cronológica completa del desarrollo del ferrocarril en Cuba, desde su introducción en la isla a principios del siglo XIX debido a la expansión de la industria azucarera, hasta la Revolución Cubana en 1959 que termina la economía capitalista en Cuba. Es, sin duda, la época más transformadora en la historia de Cuba, en la cual el ferrocarril jugó un papel sumamente importante en todo el proceso por la razón que se indica en el título “Caminos para el azúcar”. Gracias a los argumentos basados en los datos detallados y la información histórica recopilada, se entiende con más claridad la inextricable relación entre el ferrocarril y la industria azucarera. Los ferrocarriles cubanos nacieron por el azúcar, sirvieron a la producción azucarera y estaban destinados a experimentar altibajos con el auge y la caída de la industria azucarera. En particular, los autores revisan el proceso de proponer la construcción del Ferrocarril Central y analiza la importancia de su construcción por parte de ingenieros y capitalistas norteamericanos en el contexto de la desnacionalización de los ferrocarriles cubanos a finales del siglo XIX.

Caminos para el azúcar, sin embargo, no ha conseguido profundizar el estudio del ferrocarril cubano después de la Revolución en 1959 que tal vez tuvieron dificultades de acceder a los datos necesarios para la investigación. Tampoco se ha profundizado en el impacto del ferrocarril en otros sectores de la economía, excepto lo de la industria azucarera, ni en los aspectos sociales y culturales del ferrocarril en Cuba⁴, aunque los autores han dedicado un capítulo al estudio de un amplio abanico de elementos de recursos humanos que incluyen a terratenientes, comerciantes, ingenieros, banqueros y peones

³ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos para el azúcar*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1987.

⁴ SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio, “Reseñas de Caminos para el azúcar”, *Información Bibliográfica*, 1991, nº193, pp. 657-660.

a través de entrevistas con los obreros todavía vivos hasta los años 1970⁵. Por lo tanto, se trata de una investigación valiosa para los estudios posteriores.

La obra *Historia de los ferrocarriles de Cuba, 1830-1995*⁶ (1998) del historiador español Antonio Santamaría García representa un importante complemento de la anterior. Se trata de un estudio sobre la historia general del ferrocarril cubano y cuanta con datos abundantes y organizados para mostrar el desarrollo del ferrocarril en factores de la producción, el tráfico de viajeros y de mercancías, etc. Además, analiza la política ferroviaria de la isla, el marco empresarial que recorre las compañías ferroviarias que participaron en la construcción y, al final, enfatiza la contribución del ferrocarril al desarrollo de la economía nacional cubana a lo largo de sus 160 años de operación. “El ferrocarril es el medio que hace posible el establecimiento de unas relaciones de producción dentro de un complejo entramado... cumple, por tanto, una función social, productiva y comercial. Las tres son indisolubles e igualmente importantes⁷.”, indica el autor y se observa la misma valoración en sus estudios posteriores.

Además de las dos obras mencionadas que presentan la historia del ferrocarril cubano a nivel macro, muchas obras se centran en algún periodo concreto de la historia completa. Para conocer la historia del surgimiento y el desarrollo del ferrocarril cubano en el siglo XIX, por ejemplo, es indispensable la obra del historiador Eduardo Moyano Bazzani, *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*⁸ (publicada en 1991). La obra nos presenta la historia de desarrollo de las compañías ferroviarias cubanas a través de una narración cronológica concretamente entre 1830 y 1868 y, de esta manera, explica con cifras exactas y mapas de cada ruta ferroviaria. No

⁵ Véase el capítulo VI titulado La dimensión humana del ferrocarril cubano, en ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., pp. 105-124.

⁶ SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio, *Historia de los ferrocarriles de Cuba, 1830-1995*, CSIC, 1998.

⁷ *Ibid.*, p. 64.

⁸ MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1991.

obstante, el libro ofrece un bosquejo histórico de la isla de Cuba entre 1790-1830 para explicar el surgimiento de la industria azucarera cubana, la construcción del primer ferrocarril en Iberoamérica y el desarrollo ferroviario cubano antes de la Guerra de los Diez Años. Con especial atención, el autor explica el establecimiento de la legislación sobre ferrocarriles en la década 1850, sobre todo el Real Decreto del 10 de diciembre de 1858, y analiza sus efectos para la península ibérica y para la isla de Cuba⁹, lo cual nos ayudará a entender el sistema legislativo de la expedición de las líneas ferroviarias bajo el dominio español y la relación entre los concesionarios del ferrocarril y la metrópoli. Al final, el libro analiza también el impacto de la Guerra de los Diez Años sobre las compañías ferroviarias, que además de impulsar la desnacionalización y el monopolio del sector transportador, estimuló la ambición de explotar la parte oriental de la isla.

El desarrollo del ferrocarril cubano a partir de 1898 inicia una nueva etapa en la historia como resultado de la derrota de España en la Guerra Hispanoamericana y que puso fin a su dominio colonial en Cuba. Desde entonces, tanto el ferrocarril como la industria azucarera cubana empezaron a integrarse más estrechamente con el mercado norteamericano. Una obra realizada por un grupo de investigadores cubanos dirigido por Oscar Zanetti y Alejandro García, *United Fruit Company: Un caso del dominio imperialista en Cuba*¹⁰ (1976), nos muestra la historia rigurosa de la operación de una compañía estadounidense en la industria azucarera cubana quien aprovechó la apertura del mercado cubano al capital norteamericano durante la ocupación militar, y expandió sus negocios en el Oriente hasta su expulsión de Cuba en 1959. Dicho trabajo es tan importante para el presente estudio porque su objeto de investigación, la United Fruit Company, como un representante típico de las empresas norteamericanas que sacaban provecho

⁹ *Ibid.*, p. 225. Es considerado el primer cuerpo legal regulador de ferrocarril, frente al anárquico procedimiento anterior a este.

¹⁰ ZANETTI, Óscar y GARCÍA, Alejandro, *United Fruit Company: Un caso del dominio imperialista en Cuba*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1976.

de la riqueza de Centroamérica y el Caribe, inició su operación en Cuba la misma época que se construyó el Ferrocarril Central y ambos formaron parte importante en la explotación de la parte oriental de Cuba, lo cual refleja precisamente el proceso del surgimiento de las provincias orientales en la isla cubana y la monopolización de la economía cubana por la burguesía extranjera.

A partir de la década de 1990, varios historiadores se han centrado en la investigación de la historia del ferrocarril cubano durante la primera mitad del siglo XX, es decir, el ferrocarril cubano durante la Gran Depresión y su papel en la explotación de la Cuba oriental. Entre los estudiosos más recientes, el historiador Antonio Santamaría García ha contribuido una gran variedad de estudios en la historia del ferrocarril cubano y de la industria azucarera en los últimos 30 años, sobre todo su función económica. Su tesis doctoral titulada *La industria azucarera y la economía cubana durante los años veinte y treinta*¹¹ analiza dentro de la disciplina de la historia de empresas y enfatiza los cambios en el modelo de crecimiento o la intervención del Estado en la economía¹². Ha analizado la cuestión de la preservación de un modelo de crecimiento basado en la producción y exportación de azúcar para un solo mercado durante más de un siglo¹³.

En el campo de investigación de la historia del Ferrocarril Central y la explotación de la Cuba oriental, se encuentra al historiador estadounidense Juan Carlos Santamarina, cuya línea de investigación es la historia de América Latina y las relaciones internacionales de los EE. UU. y ha dedicado a investigar la operación capitalista estadounidense en Cuba y, por tanto, ha publicado varios artículos como *The Cuba Company and Eastern Cuba's development, 1900-1959*, *The Cuba Company and the Expansion of American Business in Cuba, 1898-1915* y *The Cuba Company and the Creation of*

¹¹ SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio, *La industria azucarera y la economía cubana durante los años veinte y treinta*, tesis doctoral, UCM, Madrid, 1995.

¹² *Ibid.*, p. 3.

¹³ *Ibid.*, p. 269.

Informal Business Networks: Historiography and Archival Sources, etc. El autor señala la importancia de la Cuba Company, quien se encargó de la construcción y la operación del Ferrocarril Central de Cuba, que “fue la mayor inversión extranjera en Cuba durante las dos primeras décadas del siglo XX y sigue siendo una de las mayores corporaciones¹⁴.” Con sus ensayos relacionados a la Cuba Company, se observa el papel que desempeñaba la red comercial entre funcionarios cubanos, EE. UU. y compañías estadounidenses como la Cuba Company en la explotación de Cuba y en la formación de una república cubana.

Para investigar la construcción definitiva del Ferrocarril Central, se requiere estudios de la administración estadounidense en Cuba durante 1899-1902. Los estudios previos han demostrado que las relaciones formales e informales entre Estados Unidos y Cuba fueron un factor importante en el éxito de la construcción del Ferrocarril Central¹⁵, entre los cuales, el gobernador militar Leonard Wood fue una figura clave para introducir la inversión norteamericana a Cuba. En este caso, se encuentran obras como *The American Touch in Imperial Administration: Leonard Wood in Cuba, 1898-1902*¹⁶ de James H. Hitchman, o *Leonard Wood and the American Empire* de James Herman Pruitt. De la última, se ha señalado los dos temas prominentes en el programa progresista perseguido por Wood: la voluntad de permitir la participación del gobierno en todas las áreas de la vida y la concentración de poder en un gobierno centralizado¹⁷, los cuales formaban la directriz de su gobernanza en Cuba y, de esta manera, determina la realización del Ferrocarril Central pese a las limitaciones jurídicas impuestas por la *Enmienda Foraker*¹⁸.

¹⁴ SANTAMARINA, Juan Carlos, “The Cuba Company and the Creation of Informal Business Networks: Historiography and Archival Sources”, *Cuban Studies*, Vol. 35, 2004, pp. 62-86.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ HITCHMAN, James H., “The American Touch in Imperial Administration: Leonard Wood in Cuba, 1898-1902”, *The Americans*, Apr. 1968, Vol. 24, No. 4 (Apr. 1968), pp. 394-403.

¹⁷ PRUITT, James Herman, *Leonard Wood and the American Empire*, tesis doctoral, Texas A&M University, 2011, p293.

¹⁸ La Enmienda Foraker fue una ley aprobada por el Senado de EE. UU. en 1899 con el motivo de impedir ninguna concesión otorgada por EE. UU. durante su ocupación militar de Cuba.

Los historiadores han profundizado el conocimiento general de la historia del ferrocarril cubano, han investigado la legislación española en Cuba y la ejecución de la construcción del Ferrocarril Central en el inicio del siglo XX. Sin embargo, a pesar de que existe discusiones sobre el desinterés de España en la realización del dicho proyecto o la investigación de la operación de la Cuba Company en Camagüey y Oriente, la investigación ha limitado a la gestión administrativa del gobierno militar en Cuba para la realización del proyecto, sin analizar en profundidad el papel de la administración española y la interacción entre las élites cubanas y la metrópoli frente al fracaso de un proyecto sumamente importante. Por tanto, pese a los resultados fructíferos que nos han ayudado a entender el gran impacto de dicha línea para el desarrollo de Cuba y su desarrollo integral, cabe decir que carece de monografías sobre el Ferrocarril Central en su planteamiento y construcción, ni estudios específicos de la gestión administrativa y legislativa en la expedición de los ferrocarriles, sobre todo la investigación sobre el trámite del Ferrocarril Central en la época colonial.

En este sentido, nuestro estudio se integra las dos etapas del proyecto con una revisión de la inspiración a su realización y una hipótesis de investigar el factor administrativo y legislativo en la promoción del Ferrocarril Central por los españoles y los norteamericanos.

1.3. División del estudio

Para cumplir los objetivos del estudio y profundizar la investigación de lo más aspectos posibles de la cuestión, se plantea tres capítulos para completar el trabajo. El primer capítulo se dedica a la planificación y los intentos de impulsar el proyecto del Ferrocarril Central de Cuba durante la época colonial. Comenzaremos con una breve presentación de la geografía cubana y del contexto político-económico de Cuba del siglo XIX. Sobre esta base, repasaremos brevemente las tres principales fases de la construcción de los ferrocarriles cubanos en el siglo XIX: Primera: desde la inauguración del

ferrocarril La Habana-Bejucal en 1838 hasta la promulgación del Real Decreto del 10 de diciembre de 1858; Segunda: desde 1858 hasta la Guerra de los Diez Años; Tercera: desde el inicio de la Guerra de los Diez Años en 1868 hasta el fin de la colonización española en Cuba tras la Guerra Hispano-estadounidense en 1898. La ausencia de un ferrocarril central cubano era un reflejo de la realidad del desequilibrio entre el occidente y el oriente de Cuba, cuyas consecuencias amenazaban el gobierno colonial y llevaron a la construcción de este ferrocarril. Pero España a finales del siglo XIX ya no podía impulsar el proyecto. Utilizaremos las fuentes documentales de los expedientes de dicho proyecto conservados en el Archivo Histórico Nacional de España para analizar las razones de su fracaso y observar la incongruencia entre La Habana y Madrid.

El segundo capítulo enfoca en la construcción definitiva del Ferrocarril Central de Cuba al inicio del siglo XX por las compañías norteamericanas. Empezamos con un análisis de la relación estadounidense-cubana y el interés norteamericano hacia Cuba, lo cual explica las acciones tomadas por EE. UU. después de la Guerra Hispano-estadounidense. El gobierno militar estadounidense, con el objetivo de la reconstrucción económica y social de Cuba después de décadas de guerras, permitió la entrada de capital norteamericano en el mercado cubano e inició entonces la explotación del Oriente. La construcción del Ferrocarril Central, un proyecto invertido por capitalistas estadounidenses y apoyado por el gobierno militar en Cuba, se completó en menos de tres años. Trabajaremos con los reglamentos administrativos emitidos por el gobierno militar estadounidense durante este periodo para analizar las relaciones estrechas entre los políticos y comerciantes frente al proyecto.

El tercer capítulo aborda la influencia de la administración y la legislación en la realización del proyecto en todo el recorrido desde su planificación. Analizaremos con los reglamentos y proclamas emitidas en relación con el ferrocarril durante el periodo colonial español y la ocupación militar

estadounidense para exponer las diferencias del grado de intervención administrativa. De esta manera, se examinará la formación de un sistema legislativo y su estandarización para la industria ferroviaria cubana.

Con todos los análisis anteriores, llegamos a las conclusiones del estudio que incluyen resultados principales basados en los análisis anteriores y, al final, se muestra las fuentes documentales y bibliográficas citadas en el trabajo.

1.4. Marco teórico-metodológico

Como el objetivo de este trabajo es examinar el proceso de planificación y construcción del Ferrocarril Central de Cuba entre 1880 y 1910, y centrarse en la función del sistema administrativo en el avance del proyecto, el trabajo seguirá una metodología histórica a través de una revisión en sucesión cronológica, de la cual nos permite analizar la trayectoria completa del objeto analizado y clasificar las etapas transcurridas.

Dado que el contexto histórico descrito en el estudio abarca el cambio de régimen en Cuba en 1898, los materiales de investigación abarcados se distinguirán inevitablemente por el año 1898, lo anterior con los archivos históricos del antiguo Ministerio de Ultramar de España y lo posterior con los decretos civiles del gobierno militar estadounidense en Cuba. Pero los métodos utilizados en ambas secciones son el método de la revisión de literatura y el método del análisis de archivos históricos.

Por último, para analizar en profundidad las diferencias significativas entre los dos periodos distintos, se adoptará el método de análisis comparativo. Esta sección es un análisis cualitativo basado en las conclusiones extraídas de la revisión de la literatura y del análisis de los archivos históricos, además, tratará de encontrar el posible impacto de las diferencias administrativas y legislativas en las obras públicas, como el caso del Ferrocarril Central de Cuba.

2. Propósito del Ferrocarril Central bajo el dominio español

“Si el ferrocarril y sus líneas complementarias hubieran estado construidos hace veinte años, esa guerra separatista¹ que tantos miles de hombres ha costado y que tantos tesoros ha consumido, no hubiera sido posible.”, dijo el general Manuel Armiñán Gutiérrez al apoyar a la proposición de la construcción del ferrocarril central de Cuba el agosto de 1885². En este sentido, la construcción de dicho Ferrocarril se convirtió en una apuesta importante para el mantenimiento del dominio colonial español en Cuba. Sin embargo, esta visión no se materializó y, después de una década, el ferrocarril no había construido y España perdió Cuba en 1898.

2.1. Condición geográfica y contexto económico

Cuba pertenece al Archipiélago de las Antillas Mayores con una superficie de 110,920 km² compuesta de una isla principal y 1,600 islas pequeñas alrededores³. Es el Estado con mayor extensión en la región caribeña. Tiene una superficie de 105,006.7 km² y una longitud de 1,250 km entre los puntos extremos oriental y occidental: punta de Maisí y el cabo de San Antonio; mientras que su ancho varía desde 31 km en la provincia de La Habana hasta 191 km entre Camagüey y Granma⁴. Gran parte de las llanuras se encuentra en la parte central de la isla, a pesar de la existencia de montañas del Escambray en las provincias de Villa Clara y Sancti Spíritus; mientras que las sierras a media escala se ubican separadas en el oriente y el occidente: Sierra Maestra y Sierra Cristal en el sureste y la Cordillera de Guaniguanico en el oeste.

A pesar de estar situada cerca del Trópico de Cáncer, Cuba no tiene un

¹ Se refiere a la Guerra de los Diez Años ocurrida en Cuba entre 1868 y 1878.

² Biblioteca Nacional de España: Un Exdiputado Cubano, *El ferrocarril central de la Isla de Cuba*, Madrid, 1887, p. 9.

³ Datos de la Academia de Ciencias de Cuba e Instituto de Geodesia y Cartografía en 1965. Véase en HERNÁNDEZ HERRERA, Pedro A., *Geografía de Cuba: 9no. grado.*, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, p. 3.

⁴ La parte más ancha se encuentra entre la playa Tararacos de Camagüey y la punta de Inglés en Camarón Grande de Granma, y la parte más estrecha, la comprendida entre la bahía de Mariel y la ensenada de Majana en la provincia de La Habana. Véase en HERNÁNDEZ HERRERA, Pedro A., *Geografía...* op. cit., p. 4.

clima tropical desértico ni carácter continental en su parte interior gracias a las corrientes cálidas del Mar Caribeño y su configuración estrecha y larga, las cuales ayudan a formar “el clima tropical húmedo de Cuba, con dos estaciones fundamentales en el año: una de sequía y otra de lluvia, aproximadamente de igual duración y con poca diferencia de temperatura⁵.”

La combinación de características topográficas y climáticas hace que los ríos de la isla sean cortos y discurran hacia el norte o hacia el sur en su mayoría. Los ríos y los lagos en la isla de Cuba se ven afectados por las estaciones: en la estación de lluvia aumentan sus tamaños y extensiones, mientras que en la estación de sequía se secan por falta de agua. En el Oriente, se encuentra con abundantes recursos hídricos debido a la influencia de las corrientes cálidas y la barrera de la Sierra Maestra, se generan el río más largo, el Cauto, y el río más caudaloso de Cuba, el Toa.

La condición geográfica y climática de Cuba la hacen idónea para el desarrollo de la plantación de los cultivos tropicales, por ejemplo, la caña de azúcar, el café, el tabaco y, más tarde y solo por corto tiempo, el algodón⁶. Cabe señalar que, aunque Cuba siempre ha sido considerada como una de las colonias más importantes de España, y en particular por su papel como centro de tránsito de mercancías en la operación monopolizada de comercio en América, la economía cubana no despegó hasta finales del siglo XVIII cuando ocurrieron varios acontecimientos internacionales. Entre los cuales, el más destacado fue la rebelión de los esclavos en Haití en 1791, la que prácticamente destruyó y arruinó esta colonia francesa, que hasta entonces había sido columna vertebral en la producción mundial del azúcar y café⁷. El brusco descenso de la producción de azúcar y el continuo aumento de la demanda de azúcar en el mercado europeo provoca la subida del precio del azúcar de un

⁵ CAÑAS ABRIL, Pedro y otros: *Geografía de Cuba 1*, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1974, p. 32.

⁶ MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La Nueva Frontera del Azúcar: El Ferrocarril y la Economía Cubana del Siglo XIX*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1991, p. 15.

⁷ *Ibid.*, p. 15.

modo notable, que alcanzaba hasta un 650% sobre los precios anteriores⁸.

Nunc aut nunquam. Los propietarios de plantaciones cubanas vieron la oportunidad de plantar caña de azúcar a gran escala en la isla y, de esta manera, inicia la *fiebre azucarera*. Los ingenios y trapiches aumentaron un 163% entre 1792 y 1800, mientras que la producción se incrementó en un 7,8% anual entre los años 1796-1800. En el quinquenio de 1816-1820, la exportación del azúcar cubano había llegado a 207,710 toneladas, un aumento de 157% con la de 1800⁹. En sólo tres décadas, la industria azucarera cubana había completado su primera gran expansión. Este ritmo de expansión, sin embargo, se vio amenazado por la dificultad de combatir con otros exportadores del azúcar. Teniendo en cuenta, la producción de azúcar de caña procedente de las Antillas Inglesas superó a la de Cuba, tal lugar como Jamaica o Barbados, además, contaba con cuantiosos capitales ingleses, terrenos fértiles, baratos y población numerosa para el trabajo; así mismo los países europeos empezaron a expandir la producción de remolacha para sustituir el azúcar de caña, lo que presionaba a los plantadores cubanos¹⁰. Se vio obligado a la reducción de los costes de producción y transporte y la mejor de las calidades del azúcar de caña que se produce en la Isla de Cuba.

Una de las medidas primordiales era la importación de esclavos. La introducción de esclavos proporcionó abundante fuerza de trabajo que favoreció la expansión de las plantaciones y los ingenios. De acuerdo con las cifras de varios censos, el número de esclavos en la Isla de Cuba, tanto mulatos como negros, era de 84,590 en 1791, y dicha cifra aumentó a 283,735 en 1827. Al mismo tiempo, la población total en la isla aumentó de 272,300 a 704,500¹¹. Durante este periodo, la proporción de negros y mulatos aumentó del 31% al

⁸ PEZUELA Y LOBO, Jacobo de la, *Historia de la Isla de Cuba*, tomo 1, Cárlos Bailly-Bailliere, Madrid, 1878, p. 230.

⁹ MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La...* op. cit., pp.17-19.

¹⁰ *Ibid.*, p.19. Como una revisión a la historia, la producción europea de remolacha llegó a un 34,4% del consumo mundial del azúcar en 1870 cuando se aportaba al menos de un 1% en 1825.

¹¹ RODRÍGUEZ MAZORRA, Oscar y HERNÁNDEZ CASTELLÓN, Raúl, "El crecimiento de la población", en CHÁVEZ ÁLVAREZ, Ernesto, *La población de Cuba*, Centro de Estudios Demográficos, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1974, p.10.

aproximadamente 40% en la población total, es decir, el comercio de esclavo cambió la formación de la demografía cubana y se vería su efecto continuo a lo largo del siglo XIX debido a la necesidad de expandir las plantaciones y la de construir los ferrocarriles.

Otra medida más innovadora era la introducción de nuevas tecnologías y nuevos medios de transporte, por ejemplo, la máquina de vapor en los ingenios y el ferrocarril. Las tecnologías tradicionales antes del siglo XIX se concentraban en los trapiches de sangre, de viento o de agua. Estos trapiches tradicionales se limitaban por la mano de obra, el ganado o las condiciones naturales, como el viento o el agua, y no se encontraban con la necesidad de mayor escala de producción frente a la competencia del azúcar de remolacha o la aparición de azúcar de mejor calidad. La introducción de la máquina de vapor al ingenio contribuyó significativamente a la productividad y marcó el avance de la revolución industrial en la industria azucarera.

La razón del mejoramiento en el transporte se basa en la distribución de la industria azucarera en Cuba a principios del siglo XIX. En la larga costa de la isla de Cuba, se distribuyen puertos que sirven de puerta al comercio exterior. Dada la facilidad y puntualidad que requieren los envíos de azúcar, la mayor parte de las primeras zonas productivas se concentraban cerca de puertos importantes, como el puerto de La Habana, situado en un punto clave que une el Golfo de México con el Océano Atlántico, lo cual forma un nudo importante para el comercio hacia Europa y Estados Unidos. Las plantaciones de caña se extienden desde La Habana hasta Güines y Artemisa. Hasta el año 1827, las jurisdicciones con más producción de azúcar son La Habana (42,468 toneladas), Matanzas (20,411 t), Trinidad (7,403 t), Güines (7,361 t) y Santiago de las Vegas (5,619 t)¹², que se concentraban principalmente en La Habana, Matanzas y sus alrededores.

El rápido crecimiento de la industria azucarera favorece que se construyan nuevas plantaciones e ingenios cada vez más lejos de la costa, y los caminos

¹² MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La...* op. cit., p. 21.

que conectan con los puertos se convierten en una nueva restricción. Por un lado, los caminos se hallaban en estado descuidado y deteriorado, sean por la naturaleza de los terrenos, sean por las inclemencias del tiempo. Muchos caminos, incluso, se quedan intransitables durante los meses lluviosos, lo que afectaba frecuentemente la eficiencia del transporte. Por otro lado, el elevado coste del transporte de animales reduce la rentabilidad de las exportaciones agrícolas. Por ejemplo, el coste del transporte del azúcar del Valle de Güines a La Habana supone un 20%-25% del precio de venta, un 67% en el caso de pipa de aguardiente y un 12% en el caso de café¹³.

