

AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN LA CIUDAD-PUERTO MATANZAS, CUBA (1901-1921)

Raiza Katiuska Olivera Fleita

1

Recibido: 25/08/2023

Aceptado: 26/12/2023

RESUMEN

El artículo se enfoca en la dinámica histórico-social y constructiva del componente ferroviario de la ciudad portuaria matancera durante las dos primeras décadas del siglo XX. La ciudad, que había alcanzado su mayor esplendor en torno a la agroindustria azucarera en la segunda mitad del siglo XIX, defendía aquella posición en el contexto republicano. En el trabajo se reconstruye, desde una perspectiva local, el incremento de las líneas ferroviarias relacionadas con el movimiento de mercancías hacia el puerto desde la red creciente de almacenes, las líneas de transportación urbana local y la de comunicación con La Habana, así como el alcance que tuvieron la conjugación de intereses nacionales, locales y foráneos en ello. Significa las transformaciones urbanas de su impacto en la ciudad.

Palabras clave: transformación urbana – siglo XX - ferrocarril – Matanzas

AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA NA CIDADE PORTUÁRIA DE MATANZAS, CUBA (1901-1921)

RESUMO

O artigo centra-se na dinâmica histórico-social e construtiva do componente ferroviário da cidade portuária de Matanzas durante as duas primeiras décadas do século XX. A cidade, que atingiu o seu maior esplendor em torno da indústria açucareira na segunda metade do século XIX, defendeu essa posição no contexto republicano. A obra reconstrói, numa perspectiva local, o aumento das linhas ferroviárias relacionadas com o movimento de mercadorias para o porto a partir da crescente rede de armazéns, das linhas de transporte urbano local e da linha de comunicação com Havana, bem como o alcance que teve a conjugação de interesses nacionais, locais e estrangeiros em tudo isso. Significa as transformações urbanas do seu impacto na cidade.

¹ Archivo Histórico Provincial de Matanzas - Cuba - roliveta84@gmail.com - <https://orcid.org/0009-0000-7417-882X>

Olivera Fleita, R. K. (2023) Ampliación de la infraestructura ferroviaria en la ciudad-puerto Matanzas, Cuba (1901-1921). *Urbana. Revista latinoamericana de arqueología e historia de las ciudades*, 12, e106. ISSN 1853-7626/ 2591-5681. Buenos Aires: Arqueocoop ltda. doi: 10.5281/zenodo.10819599

Palavras-chave: transformação urbana – século XX - estrada de ferro – Matanzas

EXPANSION OF THE RAILWAY INFRASTRUCTURE IN THE CITY-PORT MATANZAS, CUBA (1901-1921)

ABSTRACT

The article focuses on the historical-social and constructive dynamics of the railway system in the port city of Matanzas during the first two decades of the 20th century. Matanzas, which had experienced its zenith during the heyday of the sugar industry in the second half of the 19th century, withheld that position in the republican context. This study provides a local perspective on the expansion of railway infrastructure, which facilitated the transportation of goods to the port from an expanding network of warehouses, local urban transit lines and the communication link with Havana. Furthermore, it explores the intricate interplay of national, local and foreign interests in shaping these developments and the consequential urban transformations they brought about in the city.

Keywords: urban transformation – 20th century - railway – Matanzas

En Cuba, los procesos socioeconómicos y políticos de los últimos veinte años del siglo XIX dieron un contraste singular al desarrollo de las ciudades de la isla. De profunda significación para la sociedad insular fueron acontecimientos como la abolición de la esclavitud (1886), el reinicio de la guerra independentista (1895), y la Reconcentración de Weyler (1897), esta última provocando además una situación grave en el plano epidemiológico y sanitario en las ciudades; así también el inesperado final de la contienda bélica del '95 y el proceso de transición política a la república (1899-1902).

En lo económico, el siglo XX arrancó con la recuperación que Le Riverend (1971) sitúa entre 1899 y 1929, en dos momentos fundamentales: la reconstrucción a corto plazo, entre el período de intervención y el gobierno de Estrada Palma; y, la reconstrucción a largo plazo culminada al comenzar la expansión azucarera resultante de la primera Guerra Mundial. A la que siguió una etapa de activa inversión de capitales extranjeros que alcanzó, hasta fines de la década de los años veinte, desapareciendo inmediatamente por causa de la “gran depresión”.