Considerando el aumento de exportación y la competición en el mercado, era apremiante un nuevo medio de transporte económico y seguro que permita la circulación rápida de mercancía entre las plantaciones, los ingenios y los puertos. La introducción del ferrocarril, en este sentido, fue un hito en la historia cubana, como ocurrió en muchos otros lugares, y modificó tanto la relación productiva de la industria azucarera, como la imagen social en la redistribución demográfica.

2.2. Expansión del ferrocarril cubano y contexto político

El primer proyecto de ferrocarril en Cuba fue la línea La Habana-Bejucal, lo cual se inauguró el 19 de noviembre de 1837, convirtiendo a Cuba en la primera región de América Latina, y la séptima del mundo, en tener un ferrocarril. Al año siguiente, la línea fue prolongada hasta Güines, una zona importante de producción de azúcar en el sur de La Habana, lo que marca la finalización de la construcción del trayecto completo de 72,08 km¹⁴. El proyecto se propuso para conectar el puerto de La Habana con Güines para mejorar las comunicaciones entre las dos zonas de producción azucarera. Al principio, se pensó en resolver el problema del transporte mediante la construcción de un canal hasta Güines, pero ante el elevado coste del proyecto y las limitaciones de zonas beneficiadas,

¹³ *Ibid.*, p. 58.

¹⁴ *Ibid.*, p. 102.

las autoridades españolas decidieron finalmente introducir la nueva tecnología de Inglaterra¹⁵.

El primer ferrocarril de Cuba se organizó y comenzó a operar bajo el liderazgo de la Real Junta de Fomento de La Habana. Sin embargo, pese a que el ferrocarril era rentable y beneficioso en muchos aspectos, la Junta de Fomento se planteó traspasarlo a manos privadas desde el momento de la finalización de las obras “para evitar los inconvenientes que trae consigo la administración de un ferrocarril¹⁶.” De hecho, el gobernador se apresuró la enajenación del camino de hierro ante el temor de que se creara una deuda a la Real Hacienda¹⁷ y, por otro lado, para la recuperación rápida del capital y reembolso de los préstamos de Londres. La venta del ferrocarril desencadenó una subasta entre dos grandes consorcios cubanos y, tras un año y medio de negociaciones y cambios en la propuesta, la *empresa B*¹⁸ liderada por Juan Poey adquirió el ferrocarril La Habana-Güines y se fundó una Compañía Anónima por acciones, denominadas de los *Caminos de Hierro de La Habana*, cuando dicha operación fue confirmada por Real Orden de 12 de mayo de 1842.

Desde la operación del trayecto completo de la línea La Habana-Güines, la situación de los ingresos había mejorado notablemente. “Con unos ingresos cercanos a 1,000 pesos diarios, el ferrocarril fue un éxito¹⁹.” Los buenos rendimientos atrajeron a empresarios de otras regiones a invertir en la construcción del ferrocarril y, por supuesto, muchos de ellos eran grandes terratenientes de la industria azucarera y la construcción del ferrocarril les facilitaría la exportación y la expansión hacia el interior de la isla. Desde entonces, la construcción de ferrocarriles en Cuba comenzó a expandirse con rapidez.

¹⁵ SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio, *Historia de los ferrocarriles de Cuba, 1830-1995*, CSIC, Madrid, 1992, p. 13.

¹⁶ MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La...* op. cit., p. 122.

¹⁷ *Ibid.*, p. 132.

¹⁸ Se constituyeron dos grupos financieros identificados por las letras A y B, en ambos participaban algunos de los miembros de la Junta. Hubo varios cambios durante la licitación y la Compañía, que finalmente logró adquirir el ferrocarril, fue formada en 1842 por el terrateniente rico Juan Poey. Véase en MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La...* op. cit., p. 132.

¹⁹ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos para el azúcar*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1987, p. 34.

Los ferrocarriles cubanos pasaron por diferentes etapas de desarrollo durante los 60 años desde la inauguración del Ferrocarril La Habana – Güines, hasta el año 1898, con períodos de rápida expansión y de estancamiento debido a la situación política-económica. Son los acontecimientos históricos que afectaban el desarrollo de la industria ferroviaria, por lo que se puede dividir los 60 años del ferrocarril cubano en tres etapas.

La primera etapa se refiere a los años 1837-1857, el periodo antes de que se dictaran las primeras leyes de los ferrocarriles en Cuba. Desde el principio, la construcción de ferrocarriles en Cuba fue valorada por la burguesía, incluidos los cubanos, criollos y peninsulares, que empezaron a presentar solicitudes al Gobernador cubano antes de la finalización de la línea La Habana-Güines. Los terratenientes y las élites de la industria azucarera de la misma zona de producción se unieron para recaudar fondos y formar compañías ferroviarias que desarrollaran y ampliaran las plantaciones y el comercio. Es decir, la gran mayoría de la financiación procedía de fuentes locales, y sólo unos pocos casos, como el ferrocarril de La Habana-Güines y el de Matanzas, obtuvieron préstamos de bancos británicos.

Por otro lado, el gobierno colonial no se apresuró a establecer un sistema legal para regular la construcción y la operación del ferrocarril, considerándolo una innovación y una inversión privada. Por tanto, la expedición de las concesiones “no exigía informe facultativo, proyecto detallado o cálculo de presupuesto... solo se requería que unos cuantos individuos se erigieran mediante acuerdo en accionistas y solicitaron la concesión de una vía férrea con patente privilegio... y debían informar al teniente gobernador y a la Junta de Fomento para que la empresa comenzara sus trabajos²⁰.” La construcción de ferrocarriles en este periodo fue totalmente la voluntad de los inversores por la falta de una planificación sistemática por el gobierno colonial.

Los ferrocarriles construidos en la isla de Cuba hasta 1857 representaron

²⁰ MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La...* op. cit., p. 138.

un capital de 17,031,151 pesos, con un tendido de 642,699 km²¹, los cuales cubrían inicialmente las zonas azucareras de La Habana, Matanzas, Sagua la Grande y Cienfuegos, que se concentran en el Occidente. En el Oriente, se encuentra la única línea, que es el Ferrocarril de Cobre de Santiago de Cuba. En el año 1830, Cuba produce 105,000 t de azúcar²², mientras que esta cifra supera a 300,000 t en 1852²³ gracias a los ferrocarriles, siendo uno de los contribuyentes de este crecimiento, que permitieron reducir el costo del transporte y facilitar la expansión de la industria azucarera hacia el interior de la isla.

La segunda etapa (1858-1868²⁴) se encuentra en una fase de madurez de los ferrocarriles cubanos por tanto su extensión como su peso en la economía cubana. La expansión de los ferrocarriles en este periodo estuvo directamente relacionada con la exportación de azúcar. Se muestra que no fue la intervención del gobierno ni la voluntad de la burguesía lo que determinó el desarrollo del ferrocarril en Cuba, sino las necesidades de la industria azucarera.

Durante esta década, se abrieron nuevos ferrocarriles cada año y culminaron con la apertura de 659,355 km, sumados a los del período anterior, se hacían un total de aproximadamente 1302,054 km a fines de 1868²⁵. Hay que tener en cuenta de los factores que perjudicaron el desarrollo de las compañías ferroviarias, como la promulgación del Real decreto de 10 de diciembre de 1858, que complicó la expedición de concesión, y la caída del precio de azúcar en 1857 y 1861, que provocó deudas incobrables de hasta 28 millones de pesos. Sin embargo, el estallido de la Guerra de Secesión²⁶ en 1861 hizo subir de nuevo el precio del azúcar. La industria azucarera cubana volvió a crecer hasta

²¹ *Ibid.*, p. 197.

²² SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio, *Ferrocarriles de las Antillas españolas 1830-1995 Cronología*, CSIC, Madrid, 1995, p. 3.

²³ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 58.

²⁴ La razón de esta división de etapas se basa en la promulgación del Real decreto del 10 de diciembre de 1858, que se considera la primera ley general de ferrocarriles en Cuba. Pero el proceso de legislación comenzó desde 1855 y la construcción del ferrocarril se continuó durante todo el periodo. Tomamos discusiones detalladas de dicha ley en el capítulo 4.

²⁵ MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La...* op. cit., p. 346.

²⁶ La Guerra de Secesión, también conocida como la Guerra Civil Estadounidense desde 1861 hasta 1865.

alcanzar un nivel sin precedentes, llegando a las 749,000 t en 1868²⁷.

En los años 1860 no se formaron nuevas compañías ferroviarias, y las ya existentes encontraron destinos diferentes ante la oportunidad y la crisis. Por un lado, las líneas ferroviarias que antes operaban de forma independiente se empezaban a cruzar o incluso correr paralelas cuando las compañías decidieron prolongar las líneas existentes y expandir su operación en otras regiones, lo cual provocó un aumento en la competencia y una reducción de beneficios de las empresas ferroviarias; por otro lado, las empresas ferroviarias que no operaban rentablemente, sean por la competencia comercial, sean por la fluctuación de los precios del producto que transportaban, tenían que anunciar su liquidación o fueron adquiridas por otras compañías, lo que demuestra cierto grado de operación monopolística.

La reducción de los beneficios vino acompañada de una perturbación en los mercados financieros, que hizo imposible que las empresas ferroviarias cubanas, como el Ferrocarril de Oeste y el de Trinidad, pudieran devolver los préstamos que habían contraído para construir los ferrocarriles, por lo que tuvieron que pedir continuamente a los bancos británicos. Hasta 1868, el importe total de los préstamos aportados por los bancos ingleses a los ferrocarriles cubanos fue de 12,701,000 pesos, que representaba aproximadamente un 25% del capital total de la industria ferroviaria cubana²⁸. La crisis de las compañías ferroviarias cubanas se agrava y se inicia el proceso de desnacionalización del ferrocarril.

Durante este periodo, el ferrocarril cubano duplicó su trayecto en operación y la red se ampliaba y se intensificaba en el Occidente y se formó una red ferroviaria en zonas de producción azucarera importantes. En 1869, La Habana, Villa Clara, Cienfuegos y Sagua fueron conectadas por ferrocarril²⁹, aunque en realidad el viaje de La Habana a Villa Clara era irregular porque se trataba de un empalme de varios tramos construidos y operados por diferentes

²⁷ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 60.

²⁸ *Ibid.*, p. 95.

²⁹ *Ibid.*, p. 76.

compañías. El desarrollo del ferrocarril propició el crecimiento económico y demográfico, pero también aumentó el desequilibrio entre el Occidente y el Oriente de la isla. En la década de 1840, cuando el Departamento Occidental y el Central se beneficiaron de la construcción del ferrocarril y expandieron la producción azucarera, el Departamento Oriental solo representaba un 4,8% de la producción total de azúcar en toda la isla; hasta 1862, dicha cifra aumentó al 15%³⁰, acompañando con la apertura de ferrocarriles en Santiago de Cuba, Guantánamo y Sancti Spíritus.

El desequilibrio existía, además, en la dependencia política-económica entre La Habana y Madrid. En 1862, los azúcares, mieles y aguardientes alcanzaban un 57,78% de los productos de exportación³¹, cuyo destino principal era América del norte, mientras que el capital de Cuba enviado a España o pagado en su favor por órdenes de Madrid representó un 16,11% del total de los ingresos cubanos en el quinquenio de 1860-1864³². En la década de 1860, casi el 80% de la producción azucarera se transportaba por ferrocarril³³, lo cual impidió que el ferrocarril saliera indemne cuando las tensiones políticas y económicas acumuladas se convirtieron en conflictos generales.

La tercera etapa se inicia con la Guerra de los Diez Años y cierra con la Guerra Hispano-estadounidense, 1868-1898, cuando la industria ferroviaria cubana se halla en un periodo de estancamiento y un proceso de desnacionalización por quiebra y liquidación. Durante los treinta años, que estallaron la Guerra de los Diez Años (1868-1878), la Guerra Chiquita (1879-1881), la Guerra de Independencia de Cuba (1895-1898) y otras guerras de guerrillas o conflictos, cuya esencia fue la lucha cubana por la independencia, pero también fue el estallido general de los problemas políticos y sociales que se habían acumulado en Cuba a lo largo del siglo XIX. El modelo colonial, en este caso, “fracasó por no saber enfrentar de manera adecuada el nacionalismo

³⁰ *Ibid.*, p. 101.

³¹ MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La...* op. cit., p. 387.

³² *Ibid.*, p. 389.

³³ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 88.

cubano, ni al moderado de los autonomistas, ni al revolucionario, que no estaba dispuesto a llegar a ningún tipo de entendimiento con España³⁴.”

De acuerdo con la tesis básica del materialismo histórico, que “la superestructura depende de las condiciones económicas en las que vive cada sociedad”. Por ende, los cambios en la superestructura son consecuencias de los cambios en la infraestructura. El caso de Cuba en el siglo XIX es una prueba de esta tesis marxista. Cuando España perdió sus otras colonias en América, Cuba se quedó como el tesoro más valioso y soportó los gastos de las guerras de España en México y el Perú hasta los 1860 aprovechando la prosperidad económica en Cuba de la exportación del azúcar. Pero la rápida expansión de la industria azucarera también puso a España en dilema: “una creciente dependencia económica de mercados y tecnologías que la metrópoli no podía proporcionarle³⁵.” Así que España genera discordancias con la “siempre fiel Cuba”.

Desde 1776, cuando George Washington emitió la *Declaración de Independencia*, proclamando el establecimiento de los Estados Unidos de América, hasta las décadas de 1810-1820, cuando las colonias españolas del continente americano se declararon la independencia sucesivamente, Cuba nunca estuvo aislado de la idea y el movimiento independentista en el Nuevo Mundo. A pesar de ello, los criollos cubanos tenían ilusiones diferentes sobre el futuro de Cuba, a saber, autonomistas³⁶, reformistas³⁷, separatistas y anexionistas. En cuanto a los últimos, su idea principal era anexionarse con EE. UU., como lo había hecho Texas, con el motivo de mantener la esclavitud y, de esta manera, podría mantener la competitividad del azúcar cubano.

El abolicionismo, debido a su conexión estrecha y papel determinante en

³⁴ GARCÍA MORA, Luis Miguel, “Cuba, de la emergencia de la nacionalidad a la independencia (1868-1898)”, en ALVARADO PLANAS, Javier (ed. y coord.), *La Administración de Cuba en los siglos XVIII y XIX*, Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2017, pp. 70-71.

³⁵ AGUILER, Luis E., “Cuba, c. 1860-1934”, en BETHELL, Leslie (ed.), *Historia de América Latina, vol. 9 México, América Central y el Caribe, c. 1870-1930*, Editorial Crítica, Barcelona, 1992, p. 210.

³⁶ Véase en DOMINGO ACEBRÓN, Dolores, “Los Reformistas cubanos en París, 1838-1878”, en *Caravelle*, nº74, 2000, pp. 105-117.

³⁷ Véase en DOMINGO ACEBRÓN, Dolores, “Rafael María de Labra ante la cuestión de Cuba, 1898”, *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 55 Núm. 1, 1998, pp. 153-164.

los sectores político, económico y social, impregnó el desarrollo social de Cuba a lo largo del siglo XIX y se llevó a cabo con gran dificultad pese a las presiones de los tratados firmados entre España y Gran Bretaña en 1817, en los cuales se reconocía que la trata de esclavos destinados a Cuba era ilegal. El tráfico, sin embargo, logró continuar hasta 1835, si bien desapareció virtualmente hasta los 1860³⁸, la abolición definitiva llegó en 1886. En este contexto surgió el anexionismo, aunque se erradicó también la esclavitud en EE. UU cuando terminó la Guerra de Secesión.

Pero el desacuerdo general con Madrid no terminó ahí, y se inició una guerra de independencia a gran escala cuando los hacendados como Carlos Manuel de Céspedes libraron sus esclavos y lanzaron un levantamiento armado en el Oriente que comenzó en el octubre de 1868. Al año siguiente, “proclamó la República en Guaimaro de Oriente, aprobó una Constitución liberal, abolió oficialmente la esclavitud y aprobó una moción a favor de la anexión a los EE. UU.³⁹”

Por otro lado, el siglo XIX fue también una época turbulenta en la península ibérica. Frente a la invasión francesa en 1808, España inició su lucha para la independencia. Cuando el ejército napoleónico fue derrotado y la monarquía española fue restaurada en la península, sus colonias de América se habían levantado y declararon la independencia en la siguiente década. Desde entonces le siguió varias guerras civiles entre los liberales y los conservadores. Esta turbulencia política alcanzó su punto álgido durante la Guerra de los Diez Años, cuando España vivió “una monarquía, dos formas distintas de república, dos constituciones, dos guerras civiles y una incesante contradanza de juntas⁴⁰.” Pese a ello, España mandó más de 12,000 soldados para reprimir el levantamiento independentista cubano, que puso fin a la guerra con la firma del *Pacto de Zanjón*⁴¹ en 1878.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ *Ibid.*, p. 214.

⁴⁰ MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La...* op. cit., 1991, p. 364.

⁴¹ El Pacto de Zanjón, también conocida como la Paz de Zanjón, es un documento que establece la capitulación del Ejército Libertador cubano con las tropas españolas, poniendo fin a la Guerra de los Diez

La destrucción que sufrieron los ferrocarriles durante la Guerra de los Diez años fue general y determinante para su desarrollo en el resto del siglo XIX. Si bien los combates se limitaron al Oriente, Camagüey y la parte oriental de Las Villas, donde algunos ferrocarriles fueron destruidos por completo como el caso del Ferrocarril de Trinidad⁴², las plantaciones y los pueblos fueron quemados, los ferrocarriles en las provincias del Occidente tampoco podían operar con normalidad porque fueron requisados para transportar soldados y suministros. Además, la devaluación del peso y el aumento de la presión fiscal empeoraron la situación para las compañías ferroviarias.

Los ferrocarriles se convirtieron en el objeto de disputa en ambos bandos de la guerra. Por un lado, los independentistas destrozaron las instalaciones ferroviarias, y “un pequeño pero importante grupo de accionistas y funcionarios del ferrocarril que estaban vinculados más o menos estrechamente a las actividades de los conspiradores independentistas en La Habana y otras ciudades fueron arrestados o se exiliaron en 1869⁴³”. Por otro lado, los intereses de los terratenientes y el sistema colonial estaban entrelazados, y las compañías ferroviarias del Occidente proporcionaban servicios de transporte y comunicación al ejército español, de esta manera intentaron mostrar su “lealtad” frente a la posibilidad de ser sospechosos.

Tabla 1: Longitud de ferrocarriles establecidos en cada período

años	ferrocarriles establecidos
1837-1857	643 km
1858-1868	659 km
1869-1898	532 km

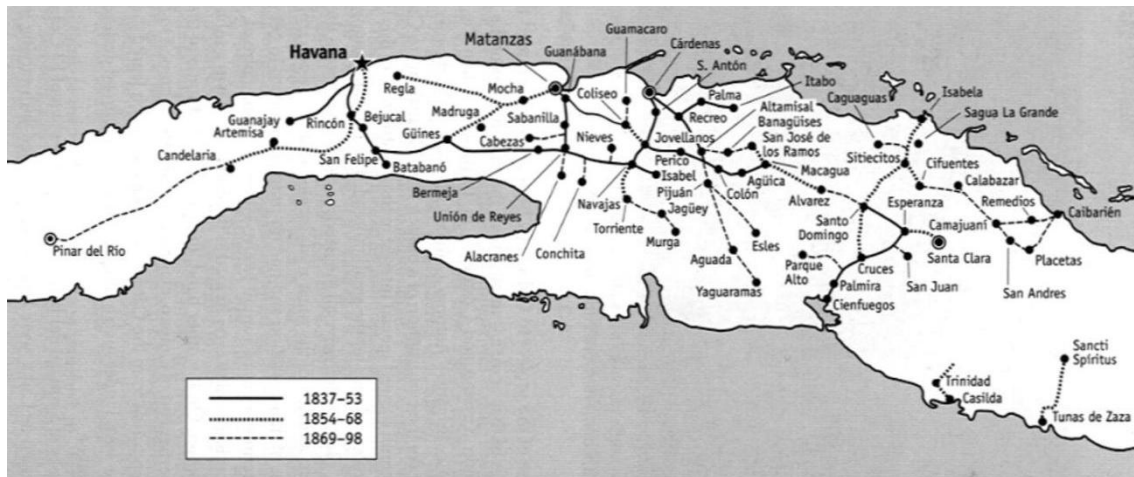
Fuente: MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La Nueva Frontera del Azúcar: El Ferrocarril y la Economía Cubana del Siglo XIX*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1991, p. 381.

Años.

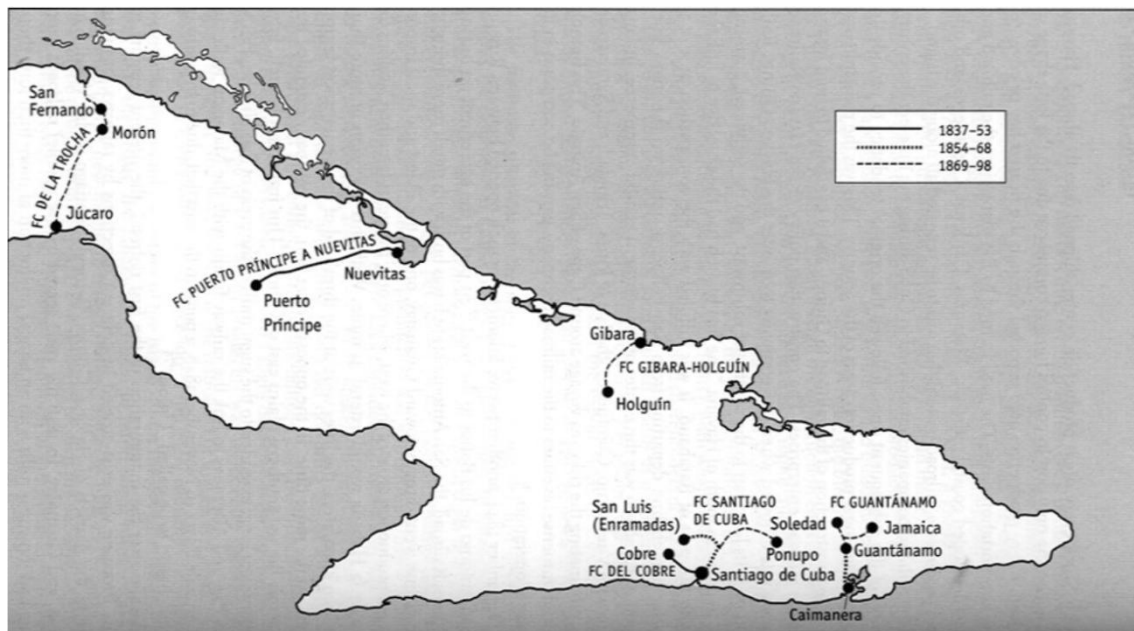
⁴² La Compañía del Ferrocarril de Trinidad ya se encontró dificultades operativas antes de que comenzara la guerra, pero la devastación de la misma la llevó a la quiebra y la liquidación en 1872.

⁴³ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 128.

Mapa 1: Expansión de la red ferroviaria en el Occidente⁴⁴



Mapa 2: Expansión del ferrocarril en el Oriente⁴⁵



Durante el período de 1868-1898, se completan 532 km de nuevas vías férreas en Cuba⁴⁶, de los cuales, 159 km fueron construidos durante la década de 1869-1878⁴⁷. En el Occidente, las líneas más destacadas fueron la de Candelaria-Pinar del Río, la de Esperanza-Caibarién; en el Oriente y Camagüey, se construyeron los ferrocarriles de Júcaro-San Fernando y Holguín-Gibara. Más de 65% de los nuevos ferrocarriles pertenecían a Matanzas, Cárdenas y

⁴⁴ *Ibid.*, p. 46.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 54.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 125.

⁴⁷ MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La... op. cit.*, p. 381.

Júcaro y Ferrocarril del Oeste⁴⁸, entre los cuales, muchos eran ramales para la comunicación dentro de las plantaciones cuando estas se expandieron en gran escala.

El mal estado de los caminos que encontró el ejército español en el Oriente durante la Guerra de los Diez Años hizo que el transporte terrestre fuera mucho menos eficiente que el marítimo. El desequilibrio en la distribución demográfica y económica entre los dos extremos de la isla determina la divergencia de los intereses. Una conexión más rápida entre La Habana y las provincias orientales se convirtió en una urgencia para que España mantuviera su gobernanza en Cuba: el Ferrocarril Central.

2.3. Planteamiento del Ferrocarril Central de Cuba

La forma estrecha y larga de la isla de Cuba la asemeja a un caimán bañando en el mar caribeño. Por tanto, una línea ferroviaria horizontal paralela a las costas del norte y del sur, junto con los ramales a los puertos marítimos, proporcionaría la mayor conexión posible con las principales ciudades de la isla. Así fue la idea básica y original del Ferrocarril Central de Cuba, y no era nada nuevo cuando se convirtió en un foco de discusión al inicio de la década de 1880.

El plan, aunque se había esbozado ya en 1853 y encarnaba el primer concepto integral de un sistema moderno de comunicaciones para la isla, no salió como se esperaba. Pese a que el gran proyecto ferroviario se había estudiado sobre el terreno desde 1854, no se formó un proyecto aceptable y bien definido hasta 1862 por el ingeniero Manuel Fernández de Castro, cuyo plan fue publicado en el *Diario de la Marina* del mismo año donde planteaba una línea que conectara las ciudades principales en el interior de Cuba: Villa Clara, Sancti Spíritus, Puerto Príncipe, Tunas, Bayamo, Jiguaní y otras⁴⁹. El gobierno español inició los estudios detallados y debates basados en dicho plan, y se

⁴⁸ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 137.

⁴⁹ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 141.

expidió la concesión de un tramo de 80 kilómetros entre Macagua y La Esperanza a la Compañía del Ferrocarril de Cárdenas y Júcaro en 1868. Pero muy pronto, el estallido de la Guerra de los Diez Años obligó a suspender el plan del Ferrocarril Central.

En consecuencia, frente a la despoblación, la muerte y un territorio vasto destruido producido por las guerras interminables, la propuesta de construir un Ferrocarril Central volvió al foco del debate en la década 1880, esta vez con mayor urgencia, liderado por Martínez-Campos⁵⁰ y el General Armiñán⁵¹ quienes tuvieron responsabilidades durante la Guerra de los Diez Años y apoyaban la construcción de dicha línea cuando terminó la Guerra.

Para el gobierno español, los argumentos a favor de la construcción del Ferrocarril Central de Cuba eran sólidos, los cuales los podemos dividir en factores económicos y político-militares. Las ventajas a los últimos son obvias, ya que la finalización de la línea central conectaría las ciudades más importantes de la región oriental con otras provincias y con la capital, aumentando así en gran medida la capacidad de transporte.

Si bien es cierto que los factores económicos eran la consideración más importante y principal, que la realización del dicho proyecto impulsaría la explotación de los terrenos a lo largo de la vía férrea, e incluso irradiaría a una gran parte de las provincias de Camagüey y Oriente. En primer lugar, está la gran extensión de tierra inexplorada en las provincias orientales, donde, como hemos demostrado anteriormente, el clima similar y el suelo fértil aseguran que la industria agrícola ya establecida en el Occidente se podía ser replicada allí. En segundo lugar, la construcción del Ferrocarril Central sería favorable a la introducción y el reasentamiento de los inmigrantes. Tras la abolición de la esclavitud o la importación prohibida de los culíes chinos, Cuba se enfrentó a la escasez de mano de obra barata; la construcción del Ferrocarril Central, en este

⁵⁰ Arsenio Martínez-Campos Antón (1831-1900) fue un militar y político español. Fue destinado a Cuba en 1876 como capitán general de la isla y se le calificó como Pacificador por la firma de la Paz de Zanjón.

⁵¹ Manuel Armiñán Gutiérrez (1827-1888) fue teniente general en 1887 y llegó a la Capitanía General de Cuba entre 1876 y 1884.

caso, requería un gran número de trabajadores. Una vez terminada la construcción, los peones podrían instalarse en las regiones entonces despobladas y seguir trabajando en las plantaciones e ingenios.

Basado en los argumentos anteriores, se consideraba un proyecto estratégico para la explotación de Cuba y una garantía de la colonización española en la isla. Entonces, Cayetano Sánchez Bustillo, el ministro de Ultramar, publicó en 5 de junio de 1880 el primer comunicado con informaciones del Ferrocarril Central, lo que se trata del *Art. 27 de la Ley de presupuestos de Cuba para el año económico de 1880-81*⁵².

Se describe primero las 10 líneas ferroviarias que el Gobierno español pretendía construir en el Centro y el Oriente de Cuba, tres de las cuales formarían la línea principal del Ferrocarril Central: la de Santa Clara a Sancti Spíritus, la de Sancti Spíritus a San Luis de la Enramada por Ciego de Ávila, Puerto Príncipe, Victoria de las Tunas, Cauto Embarcadero, Bayamo y Jiguaní y la de Victoria de las Tunas a San Luis de la Enramada por Holguín, mientras que las otras siete eran ramales que conectarían las ciudades principales y los puertos importantes⁵³.

Pero lo más crucial se encuentra en las subvenciones ofrecidas por el gobierno, que incluyen cuatro artículos:

- 1º. Con la extensión de derechos de importación sobre el material necesario;
- 2º. Con la entrega anual de una cantidad que no exceda de 2,700 pesos fuertes por kilómetro explotado, en concepto de anticipo, reintegrable con la mitad de los productos brutos de la explotación, o con una garantía de interés de todo o parte del capital invertido en la línea, participando por mitad en este segundo caso en los dividendos, cuando los accionistas perciban más del 8 por 100;
- 3º. Cesión gratuita a las empresas de los terrenos de propiedad del Estado o de los pueblos que sean necesarios para la construcción y explotación de las

⁵² Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 111-114.

⁵³ Las otras siete líneas son: Bayamo a Manzanillo, Puerto Príncipe a Santa Cruz del Sur, San Miguel de Nuevitas a Zanja, Holguín a Gibara, Cauto a la Bahía de Nipe, El Cristo a Guaso y Santa Catalina de Guaso a Sagua de Tánamo. Véase en el Anexo 2.

líneas;

4º. Derecho de expropiación por causa de utilidad pública, y previa indemnización, de las propiedades particulares indispensables para la construcción y explotación⁵⁴.

Además de las subvenciones, se menciona la fianza, “sirviendo de regulador para la licitación el plazo en que hayan de construirse, y adjudicándose a la empresa que más lo abrevie⁵⁵.”

Aunque en los años siguientes, el gobierno español modificó varias veces el pliego de condiciones para la subasta de dicha línea, no cabe duda de que esta Ley de 1880 sentó las bases, mostró el interés principal del gobierno y creó un precedente en la historia ferroviaria cubana.

En 1882, se sacó a subasta la concesión del Ferrocarril Central sin licitadores. Como resultado, se ocasionó nuevas discusiones y nuevos estudios para que las condiciones del proyecto fuesen más atractivas a los inversionistas. De las comunicaciones posteriores se encuentra a dos pliegos de condiciones para la subasta de las líneas de caminos de hierro de la isla de Cuba publicados en 18 de septiembre de 1884⁵⁶ y en 22 de agosto de 1885⁵⁷, ambos continuaron los objetos de la Ley de 1880, pero dieron varias modificaciones y explicaciones más detalladas.

La primera es la descripción de la ruta. En la edición de 1884, solo aparece la línea principal del Ferrocarril Central, sin mención de los restantes ramales; mientras que, en la edición de 1885, se plantea las ocho líneas que incluyen tres ramales planteados en 1880. Los ajustes de las líneas reflejan que las dificultades que enfrentaba el gobierno español para impulsar el proyecto le obligaron a dar prioridad a las líneas más importantes: la ruta principal y los

⁵⁴ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 111-114.

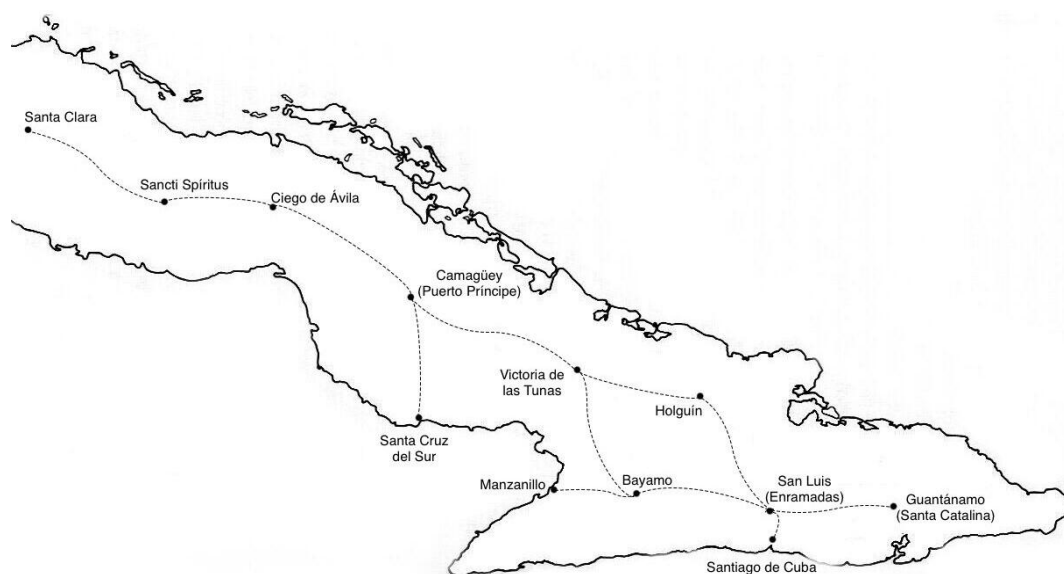
⁵⁵ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 111-114.

⁵⁶ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 1-11. Véase en el Anexo 3.

⁵⁷ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 13-22.

ramales que conectan con los puertos del Oriente. Se nota también la diferencia de líneas entre las dos versiones, que en la de 1884 tiene un total de 714 km, mientras que la de 1885 se plantea 891 km. Sin embargo, estas mediciones no eran precisas ya que no se facilitaron planos algunos en los pliegos, sino una mera indicación de las rutas, las cuales permiten que los kilómetros reales de construcción superen a las cifras oficiales. Por ejemplo, se critica que el jefe de las Obras Públicas “tiró una línea recta de la ciudad de Santa Clara a la villa de Sancti Spíritus, sin ocuparse de que así atravesaba, por el Escambray, los terrenos más frágiles, áridos e improductivos de aquellas comarcas...”⁵⁸

Mapa 3: Las líneas ferroviarias expresadas en el Pliego de condiciones para la subasta publicado en 22 de agosto de 1885⁵⁹



Los kilómetros inexactos del ferrocarril tenían un impacto directo en el coste del proyecto. En el art. 10 del pliego de condiciones de 1885 se fijaba el coste de establecimiento de cada kilómetro en 25,000 pesos para 4 líneas y

⁵⁸ ARMAS Y CÉSPEDES, José de., “El Ferrocarril Central”, en ESTÉVEZ ROMERO, Luis, *Desde el Zanjón hasta Baire: datos para la historia política de Cuba*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1974, pp. 604-620. El artículo se publicó originalmente en *El País*, 21 de octubre de 1885.

⁵⁹ Elaboración propia basada en las informaciones del *Pliego de condiciones para la subasta de las líneas de camino de hierro de la isla de Cuba* publicado en 22 de agosto de 1885.

30,000 pesos para otras 4 líneas⁶⁰, probablemente por consideración de las condiciones geológicas. Como el art. 9º. del pliego de condiciones dice que “El Gobierno auxiliará al concesionario garantizando un interés anual de 8 por 100 al capital que se invierta en el establecimiento de las líneas expresadas⁶¹...”, entonces, “el capital máximo que habrá de devengar el interés del 8 por 100 se fija en 24,465,000 pesos⁶²...”

Antes de hablar de la subvención del gobierno español, debemos examinar primero si el coste del proyecto es razonable. De acuerdo con el costo medio de construcción por kilómetro de las compañías cubanas, el más bajo fue 22,612 pesos fuertes oro de la Compañía de Sagua la Grande, y el costo medio de todas las compañías ferroviarias cubanas fue de 34,929 pesos fuertes oro. Ambos son datos del año 1881 que figura en el Ministerio de Ultramar. Cabe mencionar que los ferrocarriles de la Compañía de Sagua la Grande se construyeron en los años 1860, mientras tanto, dicha cifra de la Compañía de Santiago de Cuba subía a 45,775 pesos fuertes oro⁶³. Considerando la abolición de esclavitud, el costo de construcción en la década 1880 no era menos a la anterior.

A pesar de que los kilómetros del ferrocarril eran imprecisos y el presupuesto de coste por kilómetro es inferior al coste real, las subvenciones concedidas por el gobierno español quizá ayudaran a las empresas a reducir los costes de explotación. Sin embargo, al analizarlo, no era así. Por ejemplo, en los párrafos tercero y cuarto del art. 23⁶⁴:

⁶⁰ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 13-22. “... teniendo en cuenta las longitudes de las líneas expresadas en el art. 7º. y el coste de su establecimiento, fijando en 25.000 pesos por kilómetro para las líneas de Santa Clara a Ciego de Ávila por San Andrés, de Ciego de Ávila a Puerto Príncipe, de Puerto Príncipe a Santa Cruz del Sur y de Puerto Príncipe a Victoria de las Tunas; y en 30.000 pesos por kilómetro para las líneas de Victoria de las Tunas a las Enramadas por Bayamo, de Victoria de las Tunas a las Enramadas por Holguín, de Bayamo a Manzanillo y de Cristo a Santa Catalina de Guaso...”

⁶¹ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 13-22, art. 9º.

⁶² Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 13-22, art. 10º.

⁶³ Biblioteca Nacional de España, Un Ex Diputado Cubano, *Apéndice F: Estado de los kilómetros que explotan las Compañías de ferrocarriles de la Isla de Cuba, y de sus productos brutos totales y kilométricos, coste de la construcción y gastos de explotación*, Madrid, 1887, p. 72.

⁶⁴ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, art. 23º.

Para la determinación del producto líquido de la explotación se partirá del supuesto de que los gastos de la misma por kilómetro asciendan a 1.000 pesos, más la cuarta parte del producto bruto kilométrico de dicha explotación.

El Gobierno, sin embargo, por acuerdo del Consejo de ministros, podrá convenir con la empresa concesionaria una suma anual en equivalencia de los gastos de explotación, si la experiencia demostrara la desproporción entre los que realmente se hicieran por aquel concepto y los calculados, como se indica en el párrafo anterior.

En combinación con las estadísticas del Ministerio de Ultramar, sabemos que el medio del producto bruto kilométrico de las líneas ferroviarias explotadas en Cuba es de 6,804.79 pesos y lo de los gastos de explotación es de 4,255 pesos⁶⁵. Si se aplican las condiciones presupuestarias dadas en el Pliego de condiciones de 1885, el medio del producto líquido de la explotación sería de 2,701 pesos⁶⁶, lo cual es solo 63,4% del gasto real. Esto dio lugar a una diferencia significativa entre los costes reales de la empresa y los costes reconocidos por el gobierno español, lo que a su vez afecta al cálculo del beneficio de la empresa, cuyo impacto se puede observar por el quinto párrafo del art. 23º:

Mientras los gastos de explotación sean mayores o iguales a los productos brutos que el concesionario obtenga, la Tesorería general de la isla abonará íntegramente el interés estipulado. Cuando estos productos excedan de aquellos gastos, el líquido que resulte se tendrá en cuenta como interés ya percibido, y sólo quedará obligada dicha Tesorería a completar el 8 por 100 garantizado. Si el beneficio obtenido en la explotación excede de este interés, el concesionario abonará trimestralmente a la Tesorería general de la isla la mitad de dicho exceso⁶⁷.

De modo que la empresa ferroviaria no recibiría realmente el interés del 8% que pagaría el gobierno durante la explotación, sino que se le exige que

⁶⁵ Biblioteca Nacional de España, Un Ex Diputado Cubano, *Apéndice F...* op. cit., p. 72.

⁶⁶ Un cuarto de 6,804.79 más 4,255 equivale a 2,701 pesos.

⁶⁷ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, art. 23º.

pague la mitad del “beneficio” determinado por la Tesorería, aunque en este caso la empresa ferroviaria no obtenga ningún beneficio, e incluso con pérdidas. De este modo, la “subvención” se convierte en una pérdida total.

2.4. El fracaso del proyecto

Sin duda alguna, las repetidas modificaciones que el gobierno español introdujo en los pliegos de condiciones del Ferrocarril Central en la década de 1880 tenían por objeto permitir que el proyecto se ejecutara lo más pronto posible. Pero resulta desconcertante que, tras muchos estudios y discusiones, el presupuesto siguiera siendo desmesuradamente inferior al real. Las condiciones poco razonables hacían que poca empresa quería licitar y, como era de esperar, la licitación del Ferrocarril Central se quedó desierta.

Las razones de esta irracionalidad se pueden encontrar en una crítica a los Pliegos de Condiciones del Ferrocarril Central escrita por José de Armas y Céspedes⁶⁸, quien criticó que “El Gobierno se ha adherido una vez más al parecer del ingeniero de Obras Públicas del Ministerio de Ultramar, no Sr. Tejada⁶⁹; y mientras se atiende al parecer de ese señor, no podrá ejecutarse ninguna de las que favorezcan al país⁷⁰.” Según su crítica, fue el empecinamiento de Tejadas lo que resultó los precios por kilómetro inaceptables ya que “El trazado de Santa Clara a San Andrés, según el presupuesto aprobado por el Gobierno, da como promedio un precio kilométrico de 57,000 pesos”, pero “a ese trayecto le ha señalado el Sr. Tejada el precio kilométrico de 25,000 pesos⁷¹.”

De hecho, aunque las empresas “cubanas” no estaban interesadas en el proyecto del Ferrocarril Central, algunas corporaciones extranjeras habían intentado participar en la licitación. Entre 1880 y 1884, el gobierno colonial

⁶⁸ José de Armas y Céspedes (1834-1900) fue escritor, periodista y polemista cubano. Se considera que “su pluma estuvo siempre al servicio de los intereses cubanos”.

⁶⁹ Leonardo Tejada Morales (1838-1927) fue ingeniero de caminos. En 1881 era inspector de Obras Públicas de Cuba y se quedó como jefe del negociado de Obras Públicas en el ministerio de Ultramar en 1884.

⁷⁰ ARMAS Y CÉSPEDES, José de, *El Ferrocarril...* op. cit., pp. 604-620.

⁷¹ *Ibid.*, p. 607.

recibió no menos de seis ofertas de sindicatos y otros grupos interesados en el proyecto, propuestas que las autoridades rechazaron sistemáticamente⁷². Por ejemplo, en 1879, la oferta de Enrique Lavedán fue rechazado por el Negociado de Obras Públicas del Ministerio de Ultramar; y otra que hicieron los señores Fremy y Filleul, del Banque Romain de París, en 1882, quienes depositaron un millón de pesetas como garantía, pero no obtuvieron resultados favorables⁷³.

En noviembre de 1887, “The British and Foreign Construction Company” presentó una carta al Ministerio de Ultramar con el interés de licitar el proyecto, pero indicó también que eran “necesarias ciertas modificaciones en las condiciones originales, sin las cuales... es absolutamente seguro que ni ahora ni en ninguna época futura sería posible obtener el apoyo financiero indispensable para ejecutar debidamente una obra de tal magnitud⁷⁴.” En una acta publicada en 22 de agosto de 1890, se afirma que las proporciones presentadas por “The British and Foreign Construction Company Limited” de Londres “encuentran ajustadas al Pliego de Condiciones”. Sin embargo, “al adoptarse este acuerdo, el Sr. Senador Don Manuel Fernández de Castro manifestó que no considerando admisible ninguna de las dos proporciones, creyó innecesario rebatir otras consideraciones del dictamen de la Comisión, limitándose a negarle su voto.⁷⁵” Como consecuencia, la licitación se quedó desierta de nuevo en 1890 y así hasta 1898.

Curiosamente, había una gran diferencia en la actitud hacia el Ferrocarril Central en la isla de Cuba. Por un lado, existían voces a favor del proyecto, aunque, quienes vinieron de las provincias a lo largo de la línea central. En una carta dirigida al ministerio de Ultramar por Miguel Villanueva, Antonio Vázquez Queipo y otros representantes de las provincias orientales el 20 de junio de 1890, pidieron al ministro para que la próxima discusión del Ferrocarril Central,

⁷² ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 143.

⁷³ *Ibid.*, p. 431.

⁷⁴ Archivo Histórico Nacional de España, *Expediente del Ferrocarril Central de Cuba: Documento referentes a la concesión del Ferrocarril*, ULTRAMAR, 236, Exp. 13, pp. 21-31.

⁷⁵ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 145-147.

porque “nos impulsan las retesadas instancias y excitaciones que de Cuba se nos dirigen continuamente y sobre todo el justo y natural interés que nos inspira la suerte de las provincias de Santa Clara, Puerto Príncipe y Santiago de Cuba, que son las más directamente interesadas y la construcción de esas importantes líneas de ferrocarril⁷⁶.” El resultado, pese a los esfuerzos, como se ha mostrado anteriormente, no era nada positivo.

Por el otro, el proyecto encontró la oposición de algunas élites criollas y españoles quienes tenían intereses vinculados a la navegación de cabotaje. Esto se debe a que durante mucho tiempo el transporte entre el Occidente y el Oriente de Cuba ha dependido de la navegación costera, y la finalización del Ferrocarril Central sería un desastre para la industria naviera. Estas opiniones se expresaron a través del gobierno colonia, como lo que se reveló en una carta del gobernador general de Cuba al ministro de Ultramar el 15 de septiembre de 1889:

... que estos escasos pueblos han de establecer su comercio de importación y exportación por las costas, de las que distan 10 u 11 leguas, donde abordan los buques que traen los géneros, por lo que el ferrocarril central no ha de obtener tráfico alguno, porque no existe entre las provincias y la capital más que en ganado, y aunque existiese, sería por mar, porque el transporte terrestre no puede competir en precio con el marítimo⁷⁷.

Insistió que las provincias orientales de Cuba estaban escasamente pobladas y que el transporte marítimo era el más económico y capaz de satisfacer las necesidades del Oriente, mientras que los ingresos de la línea central, aunque se completara, no cubrirían el coste de su explotación. En la carta, se afirmó:

- 1º. Que es innecesario e imposible el Ferrocarril Central de Cuba;
- 2º. Que, en presente, ni en porvenir visible, puede producir efecto útil a la isla;

⁷⁶ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 137-140.

⁷⁷ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 75-95.

3°. Que, el día que hubiera de producirlo, se construiría sin sacrificio del Estado y por iniciativa particular;

4°. Que, hecho con arreglo a la Ley especial, es una ruina para el tesoro de Cuba; 5°.

Que es simplemente trabajo de banqueros y agentes y; 6°. Que no debe utilizarse la autorización de la Ley por los perjuicios que produciría al país⁷⁸.

Esta afirmación fue también respaldada por la autoridad superior de Cuba y pidió al gobierno español que aportara el 2½% de los intereses en lugar del 8% totalmente encargado por la Tesorería cubana. En respuesta, Leonardo Tejada respondió que:

Este Negociado considera innecesario esforzar las razones ya expuestas en sus notas anteriores en demostración de las ventajas que se obtendrían de la realización de dicho ferrocarril, tanto para el objeto indicado, cuyos resultados habrían de tocarse en un porvenir no tan lejano como supone el gobernador general de Cuba, sino para el inmediato e importantísimo de facilitar la colonización de toda aquella parte de la Isla, hoy casi despoblada, y de dejar desde luego, enlazadas entre sí, y con la capital de Cuba, todas las provincias, y los principales puertos de las costas de norte y sur de la Isla, ventajas de paz, que son, o por lo menos deben ser considerados como los normales en todo país⁷⁹...

De esta carta se desprende de que la discrepancia entre el gobierno colonial y el gobierno español no era solamente una cuestión entre la resistencia de los intereses locales entrelazados en Cuba y el deseo del gobierno español de avanzar la explotación de la parte oriental de la isla, sino también un desacuerdo en que si la construcción del Ferrocarril Central debía ser garantizada por La Habana o por Madrid. A diferencia de otros ferrocarriles antes construidos en Cuba, que tenían beneficios y costes definidos, el Ferrocarril Central sería un proyecto pionero, que no se trataba solo de un proyecto ferroviario, sino que requería la explotación de todos los terrenos a lo

⁷⁸ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, p. 79.

⁷⁹ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 91-93.

largo de la línea y la obtención de ingresos por la industria agrícola aún inexistente. Al tratarse de un gran proyecto de proporciones sin precedentes en la isla, si depende solamente de la Tesorería y la administración cubana sin ayuda financiera foránea, sería imposible que se realice “en presente ni en porvenir visible”.

En la segunda mitad del siglo XIX, España estaba sumida en la agitación política y el Ministerio de Fomento podía invertir en el avance de los ferrocarriles en la Península Ibérica, pero ya no demostraba su interés en invertir en su colonia de la “siempre fiel Cuba”. Al fin y al cabo, la subvención de la metrópoli a las colonias habría presionar a las fianzas ya escasas y habrían sido claramente contrarias al objetivo de Madrid de mantener su colonización en Cuba.

Hasta 1898, siendo la séptima región del mundo y la primera de América Latina en abrir un ferrocarril, Cuba había construido más de 2,000 km de ferrocarriles. Pero no consiguió formar una red ferroviaria que conectara toda la isla y la disparidad entre el Occidente y el Oriente seguía siendo enorme. Con las guerras de independencia que estallaron en la década de los 1890, las compañías ferroviarias en el Occidente se vieron afectadas y muchas, incluso, se declararon en quiebra y fueron cedidas a los capitalistas ingleses. Por consiguiente, los ferrocarriles de Cuba cayeron gradualmente en manos del capital británico y norteamericano con el fin del dominio español.

3. Realización del Ferrocarril Central con la intervención estadounidense

“Ninguna revolución podría haber existido en Cuba si este ferrocarril hubiera sido construido por el gobierno anterior, y nada tenderá tan rápidamente a la reactivación del comercio y de los negocios en general como la facilidad de un paso rápido de un extremo a otro de la isla... Todo el país estará abierto al comercio; las tierras que ahora no tienen valor práctico y son improductivas, serán trabajadas; las ciudades portuarias se volverán activas y el comercio entra la isla y los Estados Unidos pronto se restaurará a las cifras anteriores¹”, dijo Robert P. Porter, el agente estadounidense al que el presidente McKinley había encargado un estudio de la situación en Cuba al término de las hostilidades contra España, cuando enfatizó la importancia estratégica del Ferrocarril Central de Cuba en 1899.

Apenas tres años después, se completó el Ferrocarril Central de Cuba, y al mismo tiempo, la inversión estadounidense se extendió en las provincias orientales de la isla. De colonia a república, el rostro de Cuba cambió radicalmente en la primera década del siglo XX.

3.1. El interés norteamericano hacia Cuba

Cuba pasó los últimos años del siglo XIX en una situación turbulenta, en la que la Guerra de Independencia cubana, que estalló en 1895, intensificó el conflicto entre la colonia y la metrópoli. Liderados por José Martí, Máximo Gómez y Antonio Maceo, los levantamientos armados iniciaron en Oriente y expandieron hacia las provincias occidentales; al mismo tiempo, España decidió pacificar Cuba a toda costa: “España luchará hasta el último hombre y la última peseta²”, manifestó el ministro español Cánovas del Castillo. Por un lado, los

¹ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos para el azúcar*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1987, p. 213.

² AGUILER, Luis E., “Cuba, c. 1860-1934”, en BETHELL, Leslie (ed.), *Historia de América Latina, vol. 9 México, América Central y el Caribe, c. 1870-1930*, Editorial Crítica, Barcelona, 1992, p. 219.

líderes principales de la insurrección, José Martí y Antonio Maceo murieron sucesivamente en las cruentas batallas, pero la guerra independentista no se detuvo allí; por el otro, el ejército español intentó establecer de nuevo las líneas fortificadas para proteger las provincias occidentales y reprimir a los nacionalistas cubanos, lo último llamó la atención del gobierno federal y la del pueblo norteamericano.

El gobierno de EE. UU. tuvo una actitud compleja ante la Guerra de Independencia Cubana. No tomó partido porque creía que mantener el dominio español en Cuba garantizaría los intereses norteamericanos en la isla; pero asimismo, los colonos europeos no eran bienvenidos en el Nuevo Mundo. De hecho, se trata de una continuación de la proclamación del presidente James Monroe en 1823, que “los Continentes Americanos, por su condición de libres e independientes que han asumido y mantenido, de aquí en adelante no serán considerados como objeto de futuras colonizaciones por cualquier potencia europea³...” Como vecinos, los vínculos de Estados Unidos con el Caribe, incluida Cuba, crecieron a lo largo del siglo XIX. En 1890 España importaba productos por valor de 7 millones de pesos, y los Estados Unidos, por valor de 61 millones de pesos⁴.

Para garantizar el interés estadounidense en Cuba, el presidente Grover Cleveland adoptó una política básicamente neutral pero favorable a España durante su presidencia, y el presidente McKinley llegó al poder abogando por la moderación de la situación en Cuba. Sin embargo, se surgieron opiniones públicas antiespañolas, aunque incluía tanto el expansionismo a favor de la anexión de Cuba, como las que defendían su plena independencia. El incidente que tensó aún más la relación estadounidense-española fue la explosión del *Maine* en el puerto de La Habana en 15 de febrero de 1898⁵. EE. UU. decidió

³ MONROE, James., “*Doctrina Monroe*”: Fragmentos del Séptimo Mensaje Anual al Congreso de los Estados Unidos del presidente James Monroe, del 2 de diciembre de 1823, dipublico.org, 29/01/2012. <https://www.dipublico.org/8679/doctrina-monroe-fragmentos-del-septimo-mensaje-anual-al-congreso-de-los-estados-unidos-del-presidente-james-monroe-del-2-de-diciembre-de-1823/> <fecha de consulta: 10 de agosto de 2021>

⁴ AGUILER, Luis E., “Cuba... op. cit., p. 216.

⁵ En enero de 1898, el *Maine* navegó de Florida a La Habana, Cuba, en una “visita de buena voluntad”, y

intervenir con la fuerza en la Guerra de Independencia cubana en abril y se convirtió en un enfrentamiento general entre EE. UU. y España.

Los líderes del movimiento independentista cubano probablemente olvidaron el consejo de José Martí diciendo que "...hay en América un pueblo que proclama su derecho de propia coronación a regir... mientras pone la mano sobre una isla y trata de comprar otra, que todo el norte de América ha de ser suyo⁶...", dando la bienvenida a la intervención de los militares estadounidenses y esperando que Washington reconociera la independencia de Cuba. Pero en realidad, EE. UU. no tenía intención de reconocer ninguna entidad política cubana, como se infiere el hecho que el *Tratado de París* se firmase el 10 de diciembre del mismo año entre EE. UU. y España, sin presencia de ningún representante cubano. Aunque, a diferencia de otras colonias como Puerto Rico y Guam, EE. UU. no reclamó la soberanía sobre Cuba; en virtud del Tratado, EE. UU. inició su ocupación militar en Cuba, sin un plazo establecido para su finalización, solo un compromiso diciendo que "al terminar dicha ocupación, aconsejarán al Gobierno, que se establezca en la isla, que acepte las mismas obligaciones⁷."

Al final, el movimiento independentista cubano, que duró más de treinta años y por el que murieron innumerables independentistas cubanos, terminó en un tratado entre las dos potencias, Estados Unidos y España, dejando a la isla con una economía colapsada, población diezmada, plantaciones y ferrocarriles destruidos y la interrupción de comunicación. La población había descendido de 1,850,000 personas en 1894 a 1,689,600 en 1898⁸. Durante la contienda fueron destruidos 483 centrales de un total de 574, lo que significaba la pérdida del

en la noche del 15 de febrero, el Maine explotó en el puerto de La Habana, matando a 266 personas. Estados Unidos acusó a España de ser el autor intelectual del incidente, lo que España negó.

⁶ MARTÍ, José, "Congreso Internacional de Washington 1889", *La Nación*, Buenos Aires, 2 de noviembre de 1889.

⁷ "Tratado de paz entre España y los Estados Unidos de América", Firmado en París el 10 de diciembre de 1898, Artículo XVII, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2525/14.pdf> <fecha de consulta: 10 de agosto de 2021>

⁸ AGUILER, Luis E., "Cuba... op. cit., p. 223.

84% de las fábricas de azúcar existentes⁹. La Guerra de Independencia cubana fue mucho más devastadora que la Guerra de los Diez Años y provocó el caos extendido desde Oriente hasta La Habana y Pinar el Río. En un informe escrito en 20 de septiembre de 1899, el General Leonard Wood describió lo que vio en Santiago de Cuba:

En los distritos rurales todas las industrias estaban acabadas. Las fincas, casi sin excepción, habían sido destruidas, y no se trabajaba... En el litoral y cerca de algunas grandes ciudades, las grandes haciendas azucareras llevaban una penosa existencia, produciendo de un tercio a una décima parte de su cosecha normal. Se consideraban afortunados por haber salvado su maquinaria y edificios de los insurgentes¹⁰.

Las empresas ferroviarias, estrechamente vinculadas a la industria azucarera, también sufrieron grandes pérdidas. A principios de 1899, la mayoría de los ferrocarriles en las provincias occidentales estaban en quiebra por las deudas; se formaron nuevas compañías bajo el control del capital británico, excepto el Ferrocarril de Matanzas, Cárdenas y Júcaro y el Ferrocarril Urbano de La Habana, que seguían controladas por capitalistas hispano-cubanos¹¹. El proceso de desnacionalización de los ferrocarriles cubanos marcó el aumento gradual de la importancia del capital británico en Cuba y su monopolio paulatino de las infraestructuras públicas en las provincias occidentales.

Por tanto, cuando EE. UU. comenzó oficialmente la ocupación militar de Cuba el 1 de enero de 1899, se enfrentó, por un lado, a una Cuba destrozada donde la sociedad en crisis y la producción económica se paralizó, y por el otro, a la competencia del capital británico en la isla y la posible confrontación armada con los independentistas cubanos.

De esta manera, la situación en Cuba era favorable al capital

⁹ BALBOA NAVARRO, Imilcy, "Transición política y respuesta campesina. Cuba, 1899-1902", *Revista de Indias*, 2001, vol. LXI, núm. 222, p. 308.

¹⁰ University of Florida Digital Collection, Special Report of Brig. Gen. Leonard Wood, U. S. V., en *Civil Report of Major General John R. Brooke U.S. Army, Military Governor, Island of Cuba*, Government Print Office, Washington, 1900, p. 366.

¹¹ CARLSON, William H., *Special Commissioner of Railroads to Major General Leonard Wood, Military Governor of Cuba*, Printed for the Secretary of War by Guggenheimer Weil, & Co., Baltimore, 1901, p. 201.

estadounidense, especialmente en Camagüey y Oriente, donde poseen abundantes tierras fértiles sin explotación. Las garantías políticas ofrecidas por el gobierno militar y la necesidad urgente de reconstruir la economía cubana estimularon en gran medida la penetración del capital estadounidense en todos los sectores de la economía cubana, sobre todo en la industria azucarera, los ferrocarriles, las empresas de servicios públicos, el tabaco y los minerales.

Un caso destacado es la industria del tabaco, que se había disminuido en torno al 90% del que existía en la isla durante la guerra¹². En 1899, el capital estadounidense penetró en la industria tabacalera de Cuba, lo que sentó las bases para la creación de la American Cigar Company, filial de la American Tobacco Company, que engulló más de veinte fábricas de puros y cigarrillos. Al año siguiente, tras derrotar a los intereses británicos en ese sector, el *trust* controlaba el 90% de las exportaciones cubanas de tabaco procesado¹³.

Más allá, para el gobierno estadounidense, era necesario manejar la situación cubana con prudencia para no provocar una revuelta de los nacionalistas cubanos. Por ende, el Ejército Libertador cubano fue disuelto pacíficamente en mayo de 1899, con una oferta de 3,000,000 dólares, suma propuesta por el presidente McKinley, pero resultó inaceptable para la comisión¹⁴. Sin embargo, la muerte del general Calixto García obligó al general Máximo Gómez a aceptar la propuesta, aunque persistía la desconfianza en relación con las intenciones de los norteamericanos¹⁵. Además de aliviar las tensiones políticas, la forma más eficaz de controlar la situación era restablecer el orden productivo y social. En los dos años, se mejoró la salud pública con el descubrimiento de la cura de la fiebre amarilla, se ampliaron las comunicaciones, comenzó a aparecer un nuevo sistema educativo y al mismo

¹² AGUILER, Luis E., "Cuba... op. cit., p. 223.

¹³ JENKS, Leland Hamilton, *Our Cuban Colony: A Study in Sugar*, Vanguard Press, New York, 1928, p. 161.

¹⁴ PÉREZ, Louis A., Jr., "Cuba between Empires, 1898-1899", en *Pacific Historical Review*, Nov. 1979, Vol. 48, No. 4 (Nov. 1979), p.489.

¹⁵ GUERRA, Ramiro., "Capítulo XXVI, Cuba durante el Gobierno militar de los Estados Unidos" de *Historia Elemental de Cuba (Selección)*, Editorial Linkgua, Barcelona, 2011, pp. 233-234.

tiempo, empezó la recuperación económica¹⁶.

En contraste con los fanáticos capitalistas norteamericanos a favor al expansionismo y el anexionismo, había voces en EE. UU. que abogaban por la plena independencia de Cuba y se oponían a la anexión de Cuba, por ejemplo, el senador Joseph Benson Foraker. El senador apoyó activamente la independencia cubana de España e introdujo una resolución en la que se pedía el reconocimiento al gobierno revolucionario de Cuba, pero estaba claro que este último no encajaba con la estrategia del presidente McKinley. Con el inicio de la ocupación militar en Cuba, para garantizar que EE. UU. no explotara económicamente a Cuba, el Senado aprobó la Enmienda Foraker al proyecto de ley de asignaciones del ejército en marzo de 1899. La Enmienda Foraker exigía que “ninguna franquicia de propiedad, o concesión de cualquier tipo, fuera otorgada por los Estados Unidos, o por cualquier otra autoridad militar o de otro tipo en la Isla de Cuba durante la ocupación de la misma por los Estados Unidos.” La penetración económica, argumentaba J. Foraker, significaría “que Estados Unidos no saldrá de Cuba en cien años¹⁷”.

Las preocupaciones de Foraker eran precisamente las que perseguían los capitalistas norteamericanos. Aunque ya el 18 de abril de 1898, el Senado de los EE. UU. aprobó la Enmienda Teller, declarando que: “Los Estados Unidos por la presente rechazan cualquier disposición o intención de ejercer soberanía, jurisdicción o control sobre dicha Isla, excepto para la pacificación de la misma, afirma su determinación de que cuando haya alcanzado estos objetivos dejará el gobierno de la Isla a su pueblo¹⁸”. La enmienda rechazaba el anexionismo, pero no prohibía la penetración del capital estadounidense al mercado cubano. El fortalecimiento de los lazos entre la isla caribeña y EE. UU. por medios económicos fue, de hecho, una consecuencia lógica del mercado capitalista y formó una tendencia a lo largo del siglo XIX.

¹⁶ AGUILER, Luis E., “Cuba... op. cit., p. 224.

¹⁷ EDELSTEIN, David M., *Occupational Hazards: Success and Failure in Military Occupation*, Cornell University Press, Ithaca, 2011, p. 94.

¹⁸ EcuRed, “Enmienda Teller”. El Senador Henry M. Teller fue el principal promotor de dicha enmienda. https://www.ecured.cu/Enmienda_Teller <fecha de consulta: 11 de agosto de 2021>.

En realidad, el capital estadounidense había estado en Cuba antes de la Guerra de Independencia cubana, y la ocupación militar solo facilitaría su expansión futura. Por ejemplo, la inversión estadounidense en la industria azucarera había comenzado dos décadas antes. Manuel Rionda, el “barón del azúcar” nacido en España y afincado en EE. UU., compró el ingenio Tuinicú en 1893 y, en asociación con otros intereses estadounidenses, obtuvo el título de más de 26,800 hectáreas de tierra en el sur de Camagüey en 1899 para construir el ingenio Francisco. Al mismo tiempo, la United Fruit Company estaba construyendo otro ingenio azucarero en la antigua zona bananera de Banes y se hizo con casi 80,400 hectáreas de tierra de Nipe por el sorprendente precio de 189,000 dólares mediante maniobras bastante turbias¹⁹. Durante los últimos años del siglo XIX, se establecieron y expandieron otras compañías como la American Sugar Refining Co. propietaria del *Cunagua* y el *Jaronú* en la costa norte de Camagüey, la Guantánamo Sugar Co. que fundó tres pequeños ingenios en esa zona²⁰, etc.

La penetración de capital norteamericano en Cuba también se vio impulsada por la competencia del capital británico, sobre todo en el sector ferroviario. Ya en la década de 1870, el capital británico, en calidad de acreedor hipotecario, asumió la gestión financiera y operativa de varias compañías ferroviarias cubanas en quiebra durante y después de la Guerra de los Diez Años. Entre ellas se encuentra el Ferrocarril de Marianao, que se reorganizó como The Havana-Marianao Company, Limited en 1879, la primera compañía ferroviaria cubana con un nombre inglés y operada directamente por intereses extranjeros, la cual sería de importancia clave para el capital inglés en su expansión sobre los ferrocarriles de Cuba²¹.

La expansión del capital británico en los ferrocarriles cubanos, que tuvo lugar en las dos últimas décadas del siglo XIX, consistió principalmente en la

¹⁹ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *United Fruit Company: un caso del dominio imperialista en Cuba*, Editorial de Ciencias Sociales, 1976, pp. 63-66.

²⁰ BALBOA NAVARRO, Imilcy., “Transición... op. cit., p. 316.

²¹ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos... op. cit., p. 173.*

anexión de empresas ferroviarias controladas por los intereses españoles, lo que marginó a los intereses cubanos, que entonces buscaron más créditos del capital británico para adquirir más empresas ferroviarias cubanas y conseguir de esta manera mayores beneficios a través del monopolio, lo cual es el caso de Ferrocarriles Unidos de La Habana y Ferrocarril de Cárdenas y Júcaro. Situación similar ocurrió con Ferrocarril del Oeste, a que, debido a las pérdidas crónicas y a la incapacidad de obtener nuevos préstamos adicionales de Cuba, EE. UU. o Europa para pagar las deudas antiguas, se le solicitó la reestructura de las deudas por sus acreedores y, finalmente, los ingleses se hicieron con el Ferrocarril del Oeste y lo renombraron como The Western Railway of Havana, Limited en 1892²².

El proceso de desnacionalización de los ferrocarriles cubanos se aceleró con el estallido de la Guerra de Independencia cubana, que se reflejó principalmente en el traspaso de la propiedad de los ferrocarriles. Por un lado, la devastación causada por la guerra hacía insostenible la explotación de los ferrocarriles mientras que los accionistas españoles se enfrentaban al riesgo político de perder su colonia; por otro lado, los inversores británicos seguían reforzando sus adquisiciones de ferrocarriles cubanos para conseguir el monopolio antes de la llegada del capital norteamericano.

Efectivamente, una vez iniciada la ocupación militar en Cuba, el capital norteamericano comenzó a intentar entrar en el sector ferroviario cubano, un caso destacado es la adquisición del Ferrocarril Urbano de La Habana, lo que daba servicio a la capital cubana tenía una ubicación estratégica y una buena rentabilidad. En 1899, al menos seis sindicatos de EE. UU., Gran Bretaña y Canadá competían por el control del Ferrocarril Urbano. Al final, el grupo neoyorquino ganó y la compañía pasó a llamarse The Havana Electric Railway Company²³.

²² *Ibid.*, p. 177.

²³ *Ibid.*, p. 213. Los miembros del sindicato neoyorquino incluían T. F. Ryan, P. A. B. Widener, E. L. Elkins, George Harvey, Percival Farquhar, H. M. Whitney y otros que controlaban el negocio de los tranvías de Nueva York y otras grandes ciudades de Estados Unidos.

El capital estadounidense invirtió masivamente en las infraestructuras de Cuba, sin duda en vista de su importante valor estratégico, su potencia para expandir y sus considerables ingresos de explotación. La experiencia de la construcción y explotación del Primer ferrocarril transcontinental de Estados Unidos²⁴ y del Canadian Pacific Railway²⁵ atrajo la atención de los políticos y capitalistas norteamericanos hacia el Ferrocarril Central de Cuba, que los españoles no habían logrado completar. Washington era consciente de la importancia de este proyecto, ya que su realización promovería el desarrollo de las provincias orientales de la isla, facilitaría la entrada del capital norteamericano y reforzaría así la influencia de EE. UU. sobre Cuba. Además del apoyo al Ferrocarril Central de Robert Porter, el agente del presidente McKinley, también expresó su apoyo al proyecto el gobernador general de Cuba, Leonard Wood.

Según las noticias de los periódicos, varios grupos de capitalistas pretendieron la concesión del Ferrocarril Central, pero no se dieron detalles explícitos. Lo que señalaba es que, entre ellos, un consorcio británico que había adquirido tres ferrocarriles en la provincia de Las Villas y los había consolidado bajo el nombre de Cuban Central Railway, y una compañía francesa que había licitado por el Ferrocarril Central en 1885 y que, según decía, contaba con los estudios más completos disponibles sobre la línea proyectada²⁶. A esto se sumaban también los capitalistas que controlaban los tranvías de La Habana, encabezados por Percival Farquhar. En junio de 1899, su representante, el general Guyon F. Greenwood, gerente e ingeniero jefe del Havana Electric Company, presentó a la Secretaría de Obras Públicas una solicitud formal de

²⁴ El primer ferrocarril transcontinental de los Estados Unidos es una línea ferroviaria de EE. UU. que conectó la ciudad de Omaha de Nebraska con Sacramento de California en 1869 y logró por primera vez la conexión entre la costa atlántica y la pacífica por el ferrocarril, lo cual aceleró considerablemente la población del Oeste por colonos blancos. Véase en "Primer ferrocarril transcontinental de Estados Unidos" en Wikipedia, https://es.wikipedia.org/wiki/Primer_ferrocarril_transcontinental_de_Estados_Unidos <fecha de consulta: 25 de agosto de 2021>.

²⁵ El Canadian Pacific Railway es una línea ferroviaria de Canadá que se extiende desde Vancouver hasta Montreal, así como su conexión con otras ciudades estadounidenses. Se inauguró en 1881 y fue el primer ferrocarril transcontinental de Canadá. Véase en "Canadian Pacific Railway" en Wikipedia, https://es.wikipedia.org/wiki/Canadian_Pacific_Railway <fecha de consulta: 25 de agosto de 2021>.

²⁶ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 214.

permiso para construir el Ferrocarril Central²⁷. Sin embargo, estos intentos no tuvieron éxito debido a la Enmienda Foraker, ya que ni Washington ni el gobierno militar tenían autoridad para aprobar la concesión.

Pero este importante proyecto no iba a quedar en suspenso, y en enero de 1900 William Van Horne llegó a La Habana con su interés de invertir en Cuba. El proyecto del Ferrocarril Central de Cuba entró en una nueva fase con los albores del siglo XX.

3.2. Realización del Ferrocarril Central

Igual que la complejidad y la magnitud del Ferrocarril Central que había demostrado en los planes de la autoridad española en la década de 1880, los estadounidenses se enfrentaban al mismo problema, y esta vez con las restricciones adicionales de las enmiendas. Entonces, la realización del Ferrocarril Central de Cuba fue un logro conjunto de los políticos y empresarios, tanto cubanos como estadounidenses, pero una de las figuras clave fue William Van Horne.

Nacido en una familia de inmigrantes holandeses en Illinois, Van Horne se dedicó a los trabajos del ferrocarril desde su adolescencia y fue ascendiendo hasta posiciones ejecutivas de varias compañías ferroviarias del noroeste de EE. UU. Lo que realmente le hizo famoso fue su cargo en Canadian Pacific Railway que inició en 1881. Gracias a su dirección, la construcción terminó con rapidez y Van Horne fue nombrado presidente de la compañía. Poco después, fue recompensado con el título de caballero por la Corona británica²⁸. Como empresario destacado de la época, Van Horne fue accionista de varias compañías ferroviarias e invirtió en la minería y otros sectores productivos, lo que le llevó a desarrollar un amplio abanico de contactos entre las élites políticas y empresariales.

Tras el inicio de la ocupación militar estadounidense en la isla, Van Horne

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*, p. 215.

puso sus miras en la construcción de ferrocarriles en Cuba, dimitió como presidente del Canadian Pacific Railway y participó en el control del Ferrocarril Urbano de La Habana con MacKenzie, su socio en el control de los tranvías de Toronto, St. John y otras ciudades canadienses, y algunos otros socios de sus negocios canadienses de tranvías. Aunque, al final, el sindicato neoyorquino logró el negocio, sus miembros consideraron prudente incluir a Van Horne y MacKenzie en el consejo de administración de la *Havana Electric*²⁹. Esta operación dio lugar a una visita a Cuba en enero de 1900.

En cuanto a cómo Van Horne decidió construir el Ferrocarril Central, contamos con informaciones variadas. La biografía de Van Horne demuestra que, durante su viaje en compañía del Russell Alger, secretario de guerra estadounidense, y de Elihu Root, secretario de Estado, Van Horne los oyó discutir la conveniencia, por razones estratégicas, de construir un ferrocarril a través de las provincias orientales, y también el obstáculo aparentemente insuperable que la Enmienda Foraker había puesto. En La Habana, Van Horne conoció a Farquhar quien le dio una brillante descripción del interior de la isla, y le permitía apreciar con más cercanía los considerables beneficios de explotar en las provincias orientales. Regresó a Nueva York de este viaje y determinó construir el Ferrocarril Central de Cuba³⁰. Los historiadores Zanetti y García creen que la descripción tiene demasiadas coincidencias y se trata de un mito sobre Van Horne, argumentando que no fue el único responsable del Ferrocarril Central, sino “el hombre adecuado en el lugar adecuado³¹” por su estatus social³².

Sin duda alguna, el interés de Van Horne por el Ferrocarril Central de Cuba se debía a los enormes beneficios que podría reportar de la explotación

²⁹ *Ibid.*, p. 215.

³⁰ VAUGHAN, Walter, *The Life and Work of Sir William Van Horne*, The Century Co., New York, 1920, pp. 277-278.

³¹ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 215.

³² Algunas fuentes indican que la idea y la formación de la empresa Cuban Company se iniciaron en el otoño de 1899 en un banquete celebrado en Nueva York en honor de Van Horne. En el banquete estuvieron presentes todos los principales barones financieros, manufactureros y ferroviarios de la época. Véase en SANTAMARINA, Juan C., “The Cuba Company and the Expansion of American Business in Cuba, 1898-1915”, en *The Business History Review*, Spring, 2000, Vol. 74, No. 1, p. 46.

de la zona oriental de Cuba, lo que también le llevó a tomar la decisión de dimitir de su cargo en el Canadian Pacific Railway. Al mismo tiempo, sus intereses comerciales coincidían con los intereses políticos perseguidos por Washington durante y después de su ocupación militar. Sin embargo, el mayor obstáculo fue la Enmienda Foraker aprobada por el Senado, y una forma adecuada de evitarla se convirtió en un requisito previo para la ejecución del proyecto.

En Nueva York, consultó a Howard Mansfield, un abogado con quién Van Horne tenía estrecha relación. Después de confirmarse de que la construcción de un ferrocarril como propiedad privada en terrenos privados no requería concesiones de la autoridad y, por tanto, no violaba la Enmienda Foraker, Van Horne presentó su plan al presidente McKinley, quien “expresó su aprobación del proyecto y prometió hacer lo posible para que fuera protegido por ley antes de que terminara la Ocupación³³.”

Con una lista de socios, cuya riqueza agregada ascendía a varios cientos de millones de dólares, Van Horne fundó la Cuba Company en abril de 1900. Constituida bajo las leyes del estado de Nueva Jersey, contaba con un capital autorizado de 8 millones de dólares, pero solo emitía 160 certificados de acciones, cada uno de ellos por valor de 50,000 dólares³⁴. Este aseguraba que los inversores del Ferrocarril Central de Cuba se encontraban entre las élites más poderosas y ricas de Nueva York. Para Van Horne, fueron “socios que tuvieran fe en su gestión y cuyos medios fueran tan grandes que pudieran permitirse esperar indefinidamente los dividendos, y se pudiera confiar en ellos para proporcionar cualquier capital adicional que pudiera ser necesario³⁵.”

La primera acción de Van Horne tras la apertura de la sede central de Cuba Company en Nueva York fue enviar un grupo de ingenieros a Cuba para tomar una decisión definitiva sobre el terreno a la ruta que tomaría el ferrocarril. Con ellos iba L. A. Hamilton, comisionado de tierras de la Canadian Pacific, para investigar e informar sobre los recursos naturales a lo largo de la ruta que se iba

³³ VAUGHAN, Walter, *The Life...* op. cit., p. 280.

³⁴ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 217.

³⁵ VAUGHAN, Walter, *The Life...* op. cit., p. 281.

a atravesar³⁶. Al mismo tiempo, Van Horne compró una gran extensión de terreno en Antilla, en la bahía de Nipe, y adquirió el Ferrocarril de Santiago de Cuba³⁷, que discurría entre Santiago de Cuba, Sabanilla y Maroto, lo cual serviría como término del tramo oriental del Ferrocarril Central. Poco después, los estudios de ubicación se iniciaron en julio desde Santa Clara³⁸.

El Ferrocarril Central de Cuba, planteado por la Cuba Company, también iba desde Santa Clara, pasando por las provincias de Las Villas, Camagüey y Oriente, hasta Santiago de Cuba.

Mapa 4: Los ferrocarriles planteados por la Cuba Company en 1900³⁹



El trazado de la línea se realizaba a lo largo de la línea de divisoria de las aguas siempre que fuera posible para reducir la construcción de puentes; además, muchos tramos se planteaban en línea recta donde la línea principal no entraba a las ciudades principales, sino que utilizaba pequeños ramales de

³⁶ *Ibid.*, p. 284.

³⁷ A finales del siglo XIX, el Ferrocarril de Santiago de Cuba estaba efectivamente en manos del capital estadounidense, representando entonces por la Ponupo Mining Company. Tras negociar con ellos, Van Horne pudo obtener el control del Ferrocarril de Santiago de Cuba, lo que evitó que la Cuba Company tuviera que construir este difícil tramo sobre la Sierra Maestra. Fue también el primer gran negocio de Van Horne en Cuba. Véase en ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 217.

³⁸ VAUGHAN, Walter, *The Life...* op. cit., p. 284.

³⁹ Elaboración propia basada en las informaciones de University of Florida Digital Collection, *Map of Cuba, showing lines of the Cuba Railroad Company*, 1906. <fecha de consulta: 9 de mayo de 2021> <https://ufdc.ufl.edu/AA00063694/00001/1x?search=cuba+%3dcubacompany>.

vía única para conectar con ciudades como Sancti Spíritus y Holguín. Aparte de considerar las características topográficas y las razones técnicas, se planteaba así para ahorrar costes y evitar las delicadas aprobaciones administrativas.

El mapa anterior muestra la línea principal del Ferrocarril Central planteado por la Cuba Company y sus diversos ramales, que incluyen los ramales que conectan con las dos ciudades importantes de Sancti Spíritus y Holguín, así como las plantaciones y los ingenios construidos por Van Horne en Jatibonico y Guáimaro. En la provincia de Oriente, se planteaba un ramal de Alto Cedro a Antilla, en la bahía de Nipe, donde concentraban otras inversiones norteamericanas como la de Van Horne. Cabe indicar que estas líneas no se construyeron de una sola vez debido a las limitaciones financieras, quedando la línea principal como el objeto priorizado.

Durante la ocupación militar de 1899-1902, los terrenos del Estado, bienes municipales y haciendas comunales, sobre todo en las provincias orientales, se vendieron a precio reducido a los capitalistas estadounidenses. Como resultado, la Cuba Company adquirió gradualmente la propiedad definitiva de los terrenos para las terminales, las bases de construcción y varios emplazamientos urbanos, junto con una franja bastante continua para el derecho de paso de treinta metros de anchura y unas trescientas cincuenta millas de longitud⁴⁰.

Debido a la inestabilidad de la situación política, el pueblo cubano desconfiaba de los inversores estadounidenses. Por lo tanto, antes de iniciar las negociaciones con los municipios, Van Horne empleó dos cubanos capaces e influyentes para que recorrieran las provincias orientales y explicaran la buena voluntad y las intenciones de la compañía y los beneficios que la comunidad obtendría de sus operaciones⁴¹. Él mismo también dirigió cartas corteses y diplomáticas a los gobernantes de las provincias orientales, informándoles detalladamente del proyecto.

Aunque se aseguró que la construcción de ferrocarriles privados en

⁴⁰ VAUGHAN, Walter, *The Life...* op. cit., p. 288.

⁴¹ *Ibid.*, p. 284.

terrenos privados no estaba sujeta a la Enmienda Foraker, esos terrenos, sin embargo, carecían de la continuidad necesaria para llevar a cabo el proyecto ferroviario en su totalidad, en concreto, los terrenos que la empresa había obtenido estaban cortados por ríos, caminos públicos y terrenos estatales, que no se podía atravesar sin autorización oficial⁴². La posición y la ayuda del gobierno militar en esta cuestión serán fundamentales para el éxito del proyecto.

Leonard Wood, el entonces gobernador militar de Cuba, había prestado atención al Ferrocarril Central desde la fundación de la Cuba Company y había mantenido contactos con Van Horne. En realidad, el objetivo del general Wood de explotar las provincias orientales de Cuba requería los capitalistas como Van Horne. Al comienzo de la guerra hispano-estadounidense en 1898, el general Leonard Wood ya era un soldado consumado y tenía buenas conexiones políticas, sobre todo, sus contactos con Theodore Roosevelt antes y durante las batallas en Santiago de Cuba. Posteriormente, Wood fue nombrado gobernador de Cuba oriental y un año más tarde, gobernador de toda Cuba⁴³. Los extensos viajes por Cuba le hicieron comprender que era el atraso de la parte oriental de la isla lo que hacía de esta zona el escenario de guerra; y que la gestión de Cuba y, en particular, la estabilización del oriente requería cambios drásticos. Pensó que un ferrocarril que sirviera de enlace de comunicación para la zona aportaría incontables beneficios “civilizadores” y “modernizadores” de crecimiento económico y estrechos vínculos con EE. UU.⁴⁴

Por ello, Van Horne mantuvo profundas conversaciones con Wood sobre las dos concesiones cruciales: un permiso de construcción para un ferrocarril público y una franquicia para transportar carga y pasajeros por cuenta ajena, que eran prohibidas por la Enmienda Foraker, pero imprescindibles, así como la elaboración de las regulaciones ferroviarias en Cuba⁴⁵.

⁴² ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 220.

⁴³ SANTAMARINA, Juan C., “The Cuba...” op. cit., p. 44.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 45.

⁴⁵ Aunque Wood era un ardiente partidario de la construcción del Ferrocarril Central, no estaba dispuesto a comprometer su prometedor carrera política asumiendo la responsabilidad de una escandalosa violación

Van Horne contrató a los destacados abogados cubanos, en particular a Gustavo Alfonso, y al experto en derecho ferroviario de Nueva York, Howard Mansfield, que aportaron sus experiencias y análisis de la legislación española y la estadounidense, argumentando que una disposición especial de la ley permitía al gobierno proporcionar un “permiso revocable” que no habría violado la Enmienda Foraker, porque el gobierno militar estadounidense no lo garantizaría⁴⁶. Entonces, el Ferrocarril Central, construido en nombre de la propiedad privada, parecía haber evitado la Enmienda Foraker. Y una vez superadas las dificultades legales, las obras podrían avanzar rápidamente.

En noviembre de 1901, las obras se iniciaron en los dos extremos de la línea principal, Santa Clara y San Luis. Para acelerar el avance de la obra, se abrieron más tarde puntos intermedios de construcción en Ciego de Ávila y Camagüey. La mayoría de los materiales importados necesarios para la construcción también se entraban desde puertos de Santiago de Cuba, Santa Clara y Cienfuegos⁴⁷. Para facilitar el transporte de los materiales de construcción, la Cuba Company alquiló el Ferrocarril de la Trocha (Júcaro-San Fernando) a la autoridad estadounidense durante tres años⁴⁸. En Camagüey, donde utilizó los servicios del Ferrocarril de Nuevitas, la compañía se benefició de una considerable donación de terrenos, que posteriormente se utilizaron para la construcción de los talleres de reparación y la oficina principal del ferrocarril⁴⁹.

Además, en el mismo noviembre de 1901, el municipio de Sancti Spíritus decidió conceder a la Cuba Company el derecho de paso por los terrenos públicos de la ciudad para la construcción de un ferrocarril privado. El municipio argumentó que esto no violaba la Enmienda Foraker ya que, en primer lugar, el

de la ley. El astuto gobernador decidió pasarle la pelota al secretario de Guerra, Elihu Root, y se protegió informando de la situación a Root y al presidente McKinley. Véase en ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., pp. 220-221.

⁴⁶ SANTAMARINA, Juan C., “The Cuba... op. cit., p. 52.

⁴⁷ VAUGHAN, Walter, *The Life...* op. cit., p. 287.

⁴⁸ Cuando el gobierno de los EE. UU. tomó el control de Cuba en 1898, también se hizo cargo de más de 100 kilómetros de vías férreas, incluyendo el Ferrocarril de Júcaro-San Fernando, el Ferrocarril de Trinidad y las líneas de Ferrocarriles Unidos. Véase en CARLSON, William H., *Special...* op. cit., p. 9.

⁴⁹ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 222.

terreno era propiedad del municipio y el derecho de paso era diferente de las concesiones emitidas por el gobierno militar de EE. UU.; en segundo lugar, incluso si el derecho de paso se interpretara como una concesión, la concesión era revocable y no mediante una transferencia por venta. Su legitimidad fue avalada por Leopoldo Cancio, el ex representante del Partido Revolucionario Cubano y, en el momento, secretario de finanzas designado por Wood, por ello, se apresuró a aprobar el derecho de paso⁵⁰.

Con la “exitosa experiencia” de Sancti Spíritus, Van Horne adoptó el mismo método cuando el ferrocarril tuvo que atravesar otros terrenos públicos. La estrategia de Van Horne consistió en construir el ferrocarril según el plano, y cuando necesitaba atravesar terrenos públicos, escribía al alcalde explicando la “buena voluntad” de la compañía cubana, afirmando que el ferrocarril era una obra privada, pero de uso público, y que se había obtenido un permiso revocable, pero requería que el municipio cediera un permiso de paso, lo que fue confirmado por el general Wood. Al mismo tiempo, como la construcción del ferrocarril no podía avanzar, miles de obreros dejaron de trabajar y se quedaron en estas ciudades o pueblos, lo que provocó que todos los municipios aprobaran resoluciones concediendo a la Cuba Company el derecho de paso, que en seguida sería aprobado por el gobierno militar:

El 15 de diciembre de 1900, el Gobernador Militar... autorizó a la Compañía de Cuba el levantamiento de una ruta ferroviaria desde la ciudad de Santa Clara hasta el pueblo de San Luis, provincia de Santiago... A partir de esa fecha la Compañía de Cuba obtuvo, previa solicitud con los planos requeridos, y tras realizar todos los trámites legales en cada caso, varios permisos revocables para cruzar carreteras públicas en las provincias de Santa Clara, Puerto Príncipe y Santiago⁵¹.

La construcción “ilegal” del Ferrocarril Central naturalmente llamó la atención de la opinión pública cubana. En una carta al diario influyente de La

⁵⁰ SANTAMARINA, Juan C., “The Cuba... op. cit., p. 54.

⁵¹ University of Florida Digital Collection, Report of the Secretary of Public works for the fiscal year ending, June 30, 1901, en *Civil report of the Military Governor, vol. VI*, Government Print Office, Washington, 1902, p. 192.

Habana *La Lucha*, José Lacret Morlot, general del Ejército Liberador y delegado en la Asamblea Constituyente, denunció este acto: “una empresa que pretende la concesión de un ferrocarril de este a oeste dice y asegura ocultando la verdad, que la línea es privada, dando a entender que la empresa es de carácter casi filantrópico..., pero se le escapó la careta, y la línea atraviesa calles, carreteras y ríos⁵².”

La construcción de un ferrocarril que atraviesa el este de Cuba por los estadounidenses también provocó el descontento de los capitalistas británicos. El ejecutivo londinense de la compañía Cuban Central Railways⁵³ se oponía a que Van Horne construyera más al oeste que Sancti Spíritus, y aún más fuertemente a que construyera hasta Santa Clara, donde tenía su terminal. La inversión del capital estadounidense en los ferrocarriles cubanos repercutirá inevitablemente en el monopolio del capital británico. Van Horne, sin embargo, “se enfrentó a estas objeciones de manera conciliadora, devolvió respuestas dulces y amistosas, y se propuso mantener la correspondencia durante todo el verano hasta que su línea hubiera avanzado más allá de todo peligro de interferencia.⁵⁴”

A pesar de las controversias, la Cuba Company sacó adelante la construcción del Ferrocarril Central. Esto fue posible no solo por la generosa financiación proporcionada por los amplios contactos de Van Horne en Nueva York y el apoyo de los altos funcionarios del gobierno estadounidense, sino también por la gestión del personal de la Cuba Company y la seguridad jurídica proporcionada por la participación (o la intervención) de Van Horne en la elaboración de la legislación ferroviaria cubana.

En primer lugar, Van Horne aprovechó al máximo su experiencia directiva como presidente de Canadian Pacific Railway y recurrió a un amplio abanico de

⁵² ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 222.

⁵³ La Cuban Central Railways fue una compañía ferroviaria del capital inglés fundada en 1899 tras absorber los United Railways of Caibarién, el Ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara, el Ferrocarril de La Sagua y el Caracas Railroad, totalizando 480 km. Véase en SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio, *Ferrocarriles de las Antillas españolas 1830-1995 Cronología*, CSIC, Madrid, 1995, pp. 14.

⁵⁴ VAUGHAN, Walter, *The Life...* op. cit., p. 291.

élites norteamericanas y cubanas para sus nombramientos de personal. Concretó el liderazgo en los socios ricos y poderosos, mientras que también reclutó a la élite cubana en las filas recién creadas de mandos intermedios y ejecutivos, incluyendo ingenieros, contables y abogados. Razonó que los cubanos con intereses en la empresa estaban en la mejor posición para resolver los problemas de la compañía debido a su lugar dentro de la sociedad y el gobierno cubanos. Además, insistió en mantener a políticos influyentes, tanto en Cuba como en EE. UU., vinculados a la empresa para establecer redes sociales y políticas⁵⁵. Esta estrategia era evidente por emplear a Percival Farquhar como asistente, quien mantenía muchos contactos e intereses comerciales en Cuba desde su graduación de Yale, donde conocía a varios cubanos quienes más tarde se convirtieron en importantes funcionarios, abogados y comerciantes, algunos de los cuales fueron decisivo para el éxito de los intereses de Farquhar y de la Cuba Company⁵⁶.

La actitud amistosa de Van Horne hacia los cubanos también se reflejó en su “cuidado” de los trabajadores y en su persuasión de los habitantes que vivían a lo largo de la línea planteada. Además de los peones españoles y cubanos, también había obreros negros de Jamaica y Haití, entre otros, un total de más de seis mil personas involucradas en la construcción del Ferrocarril Central. Para garantizar el progreso de la obra en un país tropical no desarrollado, la Cuba Company “proporcionó a los obreros servicio hospitalario y asistencia médica gratuitos, y se ampliaron rígidas normas de higiene. Esto, junto con los saludables vientos alisios, mantuvo a los trabajadores en buena salud, y la mortalidad fue baja.⁵⁷” Se considera un progreso si se comparan estas medidas con las condiciones en las de la década de 1840. No obstante, Van Horne sugirió al secretario Root que la bandera cubana ondeara con la estadounidense sobre las estaciones navales y carboneras, lo cual tuvo el

⁵⁵ SANTAMARINA, Juan C., “The Cuba... op. cit., p. 47.

⁵⁶ *Ibid.* El éxito de Farquhar con el proyecto del tranvía de La Habana fue posible gracias a la cooperación con comerciantes y abogados cubanos para eludir la Enmienda Foraker.

⁵⁷ VAUGHAN, Walter, *The Life...* op. cit., p. 292.

efecto de propiciar a los cubanos y eliminar algunas de sus objeciones a las estaciones⁵⁸.

En segundo lugar, Van Horne participó activamente en la elaboración de la legislación ferroviaria cubana e incluyó disposiciones favorables a la Cuba Company. Paralelamente al avance de la construcción, Van Horne, Farquhar y Wood ya empezaron en noviembre de 1900 la discusión de un mecanismo que permitiera a la Cuba Company asegurar un permiso irrevocable para llevar a cabo negocios públicos después del fin de la ocupación militar. Por ello, Van Horne preparó “una ley general de ferrocarriles sencilla y completa” para regular el sector ferroviario de Cuba, siguiendo el modelo de las normas del Canadian Pacific Railway. Aseguró el general Wood que “el Señor William contribuyó con una gran parte del trabajo de fundación de esta ley... es tan justa y evidente para todos los intereses que muy pocos cambios fueron sugeridos por la Comisión Interestatal de Comercio de los Estados Unidos⁵⁹...”

En esta “Ley General de Ferrocarriles”, la Orden Número 34, publicada en 7 de febrero de 1902, se incluía específicamente una disposición en el Capítulo XI para permitir que los ferrocarriles privados, como el caso de Cuba Company, obtuvieran concesiones permanentes y realizasen servicios públicos, y dice lo siguiente:

Todos los ferrocarriles de uso particular construidos en todo o en parte, al promulgarse o después de promulgada esta Orden... se declararán, a instancia de los propietarios de los mismos, de servicio público, por la Comisión de Ferrocarriles, mediante el cumplimiento de parte de los dueños, de las disposiciones de esta Orden en cuanto a presentar los planos, perfiles y Memoria y en cuanto a abrir al público los ferrocarriles para el servicio público⁶⁰.

No obstante, Van Horne y Farquhar habían tratado de intervenir en la Asamblea Constituyente cubana con la intención de obtener una ley ferroviaria

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ *Ibid.*, p. 289.

⁶⁰ University of Florida Digital Collection, Ley de ferrocarriles (Orden 34), en *Legislación de ferrocarriles y tranvías vigente en la República de Cuba*, Government Print Office, Washington, 1902, pp. 51-52.

favorable a la Cuba Company. Establecieron secretamente una relación con los acaudalados abogados cubanos Rafael Manduley y Gonzalo de Quesada, quienes formaban miembros de la Asamblea Constituyente cubana⁶¹. De hecho, Manduley y De Quesada no solo fueron decisivos para conseguir una ley ferroviaria favorable con las empresas estadounidenses, sino que también influyeron en la discusión de la Enmienda Platt⁶².

La Constitución Cubana fue aprobada por la Asamblea Constituyente cubana en febrero de 1901. Ante las presiones de EE. UU., los delegados ratificaron la Enmienda Platt en 12 de junio de 1901 y la añadieron a la Constitución cubana. Esta enmienda aclaró la relación entre Cuba y Estados Unidos, violando gravemente la soberanía cubana y convirtiendo a Cuba en un protectorado, cuyos tercero y cuarto artículo declararon:

Que el Gobierno de Cuba consiente que los Estados Unidos pueden ejercitar el derecho de intervenir para la conservación de la independencia cubana, el mantenimiento de un gobierno adecuado para la protección de vidas, propiedad y libertad individual...

Que todos los actos realizados por los Estados Unidos en Cuba durante su ocupación militar, sean tenidos por válidos, ratificados y que todos los derechos legalmente adquiridos a virtud de ellos, sean mantenidos y protegidos.⁶³

De este modo, los derechos e intereses de la Cuba Company y, por supuesto, de EE. UU. estaban garantizados al máximo por la legislación en virtud de la citada ley. Entonces, cuando Cuba se independizó oficialmente el 20 de mayo de 1902 y la Enmienda Foraker dejó de estar vigente, el presidente cubano Tomás Estrada Palma confirmó enseguida la legalidad de la construcción del Ferrocarril Central por la Cuba Company y su derecho al

⁶¹ SANTAMARINA, Juan C., "The Cuba... op. cit., p. 57. Rafael Manduley fue electo gobernador de Oriente de 1908 a 1913. Y Gonzalo de Quesada fue Comisionado Espacial de Cuba en los Estados Unidos en 1900.

⁶² La Enmienda Platt fue un apéndice votado en 1901 por el Congreso de los Estados Unidos y agregado a la Constitución de Cuba de 1901.

⁶³ "Texto de la Enmienda Platt", Aprobada por la A. Constituyente de Cuba, 12 de junio 1901, Universidad Virtual de Salud, Cuba, http://uvsfajardo.sld.cu/sites/uvsfajardo.sld.cu/files/enmienda_platt.pdf <fecha de consulta: 15 de agosto de 2021>.

servicio público⁶⁴.

No obstante, la Cuba Company creó una filial, la Cuba Railroad Company, para transferir la propiedad y la explotación de las vías férreas a esta empresa recién creada mediante una oferta de nuevas acciones en julio de 1902, mientras que la Cuba Company se hizo con una participación sustancial y mantuvo sus derechos sobre los terrenos⁶⁵. Hay dos razones principales para la creación de Cuba Railroad Company. La primera es la ampliación de la financiación mediante la emisión de nuevas acciones. La construcción del Ferrocarril Central había superado el presupuesto de la Cuba Company, una de cuyas causas se debía a la paralización de las obras durante la temporada de lluvias⁶⁶. Para llevar a cabo el transporte de pasajeros y mercancías y para desarrollar las provincias orientales de Cuba, la Cuba Company necesitaría inevitablemente obtener fondos adicionales. En segundo lugar, la certificación de Cuba Railroad Company en Cuba como servicio público reduciría el impuesto sobre la renta en Estados Unidos, resultando que la Cuba Company solo tributaría en EE. UU. por sus dividendos procedentes de la propiedad de las acciones del Cuba Railroad Company, mientras que esta última solo tributaría el impuesto sobre las ventas en Cuba⁶⁷.

El 12 de noviembre de 1902 se colocó el último raíl en una ceremonia oficial cerca de Sancti Spíritus. Menos de un mes después, el 1 de diciembre, los trenes de la Cuba Railway Company comenzaron a circular entre Santa Clara y Santiago de Cuba⁶⁸. “Estaba sólidamente construida, con puentes de Piedra o acero, con pendientes fáciles y pocas y ligeras curvas. La vía era de ancho estándar y de construcción pesada y permanente⁶⁹.” Una semana después, el 8 de diciembre, salió de Santiago de Cuba el primer tren directo hacia el Occidente, con su terminal en La Habana. “Hasta entonces se habían

⁶⁴ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 223.

⁶⁵ La transferencia se realizó en septiembre de 1902, y la Cuba Company poseía el 60% de las acciones ordinarias de la nueva compañía.

⁶⁶ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 223.

⁶⁷ SANTAMARINA, Juan C., “The Cuba...” op. cit., p. 59.

⁶⁸ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 223.

⁶⁹ VAUGHAN, Walter, *The Life...* op. cit., p. 295.

necesitado diez días para viajar de un extremo a otro de la isla, ahora el viaje podía hacerse en un lujoso coche-cama en veinticuatro horas⁷⁰.”

Para celebrar la inauguración del Ferrocarril Central, Van Horne realizó un viaje especial a Cuba y recibió numerosos telegramas y discursos de felicitación. Dijo que la obra no había hecho más de empezar, y que para que sea un éxito, “solo es necesario que todos nos unamos⁷¹.”

3.3. Explotación de la región oriental de Cuba

La realización del Ferrocarril Central de Cuba fue, sin duda alguna, un hecho histórico y emblemático en la historia moderna de Cuba. Por primera vez, los dos extremos de la isla fueron conectados con el ferrocarril y se convertiría en una arteria para tanto la explotación de la región oriental como la integración de toda la isla. Al mismo tiempo de la inauguración de la línea central, se establecieron gradualmente sistemas unificados tanto para la administración como para el mercado, los cuales fueron indispensables para la “modernización” de Cuba y el fortalecimiento de su estatus en el sistema-mundo.

Con la apertura del Ferrocarril Central y la explotación de la región oriental, Cuba se conectó más intensamente con el mercado capitalista, lo cual se reflejó en la crisis financiera y las dos guerras mundiales ocurridas en la primera mitad del siglo XX. En esta sección, se examinará alrededor de la explotación del Ferrocarril Central y la expansión de la Cuba Company en las provincias orientales, a través de lo cual, se pondrá de manifiesto la importancia de las bases sentadas en la primera década del siglo XX que su impacto en las décadas subsiguientes.

Todo ocurrió como había previsto Van Horne, que la apertura del Ferrocarril Central era solo un comienzo; y para que el proyecto fuera una inversión rentable, habría que explotar los terrenos vírgenes de la Cuba oriental, lo cual fue precisamente uno de los obstáculos que impidieron la inversión de

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ *Ibid.*

los españoles y cubanos en dicho proyecto. El dilema que se encontró la Cuba Company tras la apertura del Ferrocarril Central fue el agotamiento de la financiación. Por un lado, solo la línea principal del proyecto estaba en operación, mientras que los ramales planteados para conectar con las ciudades de los centros regionales, los puertos y las plantaciones azucareras, principal fuente de clientes para los transportes de pasajeros y mercancías, necesitaban nueva financiación para la construcción pendiente. Por otra parte, como la gran parte de la región oriental de Cuba aún no se había explotado, los ingresos de explotación iniciales no fueron favorables y Van Horne tuvo dificultades para convencer a los accionistas existentes de que siguieran invirtiendo.

En los primeros dos años de operación, 1903-1904, la Cuba Railroad Company registró una facturación de solo 642,177 dólares estadounidenses y una pérdida neta de 222,551 dólares. No fue hasta 1905 cuando la compañía empezó a obtener beneficios, con un ingreso operativo de 901,172 dólares y 37,448 dólares de beneficios. Frente a la escasez de fondos, Van Horne intentó lograr financiaciones a partir de tres fuentes principales durante este periodo.

Tabla 2: Cuba Railroad Company, Ingresos y gastos de explotación, 1902-1910

<i>Year</i>	<i>Total Operating Income (US\$)</i>	<i>Total Operating Expenses (US\$)</i>	<i>Net Income After Dividends, Taxes, Interest, and Operating Expenses (US\$)</i>	<i>Total Assets (US\$)</i>
1902 (A)	\$0	\$0	\$0	\$0
1903 (B)	\$142,834	\$121,795	-\$121,795	\$20,000,000
1904 (B)	\$499,343	\$457,265	-\$100,756	\$20,000,000
1905	\$901,172	\$605,549	\$37,448	\$20,000,000
1906	\$1,619,081	\$1,056,555	\$287,861	\$23,809,561
1907	\$1,953,309	\$1,294,955	\$332,424	\$24,788,887
1908	\$2,039,466	\$1,318,178	\$355,424	\$26,148,871
1909	\$2,157,164	\$1,207,075	\$550,799	\$26,988,488
1910	\$2,559,334	\$1,452,035	\$372,089	\$30,965,468

Key: (A) Company not operational until December 1902; (B) Various data not reported or not available; (C) Various data not reported/not available was extrapolated.

Fuente: SANTAMARINA, Juan C., "The Cuba... op. cit., p. 61.

La primera fue emitir acciones adicionales y elevar el capital social. La primera operación de esta operación fue la emisión de acciones adicionales por la Cuba Railroad Company en julio de 1902 cuando aumentó su capital social autorizado de 500,000 dólares a 20,000,000 dólares. La Cuba Company vendió todos sus activos ferroviarios a la Cuba Railroad Company por 10,000,000 dólares y recibió 61,250 acciones de esta última. Los restantes 10,000,000 dólares de capitalización fueron adquiridos por los accionistas de la Cuba Company en su propio nombre como accionistas preferentes⁷².

Sin embargo, como la Cuba Railroad Company había estado operando con pérdida neta en sus primeros años, esta financiación solo era suficiente para cubrir los gastos de funcionamiento del ferrocarril y no para devolver los préstamos o pagar dividendos. Por ello, cuando Van Horne anunció en 1904 que el capital social de la Cuba Company se incrementaría de 8,000,000 dólares a 10,500,000 dólares para cubrir el déficit de caja, muchos accionistas protestaron por la capitalización adicional y por la exigencia de Van Horne de que compraran más acciones. Pero aún así, Van Horne logró parte de los fondos necesarios de esta manera gracias a la “cláusula de confiscación” de la Cuba Company, a saber, que los accionistas debían suministrar la capitalización adicional cuando fuera necesario o perder el 40% de sus participaciones en la empresa⁷³.

La segunda fue buscar el apoyo del capital británico. El pánico de 1901 estallado Nueva York también afectó a las acciones y bonos de la Cuba Company, por lo que algunos accionistas se negaron a aumentar sus aportaciones de capital en las cantidades previamente acordadas. Esa grave situación se alivió en diciembre de 1903 cuando Robert Fleming, un banquero escocés, decidió comprar un gran paquete de acciones de la compañía ferroviaria. Desde entonces y hasta 1905, la empresa de Fleming compró un

⁷² SANTAMARINA, Juan C., “The Cuba... op. cit., p. 60.

⁷³ *Ibid.*, p. 61.

total de 4 millones de dólares en acciones⁷⁴. Este fondo se convirtió en una importante fuente de financiación para el avance de los ramales ferroviarios y la inversión de Van Horne en la industria azucarera, pero también permitió la entrada de capital británico en el Ferrocarril Central, aunque la principal fuente seguía estando dominada por los intereses estadounidenses.

La tercera era conseguir el apoyo del gobierno cubano. Van Horne esperaba que el gobierno cubano proporcionara ayuda financiera a la Cuba Railroad Company para que pudiera contratar hipotecas. En un mensaje al Congreso del 7 de noviembre de 1904, el presidente Estrada Palma pidió autorización para conceder a la compañía ferroviaria una subvención de 798,450 dólares, que cubriría las tres primeras anualidades de su hipoteca. Ambas cámaras del Congreso consideraron la propuesta y finalmente la aprobaron en agosto de 1905. Van Horne describió la aprobación del proyecto como “una de las transacciones más limpias de este tipo que he visto⁷⁵.”

Los fondos obtenidos de varias maneras ayudaron a la Cuba Company a sobrevivir al momento más difícil en la fase inicial de su operación. Sin embargo, para que el Ferrocarril Central generara ingresos estables a largo plazo, era necesario un aumento significativo del tráfico de mercancías y pasajeros para generar beneficios. A partir de 1905, la Cuba Railroad Company comenzó a obtener beneficios gracias a las inversiones y la planificación de Van Horne en varias áreas.

El primer plan era avanzar en la construcción de los ferrocarriles pendientes. A finales de 1904, solo se había completado el ramal que conectaba Sancti Spíritus con la línea principal. A medida que la bahía de Nipe recibía la atención del capital norteamericano, se adelantó la construcción del ramal de Alto Cedro con Antilla, que se inauguró en abril de 1905. El ramal de 18 kilómetros entre Cacocúm y Holguín se inauguró en 1907⁷⁶. De este modo, los ferrocarriles proyectados por la Cuba Company en 1900 fueron finalmente

⁷⁴ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 443.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 226.

⁷⁶ *Ibid.*, p. 227.

completados. En los años siguientes, la Cuba Railroad Company proyectó y construyó un total de 226 kilómetros de ferrocarril desde Martí (Camagüey) hasta San Luis y Manzanillo, pasando por Bayamo. Además, se planteó un ramal de Placetas-Fernández en la provincia de Las Villas. Los proyectos fueron posibles gracias a las subvenciones para la construcción de ferrocarriles aprobadas por el gobierno cubano en 1906, que se concedió la subvención máxima de 6,000 pesos por kilómetro para el Ferrocarril de Martí-Bayamo-San Luis-Manzanillo que se inauguró al final el 1 de enero de 1911.

El segundo plan consistía en explotar la industria azucarera. Antes de que se construya el Ferrocarril Central, Van Horne había comprado, a través de sus agentes, más de 200,000 acres de tierra, en la mayoría de los casos, cientos de acres de terrenos por menos de un dólar⁷⁷. Estos terrenos no solo satisfacían la necesidad para la construcción de “ferrocarriles privados”, estaciones y otras instalaciones, sino que también contaban con tierras fértiles para las plantaciones⁷⁸ que se convertirían en una industria muy rentable para la Cuba Company e impulsarían el transporte de mercancías del Ferrocarril Central. En 1904, la Cuba Company aprobó una emisión de acciones de 4 millones de dólares para financiar la construcción de dos ingenios azucareros y, solo dos años después de su construcción, el nuevo ingenio en Jatibonico entró en funcionamiento al final de la zafra de 1906 y les reportó a sus propietarios una ganancia de 158,027 dólares. Además, la Cuba Railroad Company estableció una estrecha colaboración con otras compañías norteamericanas, como la United Fruit Company y la Cuban-American Sugar Company, juntos crearon la East Cuba Commercial Association para promover el desarrollo de los negocios orientados a la exportación en Cuba oriental⁷⁹.

El tercer plan consistía en desarrollar el turismo en la región oriental de la

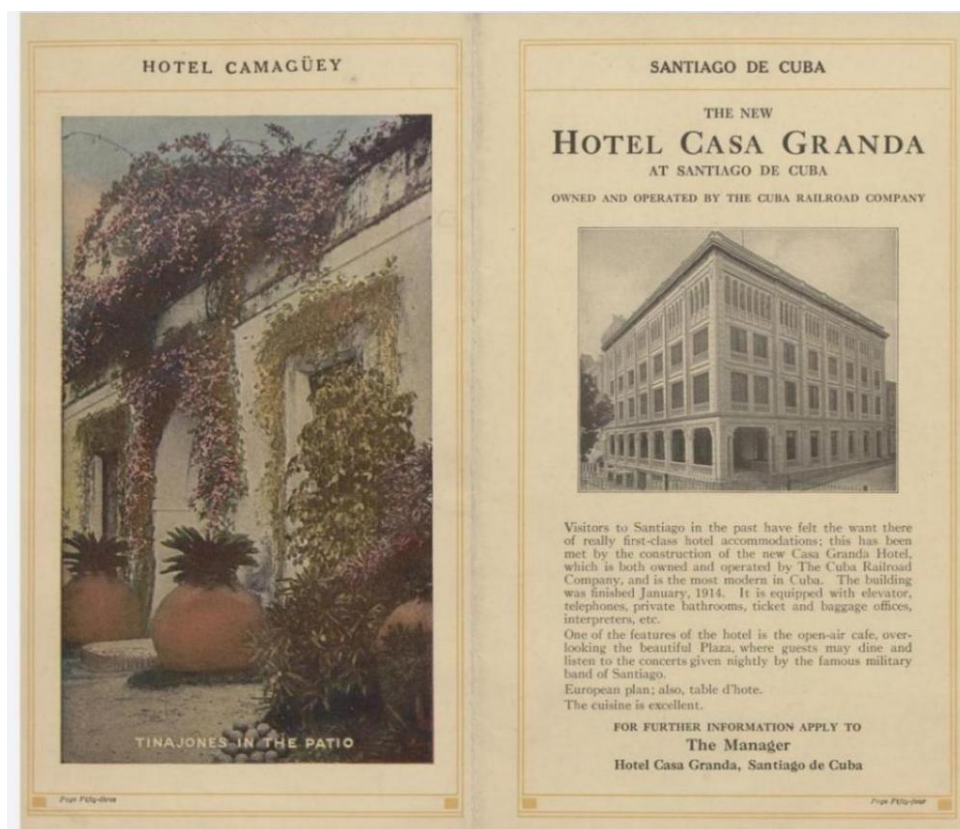
⁷⁷ SANTAMARINA, Juan C., “The Cuba... op. cit., p. 56.

⁷⁸ Se trataba de un grupo de fincas en Jatibonico de más de 5,360 hectáreas; la plantación de caña de azúcar de Tana, en Guáimaro, de 3,028 hectáreas; la finca Mano Pílon, de 2,787 hectáreas, cerca del puerto de Antilla; una sección de 10,720 hectáreas cerca de la finca Baraguá, cerca de Alto Cedro y la finca Cbaniguán (Jobabo), de 40,374 hectáreas, en el límite entre las provincias de Camagüey y Oriente. Véase en ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Camino...* op. cit., p.229.

⁷⁹ SANTAMARINA, Juan C., “The Cuba... op. cit., p. 62.

isla de Cuba. El objetivo de Van Horne no era solo atraer a los turistas de EE. UU. para que consumaran en la región oriental de Cuba, sino también atraer más inversiones de capitalistas norteamericanos, lo que a largo plazo beneficiará a la Cuba Railroad Company. Como resultado, la compañía adquirió “lugares para comer” y el control de tres hoteles en la bahía de Nipe, en Santiago de Cuba y en Camagüey⁸⁰. Para aumentar la visibilidad de la empresa, la Cuba Railroad Company producía los panfletos y folletos anuales y todos los vapores que llegaban a Cuba los llevaban, en los cuales anunciaban su servicio ferroviario y los hoteles de la compañía, junto con fotos de paisaje, descripciones básicas de Camagüey y Oriente y publicidades de otras compañías estadounidenses que tenían comercios en Cuba.

Figura 1: Folleto de la Cuba Railroad Company en 1916-1917⁸¹



⁸⁰ *Ibid.*, p.68. Los tres hoteles eran el Hotel Antilla (en la bahía de Nipe), el Hotel Casa Granda (en Santiago) y el Hotel Camagüey (en Camagüey).

⁸¹ University of Florida Digital Collection. The Cuba Railroad Timetable, “Cuba and the Cuba Railroad”, Cuba Railroad, Camagüey, 1916-1917.

El desarrollo del turismo no fue tan notable como el de la industria azucarera, por lo que en 1910 aún estaba en su fase inicial. Lo que sí estaba claro era que la estrategia de Van Horne para desarrollar el turismo fue “extremadamente exitosa” no solo por el gran número de turistas que trajeron a Cuba, sino también constituyeron importantes inversores. En 1919, el presidente cubano Mario Menocal creó la primera agencia nacional de turismo, la Comisión Nacional Para el Fomento del Turismo⁸².

Además de resolver la dificultad de financiación y las direcciones de inversión, Van Horne siguió utilizando sus relaciones cercanas con los políticos cubanos y estadounidenses para conseguir beneficios adicionales para la Cuba Railroad Company, sobre todo, durante la Segunda ocupación estadounidense de Cuba en 1906-1909. Bajo la dirección de Farquhar, la Cuba Company reforzó sus vínculos con José Miguel Gómez y en 1908 nombró a su hermano director de unos de los ingenios de la compañía⁸³. Los vínculos entre los dos grupos continuaron cuando Gómez accedió al presidente de Cuba en 1909, y este proporcionó a la Cuba Company subvenciones adicionales en la próxima década. En este momento, la Cuba Company, junto con su filial Cuba Railroad Company, se había convertido en la mayor corporación que hacía negocios en Cuba y contaba con todo el apoyo del nuevo presidente⁸⁴.

Al final de la primera década del siglo XX, la Cuba Company contaba con una red ferroviaria de 935,6 kilómetros de longitud, 58 locomotoras, 65 vagones de pasajeros y 1,449 vagones de mercancías que daban servicio a las regiones de las provincias orientales más importantes desde el punto de vista económico⁸⁵. Los ferrocarriles cubanos abrieron 1,239 kilómetros de nuevas líneas en la primera década del siglo XX, con lo que sumaba al total de 3,662 kilómetros⁸⁶. En ese momento, aunque solo había cuatro ingenios a lo largo del

⁸² *Ibid.*, p.70.

⁸³ SANTAMARINA, Juan C., “The Cuba... op. cit., p. 73.

⁸⁴ *Ibid.*, p.72.

⁸⁵ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p.228.

⁸⁶ SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio *Historia de los ferrocarriles de Cuba, 1830-1995*, CSIC, Madrid, 1992, p. 43.

Ferrocarril Central y dos de ellos pertenecían a la Cuba Company, la industria azucarera de Camagüey y Oriente había entrado en una nueva fase de desarrollo. Las condiciones de transporte creadas por el Ferrocarril Central atrajeron más inversiones y, solo en la década siguiente, se concentraron un total de 31 ingenios alrededor de la línea férrea, 19 de los cuales pertenecían a los intereses norteamericanos⁸⁷.

La realización del Ferrocarril Central de Cuba tuvo un impacto notable para la sociedad cubana. Durante las siguientes décadas, la ocupación de la producción de azúcar de Villa Clara, Camagüey y Oriente aumentó de 17% en 1900 a 50% en 1920⁸⁸. En 1913, la oferta cubana de azúcar llegó a 2,515,000 toneladas y superó por primera vez la demanda de EE. UU., cuando se planteaba la necesidad de encontrar nuevos mercados⁸⁹. “Las provincias orientales se convertirían, pues, en la meca no tan solo de cubanos, sino también de inmigrantes antillanos y españoles que, atraídos por la expansión del azúcar, buscaban allí los más altos salarios de entonces.” De modo que el crecimiento de la significación relativa de las provincias orientales continúa en Camagüey y Oriente hasta 1958, mientras que la población de las provincias occidentales, que incluyen Pinar del Río, La Habana y Matanzas, continuó disminuyendo; solo la población de La Habana se recuperó en 1958 al mismo nivel de 1899⁹⁰.

Sin embargo, el capital extranjero entró en Cuba en gran escala y reforzó el monopolio del capital británico y estadounidense⁹¹. En particular en el sector ferroviario, más de 2,000 kilómetros de ferrocarriles en la región occidental estaba bajo control del capital británico, mientras que el capital estadounidense estableció una nueva red ferroviaria en la región oriental. Los dos grupos se

⁸⁷ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p.231.

⁸⁸ SANTAMARINA, Juan Carlos, “The Cuba Company and Eastern Cuba’s Economic Development, 1900-1959”, *Essays in Economic and Business History*, Vol. 19 No. 1, 2001, p.80.

⁸⁹ SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio *Historia...* op. cit., p. 19.

⁹⁰ MOREJÓN SEIJAS, Blanca, “Distribución de la población y migraciones internas”, en CHÁVEZ ÁLVAREZ, Ernesto., *La Población de Cuba*, Centro de Estudios Demográficos, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1974, pp. 129-130.

⁹¹ En 1913-1914, el capital británico en Cuba ascendía a 216 millones de dólares, frente a 215 millones del capital norteamericano, 13 millones del francés y 5 millones del alemán. Véase en ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p.251.

fueron anexionando las compañías ferroviarias que antes habían pertenecido al capital hispano-cubano, y se produjo un conflicto entre los intereses británico y estadounidense. Ya sea la construcción de ferrocarriles o la explotación de las provincias orientales, el objetivo fundamental era la explotación de la plusvalía del pueblo cubano. Debido a la Enmienda Platt, el gobierno cubano se convirtió en un apoderado de los intereses estadounidenses y en un cómplice de la invasión del capital estadounidense.

4. Sector administrativo y legislativo para el desarrollo

ferroviario

Cuba fue una de las primeras regiones del mundo en introducir el ferrocarril, pero no compuso una red ferroviaria a finales del siglo XIX y había confusión en la gestión de la planificación, construcción y explotación del ferrocarril. Más adelante, en el siglo XX, EE. UU. impuso nuevas normas ferroviarias en Cuba y contribuyó a la formación de una red ferroviaria cubana a través de los medios administrativos durante la ocupación militar. En este capítulo, se pretende evaluar el papel desempeñado por el sector administrativo y legislativo para el desarrollo ferroviario en Cuba y, de esta manera, comparar los puntos fuertes y débiles de la política ferroviaria española y estadounidense en Cuba.

4.1. Establecimiento de la legislación ferroviaria

Desde finales del siglo XVIII, cuando la economía cubana comenzó a desarrollarse rápidamente, se creó la Real Sociedad Económica de Amigos del País¹, una institución específica para orientar las actividades económicas y solucionar los problemas que afectaban al desarrollo de la industria, la agricultura y el comercio. Tras el reconocimiento de Cuba como una provincia española en las Cortes de Cádiz de 1812, se crearon más instituciones en La Habana, entre ellas, las Reales Juntas de Fomento, creadas en 1824 para proponer y gestionar el aumento de los productos territoriales e industriales, el adelantamiento de las artes y la extensión del comercio². Los intereses fundamentales de ambas instituciones estaban alineados, aunque el primero se formaba por las élites cubanas que deseaban emular una economía y cultura burguesa ilustrada europea, mientras que el segundo era una organización

¹ La misma sociedad cambió varias veces su nombre, que incluían Sociedad Patriótica de La Habana, Real Sociedad Económica de la Habana, Real Junta de Fomento y Sociedad Económica de la Habana, Reales Junta de Fomento y Sociedad Económica de La Habana, etc.

² Museo del Ferrocarril de Madrid. *El primer ferrocarril español se construyó en Cuba*, FERNÁNDEZ SANZ, Fernando, Fundación Hispano Cubana y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2001, p. 76.

gubernamental cuyo núcleo eran los intereses de la industria azucarera.

Por tanto, en la década de 1830 cuando la petición de construir un ferrocarril llegó a La Habana, fueron la Sociedad Económica y la Real Junta de Fomento las fuerzas motrices del primer ferrocarril cubano³. Fue el primer y durante muchas décadas posteriores el único ferrocarril financiado y construido oficialmente. Además de las dos instituciones mencionadas, tanto el Real Consulado como el Gobernador general habían participado también en la promoción del proyecto ferroviario. El 8 de agosto de 1830, se fundó la nueva comisión, llamada Junta de Caminos de Hierro, en la cual participaban las máximas autoridades coloniales, incluyendo el gobernador y el intendente de La Habana, y miembros representantes de la Sociedad Económica, del Real Consulado y del Ayuntamiento de La Habana.

Esta estructura administrativa era beneficiosa para Cuba, que entró en contacto con el ferrocarril por primera vez, ya que facilitaría la coordinación de intereses entre los distintos sectores. Sin embargo, la desventaja era también evidente porque el Gobernador general Miguel Tacón, como la autoridad suprema de la isla, interfería excesivamente en la construcción del proyecto⁴. Sin embargo, esta situación terminó con la sustitución del gobernante y la venta del Ferrocarril de La Habana-Güines en 1839, lo que llevó a las autoridades cubanas a dejar de construir o explotar el ferrocarril. En las tres décadas siguientes, sus funciones se desplazaron a la aprobación de solicitudes de proyectos ferroviarios por las élites cubanas que generalmente deseaban expandir sus negocios del azúcar. Y los capitanes generales mantenían autoridad para otorgar concesiones ferroviarias provisionales a particulares sin ningún otro proceso formal o garantía.

Al mismo tiempo, como el primer ferrocarril cubano se construyó 11 años

³ OOSTINDIE, Gert J., "La burguesía cubana y sus caminos de hierro, 1830-1868", *Boletín de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, diciembre de 1984, No. 37, Amsterdam, 1984, p. 102.

⁴ Miguel Tacón y Rosique fue un noble, marino y militar español y fue nombrado el gobernador de Cuba en 1834. Planteó varias exigencias poco razonables al Ferrocarril La Habana-Güines, lo que provocó plazos más largos de la construcción y costes más elevados. Véase en ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos para el azúcar*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1987, pp. 31-34.

antes del primero de la metrópoli España, no existía una normativa ferroviaria establecida ni en la península ni en la isla de Cuba, lo cual dejó a las compañías ferroviarias en una época de crecimiento libre ya que las diferentes líneas fueron concedidas sin estudios previos y a título de privilegio; además, se daba la circunstancia de que todas las concesiones de caminos de hierro otorgadas en la isla, salvo alguna excepción de escasa importancia, lo fueron a perpetuidad⁵. Esto se debía a que las autoridades cubanas no pudieron determinar los riesgos derivados de la construcción y explotación del ferrocarril para el Tesoro de las erogaciones que habría tenido que realizar en caso de haber prestado auxilios y subvenciones, por lo que consideró el ferrocarril un nuevo intento e inversión de capitales particulares.

La situación de que tanto el gobierno central como el local otorgaron las concesiones que se solicitaron sin poner ningún tipo de obstáculo se mantuvo durante casi 20 años, hasta que las autoridades españolas decidieron fortalecer la administración del sector ferroviario y establecer normativas ferroviarias a partir de 1854. Desde entonces, la Junta de Fomento solo funcionó como órgano consultivo, y las decisiones administrativas en materia ferroviaria quedaron en manos de la Dirección de Obras Públicas, constituida en 1854 y convertida posteriormente en una subdirección directamente dependiente del Gobierno Superior Civil. Con la creación del Consejo de Administración en 1861, las funciones consultivas de la Junta de Fomento fueron transferidas a las juntas jurisdiccionales de agricultura, industria y comercio, que se limitaban a trasladar las solicitudes de ferrocarriles al capitán general, máxima autoridad gubernamental de la isla⁶.

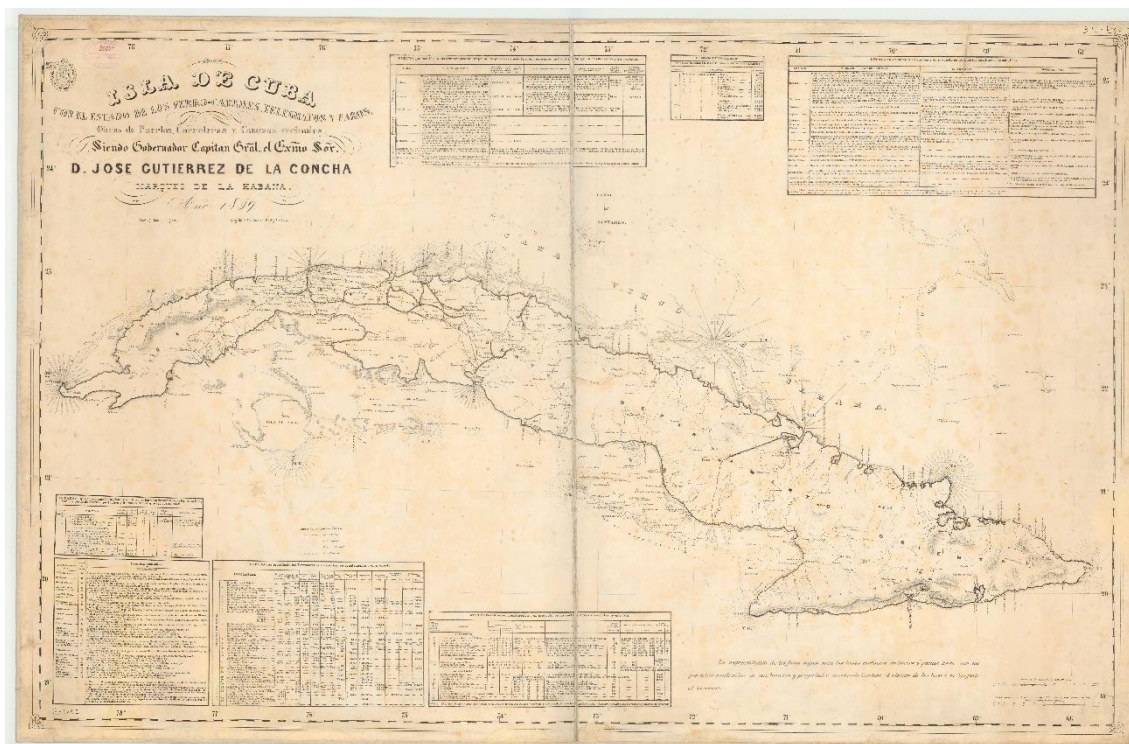
Las normativas ferroviarias nacieron de las necesidades de la metrópoli España, donde se abrieron nuevas líneas ferroviarias como Barcelona-Mataró, Madrid-Aranjuez y Langreo-Gijón en la década de 1840, y el creciente número

⁵ MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La Nueva Frontera del Azúcar: El Ferrocarril y la Economía Cubana del Siglo XIX*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1991, p. 207.

⁶ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos para el azúcar*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1987, pp. 82-83.

de solicitudes obligó al gobierno español a redactar una ley de ferrocarriles. En 1854, un gobierno progresista, fuertemente vinculado a los intereses de la burguesía financiera metropolitana, llegó al poder y apoyó medidas favorables al desarrollo del ferrocarril en la Ley de Ferrocarriles de 1855 aprobada en Madrid el 3 de junio de 1855.

Mapa 5: Mapa de las comunicaciones de Cuba en 1859⁷



La nueva legislación facilitaba el otorgamiento de concesiones y autorizaba al gobierno a subvencionar las empresas mediante el pago de una determinada cantidad por cada kilómetro de vía construido. Al mismo tiempo, establecía normas técnicas y económicas para el funcionamiento de las empresas ferroviarias, así como para el apoyo gubernamental⁸. Sin embargo, cuando esta Ley fue extendida a Cuba mediante un Real Decreto de diciembre de 1858, provocaron efectos contradictorios en la isla⁹. Esto se debió al “estado

⁷ Catálogo de la Cartoteca. *Isla de Cuba: con el estado de los ferrocarriles, telégrafos y faros*, Dirección de Obras Públicas, Cuba, 1859.

⁸ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 84.

⁹ A partir de diciembre de 1858, se promulgaron diferentes leyes ferroviarias, Reales Órdenes y Reales Decretos aplicables a Cuba, que incluían la Real Orden de 6 de febrero de 1859, una Ordenanza basada

anárquico” que la industria ferroviaria cubana consideraba la razón principal de la rápida expansión de los ferrocarriles cubanos entre 1838 y 1858 (en comparación con los procedimientos complicados requeridos para la aprobación de los ferrocarriles en la Península Ibérica). Por tanto, en junio de 1856, la Sociedad Económica de La Habana anunciaba su reprobación a imponer en Cuba la Ley sobre Ferrocarriles promulgada para la península y las compañías ferroviarias, como la Compañía del Ferrocarril de La Habana y la Compañía del Ferrocarril de Matanzas y las Compañías de los Caminos de Hierro de Cárdenas y la de Cienfuegos, formularon modificaciones basadas en el estudio de la legislación y administración inglesa y francesa para que la Ley de Ferrocarriles de la península pudiese aplicarse a la isla¹⁰.

Ante esta situación, la Dirección de Obras Públicas consideró la conveniencia de presentar al gobierno metropolitano un plan general de comunicaciones por líneas férreas con las necesidades de todas las jurisdicciones de la isla. Esto demostró una vez más que las autoridades cubanas reconocían la importancia del ferrocarril, se implicaban activamente en los asuntos administrativos de la industria ferroviaria y, de ahí, implantar nuevas legislaciones ferroviarias que permitiera un mayor control estatal sobre ese medio de transporte¹¹.

En 1858, las autoridades cubanas, en concreto el Gobernador Civil, promulgaron y firmaron varios reglamentos ferroviarios, en particular el Real Decreto del 10 de diciembre de 1858, que se consideraba el primer cuerpo legal regulador de ferrocarril en Cuba¹², e incluyó nueve capítulos¹³ que intentaba

en la Ley de Policía del 14 de noviembre de 1855, un Real Decreto y una Real Orden sobre formación de Planes de Obras Públicas y una redacción de proyectos y normas para su construcción en Ultramar. Se modificaban algunas normas posteriormente en un Real Decreto de 20 de septiembre de 1865 y otro Real Decreto del 22 de enero de 1867. Véase en MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La...* op. cit., p. 208.

¹⁰ *Ibid.*, p. 210.

¹¹ *Ibid.*, p. 217.

¹² *Ibid.*, p. 225.

¹³ El contenido de los nueve capítulos incluyó: *La clasificación de los ferrocarriles en la Isla de Cuba, La concesión o autorización para construir los ferrocarriles, Las formalidades con que debe pedirse la autorización o concesión, Los privilegios y exenciones generales que se otorgarán a las empresas concesionarias, La caducidad de las concesiones, Las condiciones de arte a que deben ajustarse todas las construcciones de ferrocarriles, La explotación de los ferrocarriles, Los estudios de las líneas de ferrocarriles y Las Compañías por acciones para la construcción y explotación de los ferrocarriles.* Véase en MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La...* op. cit., pp. 225-230.

reglamentar la industria y unificar las legislaciones ferroviarias de la isla y de la península. Otras legislaciones se dedicaban a asuntos relacionados como la organización de ingenieros, la expropiación forzosa por causa de utilidad pública, el modelo de tarifa y pliego de condiciones generales y etc.

La promulgación de estas leyes parecía haber proporcionado una nueva base para que la administración gestionara sistemáticamente los ferrocarriles en Cuba, pero en realidad, la mayoría de las normas establecidas en 1858 se convirtieron en letra muerta, por ejemplo, las tarifas no lograron estandarizarse entre diferentes compañías, ni el gobierno había conseguido intervenir en su gestión, ya que la ineficacia del gobierno minó cualquier intento de ejercer un control efectivo sobre las empresas ferroviarias.

Además de la normativa ferroviaria, que no se cumplió a rajatabla, la potestad de aprobar y planificar los ferrocarriles se concentraba en el Gobernador General y algunos individuos de la Dirección de Obras Públicas. Aunque en los procedimientos legales debían presentar informes a la Corona española para su confirmación, en la práctica el gobernador solía decidir la concesión previamente en La Habana. Esto se convirtió en una dificultad sistemática en la posterior licitación del Ferrocarril Central, a saber, la absurda situación en la que Leonardo Tejada, inspector de la Dirección de Obras públicas, propuso unos costes de construcción escandalosamente bajos en los pliegos de condiciones, mientras que los precios poco razonables no podían modificarse por el empeñamiento de Tejada¹⁴.

La administración colonial del ferrocarril cubano no logró institucionalizarse o modernizarse con la promulgación de las leyes, ni se logró la estandarización de las tarifas para las compañías de explotación ferroviarias. La explotación por separado de las líneas ferroviarias perjudicó sin duda el desarrollo a largo plazo de los ferrocarriles cubanos y el hecho de que a finales del siglo XIX no se hubiera formado una red ferroviaria en Cuba llevó al uso ineficiente de los recursos ferroviarios e impidió su competición con los capitales

¹⁴ Véase en el capítulo 2.4 que anteriormente se ha analizado.

extranjeros.

4.2. Establecimiento de una red ferroviaria

La razón por la que las compañías ferroviarias cubanas insistían en la operación por separado durante décadas era que los ferrocarriles cubanos fueron construidos por consorcios independientes, que cada compañía decidía sus propias tarifas para regular su propia situación de ingresos, por lo que no eran partidarios de una tarifa uniforme. Sin embargo, esta economía natural no era competitiva con las economías capitalistas ya desarrolladas a finales del siglo XIX y, en particular, la progresiva adquisición de empresas ferroviarias en quiebra por parte del capital británico reveló que el modelo de construcción-explotación independiente de las pequeñas compañías ferroviarias cubanas estaba llegando a su fin.

Cuando se inició la ocupación estadounidense en Cuba, el gobierno militar intentó que las empresas ferroviarias adoptaran una tarifa uniforme que fuera proporcional a la distancia recorrida y que supusiera una reducción de los fletes. Para lograr sus objetivos, a partir de 1900, el gobierno militar comenzó a presionar a las compañías ferroviarias y a emitir nuevas órdenes y circulares militares en las que se exigían tarifas uniformes y se regulaba otros aspectos del transporte combinado. En 5 de julio de 1901, la Orden Militar 149 creó un organismo para regular la actividad ferroviaria en Cuba: la Inspección de Ferrocarriles, con poderes de tribunal y funciones de inspección¹⁵.

Las compañías ferroviarias cubanas adoptaron una actitud de resistencia y no cooperación a estas políticas. Como consecuencia, el gobierno militar se propuso alcanzar esos objetivos por medio de la fuerza, en particular por medios legales. Por ejemplo, la Orden Militar 246, emitida el 25 de noviembre de 1901, derogó directamente la normativa colonial relacionada a las tarifas, modificando el artículo 49 de la Ley de Ferrocarriles de 23 de nov. de 1877 con

¹⁵ University of Florida Digital Collection. Nº. 149, en *Civil report of Brigadier General Leonard Wood, military governor of Cuba, 1901*, vol. 2, Government Print Office, Washington, 1902, p. 280.

lo siguiente:

Cuando el Gobierno lo estime necesario a los interesados públicos dispondrá que se revisen las tarifas de las Compañías de Ferrocarriles con objeto de fijar precios de transportes que sean justos y puestos en razón¹⁶...

Además de las tarifas uniformes, el gobierno militar también quería reducirlas y por ello emitió una serie de órdenes militares en 1902. Sin embargo, la existencia de un gran número de contratos individuales entre los propietarios de fincas y las compañías ferroviarias hizo que la medida no fuera efectiva. Ante esta situación y el reiterado fracaso de las medidas adoptadas, el gobierno norteamericano decidió sustituir toda la legislación ferroviaria entonces vigente en la isla¹⁷. Esta Orden Militar 34, promulgada el 7 de febrero de 1902, se convirtió en la nueva Ley de Ferrocarriles, que derogó toda la legislación anterior y estableció nuevas normas que regían las relaciones entre los ferrocarriles, las empresas y el gobierno. Al mismo tiempo, se creó la Comisión de Ferrocarriles, que se encargaría de regular todas las actividades de los ferrocarriles¹⁸.

No obstante, la Ley fue esencialmente diseñada para servir a los intereses del capital norteamericano, incluida la Cuba Company, por lo que se consideró una ley “casuística, confusa y desordenada” ya que se encontraba en su “lenguaje rebuscado e impropio, la falta de garantías y la invasión del campo del derecho civil, mercantil y penal, e incluso del de la administración de justicia...¹⁹” Unas semanas más tarde, la Orden Militar 61 establecía la clasificación oficial de las tarifas, mientras que las antiguas compañías ferroviarias optaron por protestar con retrasos, esperando que la situación cambiara cuando terminara la ocupación militar estadounidense.

Para mantener las leyes establecidas durante la ocupación militar, que estaban en consonancia con los intereses norteamericanos, se emitió las

¹⁶ University of Florida Digital Collection. Nº. 246, en *Civil report of Brigadier General Leonard Wood, military governor of Cuba, 1901*, vol. 2, Government Print Office, Washington, 1902, p. 661.

¹⁷ ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro, *Caminos...* op. cit., p. 206.

¹⁸ *Ibid.*, p. 207.

¹⁹ *Ibid.*, p. 208.

Órdenes Militares 118 y 119 antes del 20 de mayo de 1902, que garantizaron la validez permanente de las mencionadas leyes, y fue reconfirmada por la Enmienda Platt. En la Orden Militar 118 se declaró:

La competencia del Tribunal Supremo sobre dicha apelación se limita a resolver la validez y procedencia de la gestión de los Comisionados de Ferrocarriles en el ejercicio de las facultades a ellas conferidas por dicha Ley, y no se extiende a cuestionar la existencia de esas facultades²⁰.

De esta manera, la Comisión de Ferrocarriles se convirtió en el órgano supremo para la planificación y administración de los asuntos ferroviarios y, al mismo tiempo, la Orden Militar 119 lo desarrolló con más exactitud:

Todas las Compañías de Ferrocarril u otras sociedades e individuos particulares, que sean parte en el procedimiento seguido por o ante la Comisión de Ferrocarriles, tendrán el derecho de apelación ante el Tribunal Supremo... pero dicha apelación no impedirá ni suspenderá el cumplimiento de lo ordenado por la Comisión cuando por sus órdenes quede reglamentado u ordenado el tráfico²¹.

En consecuencia, el gobierno de EE. UU. restableció la ley ferroviaria cubana mediante una fuerte intervención y, sobre esta base, impuso las tarifas uniformes para las compañías ferroviarias. Fue una decisión dolorosa para las compañías antiguas, pero resultaba favorable para el desarrollo a largo plazo de toda la industria ferroviaria cubana. Estas leyes han facilitado la integración del transporte en la isla, conectando gradualmente los ferrocarriles en una red, haciendo más eficiente el transporte y contribuyendo al desarrollo de la economía cubana.

²⁰ University of Florida Digital Collections. Orden Num. 118, en *Legislación de ferrocarriles y tranvías vigente en la República de Cuba*, Cuba, 1902, p. 115.

²¹ University of Florida Digital Collections. Orden Num. 119, en *Legislación de ferrocarriles y tranvías vigente en la República de Cuba*, Cuba, 1902, p. 116.

5. Conclusiones

Desde los años 1850, cuando se diseñó una línea ferroviaria que conectara los dos extremos de la isla de Cuba, hasta 1902, año en el que se inauguró el Ferrocarril Central entre Santa Clara y San Luis, el Ferrocarril Central experimentó casi medio siglo de planteamiento, pero tan solo tres años de construcción. El contraste se deriva tanto de la cambiante situación política de España y Cuba en el siglo XIX como del rápido aumento de la productividad provocado por la industrialización. El proyecto del Ferrocarril Central, desde su planificación en la década de 1880 hasta su finalización y explotación al inicio del siglo XX, ha sido testigo y participante de la transformación histórica de Cuba y ha reflejado el papel que jugaron España y Estados Unidos en Cuba durante este periodo. Por consiguiente, llegamos a las conclusiones principales.

En primera instancia, el Ferrocarril Central fue un importante catalizador del desarrollo de la región oriental de Cuba y un elemento decisivo para la unidad nacional. La finalización del Ferrocarril Central ha mejorado el acceso a la zona, ha promovido el desarrollo de una economía centrada en la industria azucarera y orientada al comercio de exportación en la zona, ha facilitado el asentamiento de población y ha equilibrado las diferencias económicas y demográficas entre el este y el oeste de Cuba. La conexión de las ciudades principales de Cuba hizo que el transporte de la isla avanzara hacia la integración y la modernización, asimismo, tuvo un efecto positivo en la estabilidad política y el progreso social.

En segunda instancia, la deficiente administración de los ferrocarriles cubanos y la agitación política en España y Cuba fueron las principales razones del fracaso del Ferrocarril Central en el siglo XIX. La incapacidad de facto del gobierno colonial para gestionar eficazmente la planificación y las tarifas de los ferrocarriles hizo que la industria ferroviaria mantuviera controlada por los intereses azucareros en décadas. Fue precisamente por la incapacidad del gobierno español en investigar, la deficiente gestión de la autoridad colonial

cubana y la resistencia de las empresas cubanas debido a la inestabilidad de la situación política y los intereses creados, el Ferrocarril Central cubano no se realizó al final de la colonización española en 1898.

En tercera instancia, el Ferrocarril Central fue el resultado de la intervención militar, la operación capitalista y la manipulación jurídica por EE. UU.; se trataba de una herramienta imperialista para captar los intereses cubanos. El grupo capitalista estadounidense, representado principalmente por la Cuba Company, colaboró estrechamente con el gobierno de EE. UU. y, sobornando a las élites cubanas para que se convirtieran en agentes de los intereses norteamericanos en Cuba, acabó eludiendo la Enmienda Foraker y completando la construcción del Ferrocarril Central cubano. Una concesión liberada de una enmienda restringente aprobada por el Senado de EE. UU., seguida de la promulgación de la Enmienda Platt que confirmaba la legalidad de la operación anterior, revela que la esencia de la construcción del Ferrocarril Central cubano era la expansión imperialista.

En última instancia, fue el resultado inevitable la formación de la red ferroviaria cubana debido a la sustitución a la economía natural por la economía capitalista y el monopolio del capital extranjero para su explotación. Las pequeñas compañías ferroviarias cubanas en operación separada no pudieron hacer frente al impacto de la crisis económica internacional y acabaron siendo adquiridas por el capital extranjero, lo que condujo a la estandarización y la unificación de la gestión ferroviaria bajo la influencia tanto de la aplicación de las leyes como de la competencia de la economía de mercado, de modo que contribuyó al desarrollo de la productividad y la modernización de la industria ferroviaria.

Finalmente, la realización del Ferrocarril Central demuestra el proceso complicado e indispensable de la transformación de Cuba de la colonia a una república y, en particular, las interacciones entre las autoridades, los capitalistas extranjeros y las élites cubanas. Por esta razón, vislumbra el “traspaso” de Cuba de España a EE. UU. una sustitución de la hegemonía y no la liberación.

6. Fuentes Documentales

- (1) ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL DE ESPAÑA, *Pliego de condiciones para la subasta de las líneas de Camino de hierro de la isla de Cuba, Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 1-22, 1884.
 - *Negociado de Obras Públicas*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 73-95.
 - *Isla de Cuba: Costa medio kilométrico de los ferrocarriles*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 107-108.
 - *Artículo 2º de los adicionales de la Ley de Presupuestos de Cuba de 1886-87*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, p. 119.
 - *Carta de los representantes de la Isla de Cuba, pidiendo la construcción del ferro-carril*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 135-141.
 - *Acta del doce de mayo de mil ochocientos noventa*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, pp. 145-147.
 - *Negociado de Obras Públicas, 658, Expediente del Ferrocarril Central de Cuba: Documento referentes a la concesión del Ferrocarril*, ULTRAMAR, 236, Exp. 13, pp. 21-31, 1887.
- (2) BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA. *El ferrocarril central de la Isla de Cuba*, Un Exdiputado Cubano, Madrid, 1887.
- (3) CATÁLOGO DE LA CARTOTECA, *Isla de Cuba: con el estado de los ferrocarriles, telégrafos y faros*, Dirección de Obras Públicas, Cuba, 1859.
- (4) MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID, *Centenario del Ferrocarril en Cuba: número especial de la revista Cuba Importadora e Industrial, Revista Económica y Financiera*, noviembre 1937, Vol. XII, No. 140.
 - *El primer ferrocarril español se construyó en Cuba*, FERNÁNDEZ SANZ, F., *Revista Hispano Cubana*, Fundación Hispano Cubana y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2001, pp. 75-84.
- (5) UNIVERSITY OF FLORIDA DIGITAL COLLECTION, Special Report of Brig. Gen. Leonard Wood, U. S. V., en *Civil Report of Major General John R.*

Brooke U.S. Army, Military Governor, Island of Cuba, Government Print Office, Washington, 1900.

---Report of the Secretary of Public works for the fiscal year ending, June 30, 1901, en *Civil report of the Military Governor, vol. VI*, Government Print Office, Washington, 1902.

---Ley de ferrocarriles (Orden 34), en *Legislación de ferrocarriles y tranvías vigente en la República de Cuba*, Government Print Office, Washington, 1902.

---Nº. 149; Nº. 246, en *Civil report of Brigadier General Leonard Wood, military governor of Cuba, 1901*, vol. 2, Government Print Office, Washington, 1902.

---Orden Num. 118; Orden Num. 119, en *Legislación de ferrocarriles y tranvías vigente en la República de Cuba*, Cuba, 1902.

---*Map of Cuba, showing lines of the Cuba Railroad Company*, 1906.

---The Cuba Railroad Timetable, "Cuba and the Cuba Railroad", Cuba Railroad, Camagüey, 1916-1917.

7. Fuentes Bibliográficas

- (1) AGUILAR, Luis E., "Capítulo 5 Cuba, c. 1860-1934", en BETHELL, Leslie (Ed.), *Historia de América Latina*, vol. 9, Ed. Crítica, Barcelona, 1992.
- (2) ARMAS Y CÉSPEDES, José de, "El Ferrocarril Central", en ESTÉVEZ ROMERO, Luis, *Desde el Zanjón hasta Baire: datos para la historia política de Cuba*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1974, pp. 603-620.
- (3) BALBOA NAVARRO, Imilcy, "Transición política y respuesta campesina: Cuba, 1899-1902", *Revista de Indias*, vol. LXI, N°. 222, Madrid, 2001, pp. 307-329.
- (4) Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, "Tratado de paz entre España y los Estados Unidos de América", Firmado en París el 10 de diciembre de 1898, Artículo XVII. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2525/14.pdf>.
- (5) CAÑAS ABRIL, Pedro et al.: *Geografía de Cuba 1*, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1974.
- (6) CARLSON, William H., *Special Commisioner of Railroads to Major Genral Leonard Wood, Military Governor of Cuba*, Printed for the Secretary of War by Guggenheimer Weil, & Co., Baltimore, 1901.
- (7) DOMINGO ACEBRÓN, Dolores, "Los Reformistas cubanos en París, 1838-1878", en *Caravelle*, nº74, 2000, pp. 105-117.
--- "Rafael María de Labra ante la cuestión de Cuba, 1898", *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 55 Núm. 1, 1998, pp. 153-164.
- (8) EcuRed, "Enmienda Teller", https://www.ecured.cu/Enmienda_Teller.
- (9) EDELSTEIN, David M., *Occupational Hazards: Success and Failure in Military Occupation*, Cornell University Press, Ithaca, 2011.
- (10) GARCÍA, Alejandro, "Entre la guerra y la paz. Cuba en tiempos del auge bananero (1878-1895)", *América Latina en la Historia Económica*, número 30, julio-agosto de 2008, México, 2007, pp. 99-126.

- (11) GARCÍA MOLINA, Jesús M., *La economía cubana desde el siglo XVI al XX: del colonialismo al socialismo con mercado*, Serie Estudios y Perspectivas, CEPAL, No. 28, México, 2005.
- (12) GARCÍA MORA, Luis Miguel, "Cuba, de la emergencia de la nacionalidad a la independencia (1868-1898)", en ALVARADO PLANAS, Javier (ed. y coord.), *La Administración de Cuba en los siglos XVIII y XIX*, Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2017.
- (13) GUERRA, Ramiro, "Capítulo XXVI, Cuba durante el Gobierno militar de los Estados Unidos" de *Historia Elemental de Cuba (Selección)*, Editorial Linkgua, Barcelona, 2011
- (14) HERNÁNDEZ HERRERA, Pedro A., *Geografía de Cuba: 9no. grado*, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 2012.
- (15) HITCHMAN, James H., "U.S. control over Cuban sugar production 1898-1902", *Journal of International Studies and World Affairs*, Vol.12, N°.1, Washington, 1970, pp. 90-106.
- "The American Touch in Imperial Administration: Leonard Wood in Cuba, 1898-1902", *The Americas*, Apr., 1968, Vol. 24, No. 4, pp. 394-403.
- (16) JENKS, Leland Hamilton, *Our Cuban Colony: A Study in Sugar*, Vanguard Press, Nueva York, 1928.
- (17) LÓPEZ HERNÁNDEZ, Ignacio J., "El cuerpo de ingenieros militares y la dirección de obras públicas de la isla de Cuba (1854-1867), La formación artística", Vol. 1, 2018, pp. 323-338.
- (18) MARTÍ, José, "Congreso Internacional de Washington 1889", *La Nación*, Buenos Aires, 2 de noviembre de 1889.
- (19) MONROE, James, "*Doctrina Monroe*": Fragmentos del Séptimo Mensaje Anual al Congreso de los Estados Unidos del presidente James Monroe, del 2 de diciembre de 1823, [dipublico.org 29/01/2012](https://www.dipublico.org/8679/doctrina-monroe-fragmentos-del-septimo-mensaje-anual-al-congreso-de-los-estados-unidos-del-presidente-james-monroe-del-2-de-diciembre-de-1823/).
<https://www.dipublico.org/8679/doctrina-monroe-fragmentos-del-septimo-mensaje-anual-al-congreso-de-los-estados-unidos-del-presidente-james-monroe-del-2-de-diciembre-de-1823/>.

- (20) MOREJÓN SEIJAS, Blanca, "Distribución de la población y migraciones internas", en CHÁVEZ ÁLVAREZ, Ernesto., *La Población de Cuba*, Centro de Estudios Demográficos, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1974.
- (21) MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1991.
- (22) OOSTINDIE, Gert J., "La burguesía cubana y sus caminos de hierro, 1830-1868", *Boletín de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, diciembre de 1984, No. 37, Amsterdam, 1984, pp. 99-115.
- (23) PRUITT II, James Herman, *Leonard Wood and the American Empire*, tesis doctoral, Texas A&M University, 2011.
- (24) PEZUELA Y LOBO, Jacobo de la, *Historia de la Isla de Cuba, tomo 1*, Cárlos Bailly-Bailliere, Madrid, 1878.
- (25) PÉREZ, Louis A., Jr., "Cuba between Empires, 1898-1899", en *Pacific Historical Review*, Nov. 1979, Vol. 48, No. 4, 1979, pp. 473-500.
- (26) RODRÍGUEZ MAZORRA, Oscar y HERNÁNDEZ CASTELLÓN, Raúl, "El crecimiento de la población", en CHÁVEZ ÁLVAREZ, Ernesto, *La población de Cuba*, Centro de Estudios Demográficos, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1974.
- (27) SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio, *Reseñas de Caminos para el azúcar, Información Bibliográfica*, nº193, 1991, pp. 657-660.
- *Historia de los ferrocarriles de Cuba, 1830-1995*, CSIC, Madrid, 1992.
- *Ferrocarriles de las Antillas españolas 1830-1995, Cronología, Ficheros de empresas (nombre, datos técnicos y evolución kilométrica), Evolución quinquenal de la red, Cartografía*, CSIC, Madrid, 1995.
- *La industria azucarera y la economía cubana durante los años veinte y treinta*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1995.
- SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio y NARANJO OROVIO, Consuelo, *La historia social de Cuba, 1868-1014. Aportaciones recientes y perspectivas*, OpenEdition Journals, 2002, <fecha de consulta: 20 de agosto de 2021>

<https://doi.org/10.4000/nuevomundo.596>.

--- “La economía cubana al final del régimen colonial y en el inicio de la república, 1861-1913”, en RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (Ed.), *Cuba: de colonia a república*, Biblioteca Nueva, Madrid, 2006.

--- “La colonia española en la propiedad y financiación de la industria azucarera (1898-1914)”, en *Relaciones bilaterales España-Cuba (siglo XX)*, Madrid: Sílez, 2018.

--- Historia de Cuba en tren. Legado patrimonial del ferrocarril en la Gran Antilla, en SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio (Ed. y Coord.), *Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba*, La Habana y Madrid, 2020.

(28) SANTAMARINA, Juan C., “The Cuba Company and the Expansion of American Business in Cuba, 1898-1915”, en *The Business History Review*, vol. 74, No.1, Spring, 2000, pp. 41-83.

--- “The Cuba Company and Eastern Cuba’s Economic Development, 1900-1959”, *Essays in Economic and Business History*, Vol. 19, 2001, pp. 75-90.

--- “The Cuba Company and the Creation of Informal Business Networks: Historiography and Archival Sources”, *Cuban Studies*, Vol. 35, 2004, pp. 62-86.

(29) Universidad Virtual de Salud, Cuba, “Texto de la Enmienda Platt”, http://uvsfajardo.sld.cu/sites/uvsfajardo.sld.cu/files/enmienda_platt.pdf.

(30) VAUGHAN, Walter, *The life and work of Sir William Van Horne*, The Century Co., New York, 1920.

(31) Wikipedia, “Primer ferrocarril transcontinental de Estados Unidos”, https://es.wikipedia.org/wiki/Primer_ferrocarril_transcontinental_de_Estados_Unidos; <fecha de consulta: 25 de agosto de 2021>. “Canadian Pacific Railway”, https://es.wikipedia.org/wiki/Canadian_Pacific_Railway <fecha de consulta: 25 de agosto de 2021>.

(32) ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro et al., *United Fruit Company: Un caso del dominio imperialista en Cuba*, Editorial de Ciencias Sociales, La

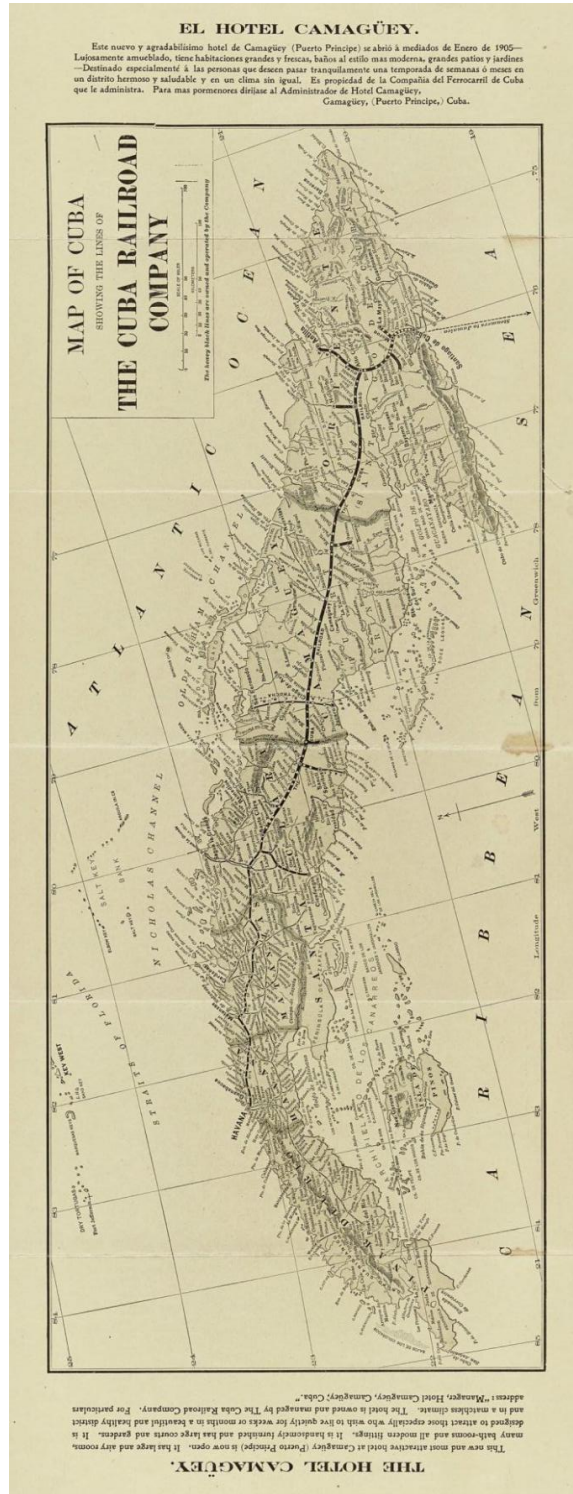
Habana, 1976.

--- *Sugar and Railroad: A Cuban History, 1837-1959*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill and London, 1998. La versión original: *Caminos para el azúcar*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1987.

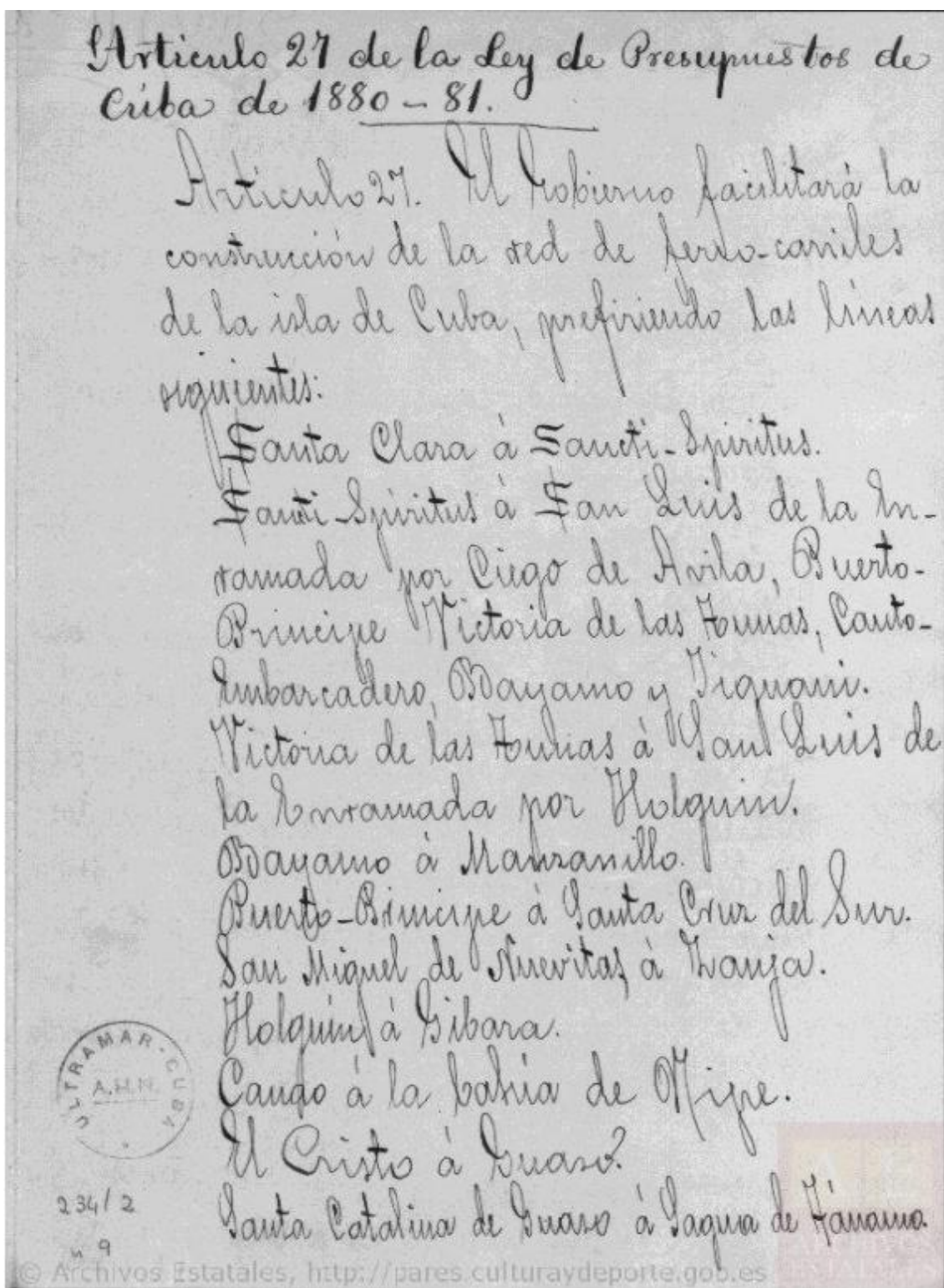
--- “El ferrocarril en la economía cubana: una perspectiva histórica”, en VIDAL OLIVARES, Javier et al. (coord.), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998*, 1999, pp. 145-164.

Anexos

Anexo 1: Map of Cuba showing the lines of the Cuba Railroad Company, 1908¹

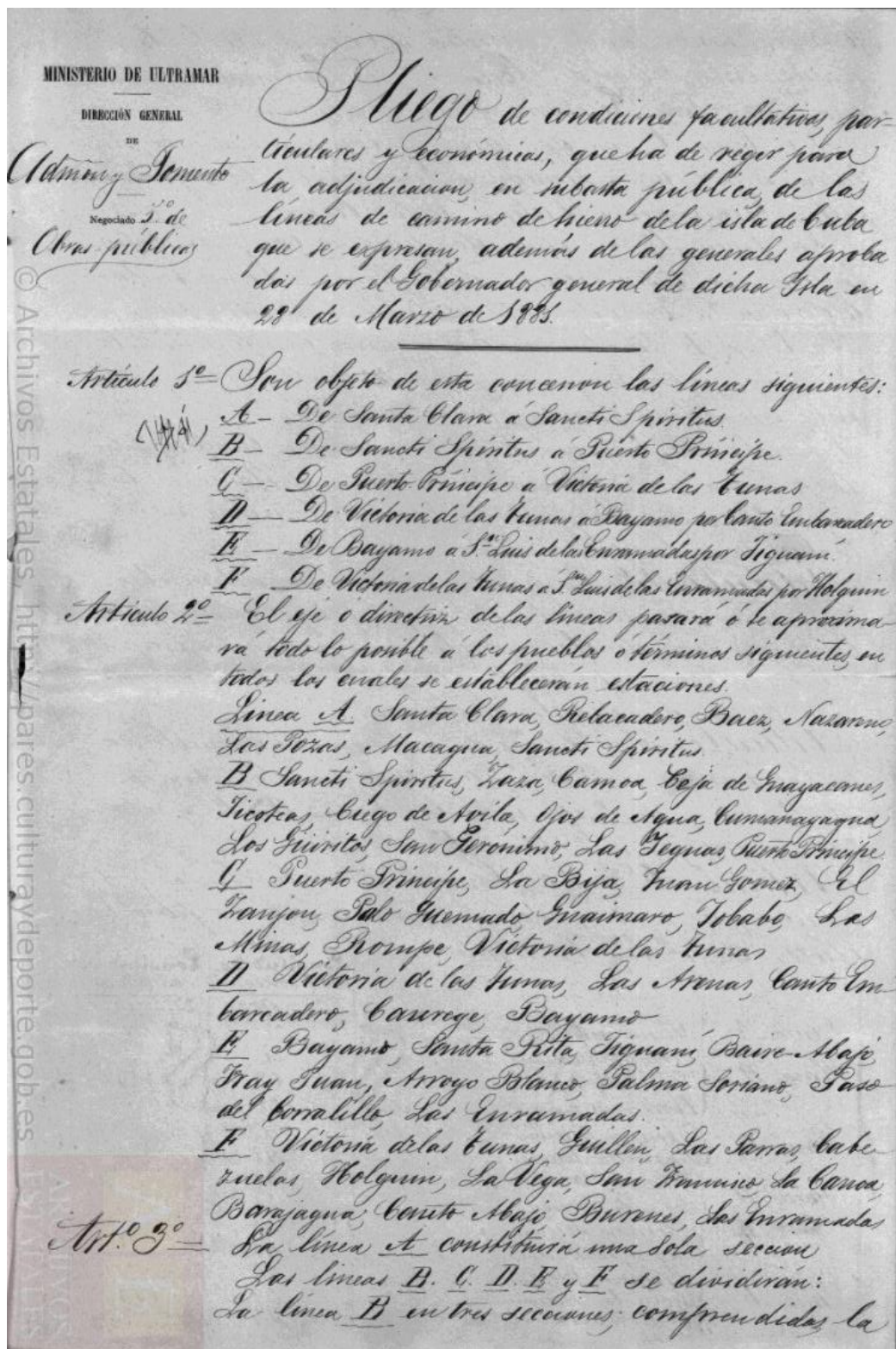


¹ University of Florida Digital Collection. *Map of Cuba showing the lines of the Cuba Railroad Company, Camagüey, Cuba, 1908.*



¹ Archivo Histórico Nacional de España, *Documentos relativos a la concesión del Ferrocarril Central de Cuba*, ULTRAMAR, 234, Exp.2, p. 111.

Anexo 3: Pliego de condiciones para la subasta de las líneas de camino de hierro de la isla de Cuba, 1884¹



¹ Archivo Histórico Nacional de España, Expediente del Ferrocarril Central de Cuba: Documento referentes a la concesión del Ferrocarril, ULTRAMAR, 234, Exp. 2, pp. 1-22.

Anexo 4: Estadísticas de ferrocarriles de Cuba (1827-1937)

Ferrocarriles de Cuba

Desarrollo del Transporte Ferroviario en Cuba

1837 - 1937

RAILWAYS OF CUBA
Development of Rail Transport
1837 - 1937

Años	INGRESOS BRUTOS		Total de Ingresos	Pasajeros Transportados	Toneladas de mercancías transportadas Tons. Métricas	Kilms. de Via en explotación (2)
	Por pasajeros, correo, expreso y equipaje	Por flete y otros conceptos				
Years	GROSS RECEIPTS		Total Gross Income	Passengers Transported number	Metric T. of Merchandise Transported	Kilometers of Track in actual service (2)
	Passengers, Mail, Express, and Baggage	Freight and Miscellaneous				
1837 (1)	\$ 10,778	\$	\$ 10,778	\$	\$	27
1838 (1)	25,775	84,144	109,919	.....	.....	72
1839 (1)	171,792	136,484	308,276	.....	.....	72
1840 (1)	172,614	173,509	346,123	.....	.....	72
1841	.....	.....	.....	.....	.....	173
1842 (3)	.....	.....	.....	.....	.....	250
1843	.....	.....	.....	.....	.....	267
1844	.....	.....	.....	.....	.....	282
1845	.....	.....	.....	.....	.....	282
1846	.....	.....	.....	.....	.....	282
1847	.....	.....	.....	.....	.....	282
1848	.....	.....	.....	.....	.....	359
1849	.....	.....	.....	.....	.....	465
1850	.....	.....	.....	.....	.....	465
1851	.....	.....	.....	.....	.....	558
1852	.....	.....	.....	.....	.....	558
1853	.....	.....	.....	.....	.....	574
1854	.....	.....	.....	.....	.....	574
1855	.....	.....	.....	.....	.....	585
1856	.....	.....	.....	.....	.....	603
1857	.....	.....	.....	.....	.....	607
1858	.....	.....	2,182,591 (2)	.....	.....	683
1859	.....	.....	3,616,570 (2)	.....	.....	692
1860	.....	.....	.....	.....	.....	989
1861	1,503,453	3,210,704	4,714,157	.....	.....	989
1862	1,366,089	3,502,102	4,868,191	.....	.....	1,018
1863	1,473,000	3,763,688	5,236,688	.....	.....	1,079
1864	1,886,000	3,990,647	5,876,647	.....	.....	1,134
1865	1,674,220	4,406,835	6,081,055	.....	.....	1,167
1866	1,912,000	5,105,115	7,017,115	.....	.....	1,194
1867	1,840,940	4,663,160	6,504,100	.....	.....	1,237
1868	1,842,600	5,648,274	7,490,874	.....	.....	1,262
1869	1,732,178	4,883,932	6,616,110	.....	.....	1,274
1870	1,754,716	5,140,854	6,895,570	.....	.....	1,295
1871	1,994,940	4,708,068	6,703,008	.....	.....	1,319
1872	2,540,593	5,732,000	8,272,593	.....	.....	1,332
1873	2,647,500	6,078,650	8,726,150	.....	.....	1,332
1874	3,063,860	6,124,450	9,188,310	.....	.....	1,343
1875	2,856,117	6,002,617	8,858,734	.....	.....	1,359
1876	2,860,325	4,792,925	7,653,250	.....	.....	1,366
1877	3,122,245	4,739,515	7,861,760	.....	.....	1,376
1878	3,054,923	4,662,424	7,717,347	.....	.....	1,390
1879	3,312,675	5,922,670	9,235,345	.....	.....	1,408
1880	2,791,055	4,597,005	7,388,060	.....	.....	1,418
1881	2,696,670	4,405,156	7,101,826	.....	.....	1,418
1882	.....	.....	.....	.....	.....	1,418
1883	.....	.....	.....	.....	.....	1,418
1884	.....	.....	.....	.....	.....	1,436
1885	.....	.....	.....	.....	.....	1,452
1886	.....	.....	.....	.....	.....	1,497
1887	.....	.....	.....	.....	.....	1,507
1888	.....	.....	.....	.....	.....	1,528
1889	.....	.....	.....	.....	.....	1,552
						1,564

(Continuación)

Años	INGRESOS BRUTOS		Total de Ingresos	Pasajeros Transportados	Toneladas de mercancías transportadas Tons. Métricas.	Kilms. de Vía en explotación (2)
	Por pasajeros, correo, expreso y equipaje	Por flete y otros conceptos				
Years	GROSS RECEIPTS		Total Gross Income	Passengers Transported number	Metric T. of Merchandise Transported	Kilometers of Track in actual service (2)
	Passengers, Mail, Express, and Baggage	Freight and Miscellaneous				
1890.						1,646
1891.						1,673
1892.						1,673
1893.						1,711
1894.						1,730
1895.						1,751
1896.						1,751
1897.						1,751
1898.						1,792
1899.						1,792
1900.						1,792
1901.						2,371
1902.						2,264
1903/04.	2,293,819	5,285,327	7,579,146	4,826,569	5,370,867	2,610
1904/05.	3,346,455	7,036,225	10,382,680	5,961,694	6,417,667	2,549
1905/06.	3,490,034	7,102,883	10,592,917	5,364,806	6,812,327	3,359
1906/07.	4,191,182	8,642,221	12,833,403	6,416,220	8,108,451	3,529
1907/08.	4,472,164	6,653,363	11,125,527	5,024,559	5,827,890	3,710
1908/09.	4,483,130	8,125,895	12,609,025	7,990,660	8,265,306	3,650
1909/10.	4,724,105	9,442,442	14,166,547	8,818,018	10,120,244	4,152
1910/11.	5,281,369	9,446,998	14,728,367	8,710,492	9,628,224	4,195
1911/12.	5,681,203	11,237,443	16,918,646	9,140,985	13,064,853	4,384
1912/13.	6,382,252	13,971,900	20,354,152	10,275,767	15,071,924	4,472
1913/14.	6,666,739	14,456,089	21,122,828	11,106,818	15,334,056	4,435
1914/15.	6,523,779	15,300,424	21,824,203	9,321,273	16,533,093	4,501
1915/16.	8,273,997	18,545,061	26,819,058	8,174,593	19,740,563	4,546
1916/17.	8,924,827	19,914,860	28,839,687	13,177,946	20,546,888	4,753
1917/18.	12,403,156	29,055,116	41,458,272	15,952,235	24,607,276	4,309
1918/19.	13,279,543	31,602,645	44,882,188	18,892,930	28,056,487	4,391
1919/20.	17,708,129	37,050,095	54,758,224	23,100,097	27,351,776	4,468
1920/21.	20,796,093	41,114,034	61,910,127	28,298,036	27,139,298	4,475
1921/22.	12,876,247	28,158,510	41,034,757	22,838,963	22,824,498	4,723
1922/23.	16,880,971	30,817,522	47,698,493	24,460,976	23,920,760	4,488
1923/24.	15,391,805	34,153,967	49,545,772	26,317,152	26,429,343	4,861
1924/25.	16,699,375	41,528,649	58,228,024	27,692,522	33,481,888	5,335
1925/26.	13,803,482	34,442,169	48,245,651	25,565,439	31,874,367	5,024
1926/27.	12,712,248	32,147,612	44,859,860	22,423,852	29,858,112	5,054
1927/28.	11,605,164	30,983,654	42,588,818	17,457,662	32,297,940	4,904
1928/29.	11,055,874	32,159,185	43,215,059	17,520,975	30,481,450	5,517
1929/30.	9,353,141	28,168,865	37,522,006	16,305,070	27,540,145	6,031
1930/31.	5,149,475	18,871,464	24,020,939	11,889,931	18,293,825	6,034
1931/32.	2,923,874	14,390,375	17,314,249	8,061,913	15,985,338	6,077
1932/33.	2,119,702	10,618,977	12,738,679	7,466,914	12,870,888	6,062
1933/34.	2,161,564	11,578,623	13,740,187	8,332,151	13,258,221	6,077
1934/35.	2,840,013	13,167,593	16,007,606	9,787,560	14,941,388	4,960
1935/36.	1,854,536	13,909,761	15,764,297	6,201,900	14,716,800	

Fuente: Centenario del Ferrocarril en Cuba: número especial de la revista Cuba Importadora e Industrial, Revista Económica y Financiera, noviembre 1937, Vol. XII, No. 140, pp. 68-67.

Anexo 5: Población y tasa de crecimiento medio anual de Cuba (1774-1970)

Año	Población (en miles)	Tasa de cre- cimiento (%)	Año	Población (en miles)	Tasa de cre- cimiento (%)
1774	172,6	—	1958	6 669,1	2,49
1792	272,3	2,53	1959	6 812,4	2,13
1817	553,0	2,83	1960	6 939,9	1,86
1827	704,5	2,42	1961	7 040,8	1,44
1841	1 007,6	2,56	1962	7 152,1	1,56
1861	1 396,5	1,63	1963	7 307,2	2,14
1877	1 521,7	0,54	1964	7 508,6	2,71
1887	1 631,7	0,70	1965	7 715,3	2,72
1899	1 572,8	—0,31	1966	7 887,3	2,20
1907	2 049,0	3,34	1967	8 053,9	2,09
1919	2 889,0	2,86	1968	8 201,0	1,81
1931	2 962,3	2,63	1969	8 337,1	1,64
1943	4 778,6	1,58	1970	8 495,4	1,51
1953	5 829,0	2,09			

Fuente: CHÁVEZ ÁLVAREZ, Ernesto., *La Población de Cuba*, Centro de Estudios Demográficos, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1974, p. 10.