Durante estos intervalos se aplicó una política económica propiciadora de inversiones foráneas que favoreció el movimiento aduanero y la navegación, además de la importación de mercancías y artículos industriales diversos como automóviles, fonógrafos, fármacos y tantos otros, principalmente llegados desde los Estados Unidos (EEUU). Incentivos éstos que formaron parte del proceso de desmontaje de la dominación colonial española, cuyo proyecto de transformación institucional siguió “el patrón de “modernidad” y “progreso” diseñado por las autoridades militares estadounidenses. Dicho proyecto se encaminó en dos vertientes esenciales: 1) la influencia social, educativa y cultural; y 2) la transformación urbana, arquitectónica, y comunicacional.”

De esta manera, en las principales urbes (La Habana, Camagüey, Santiago de Cuba, Matanzas, Cienfuegos) se dieron, de una parte, la transformación de la enseñanza y de la salud pública, entre otras, y por otra, los cambios en la infraestructura diversa en ámbitos como la pavimentación, transportación urbana y rural de pasajeros, instalación de inodoros, introducción de teléfonos, construcción de ferrocarriles, muelles, carreteras y nuevos edificios, entre otros, que tardarían décadas en concretarse los diferentes grados de funcionalidad en cada una de esas ciudades.

Sobre la transformación de la infraestructura insular, el ámbito historiográfico cubano que la contiene, para el período específico entre 1901-1921, es abarcador y diverso. Desde obras descriptivas de la primera mitad del siglo XX como las de Leslie Brull (1935), hasta acuciosos análisis como los de Zanetti (1987; 1996; 2012), Moreno Fragnals (1978), Le Riverend, J. (1971), Álvarez Estévez (1980), Ibarra Cuesta (1995), Pino-Santos (2007), Iglesias García (1999), Santamaría García (2002), Zanetti & García (1987); Pérez de la Riva (2004); Santamaría & García (2004), Iglesias Utset (2011), Sorhegui D'Mares (2007), Funes-Monzote (2008) y Núñez Jiménez (2012), que abordan la temática como un aspecto dentro de los procesos socioeconómicos, políticos, culturales y ambientales, en su devenir.

Otros de los estudios históricos, se enfocan en el ferrocarril y su expansión en la isla, ocupándose de su introducción, funcionamiento y explotación, vinculado sobre todo al desarrollo agroindustrial (Aldana, 1977; Alfonso, 1912; Santamaría García, 1995, 1998; Zanetti, 1996, 2012; Zanetti & García, 1987); aunque algunas investigaciones más recientes lo abordan desde el punto de vista patrimonial (Aróstegui, 2009; Fernández, 2001; González, 2013, 2018; Santamaría, 2020) y se perfilan hacia el establecimiento de redes rurales y urbanas de ferrocarriles y tranvías en determinadas localidades, donde la ciudad de Matanzas aún es uno de esos casos menos tratados.

A partir de ello, el presente artículo tiene como propósito reconstruir desde una perspectiva sociohistórica y constructiva la ampliación de la infraestructura ferroviaria en la urbe (1901-1921), las interacciones de poder que influyeron en su fomento, los cambios en el sistema urbanístico y del transporte local que se produjeron a partir de ella en la ciudad de Matanzas. Esta perspectiva permite profundizar en la interrelación de los sujetos sociales, económicos y políticos que impulsaron este proceso, el acercamiento a los factores, acciones, intereses y controversias de una sociedad en tránsito al capitalismo, además de constatar la dinámica social que fue transformando el medio geográfico y urbano.

Para su realización, aparte de la revisión bibliográfica, se localizaron y consultaron documentos históricos, correspondientes al período (1901-1921), en los fondos de Actas Capitulares, Gobierno Provincial, Miscelánea, y Mapas y Planos del Archivo Histórico Provincial de Matanzas (AHPM), y la prensa local. La metodología utilizada tuvo en cuenta la lógica histórica, el análisis de las fuentes desde lo general a lo particular, y su crítica, todo ello en función de la descripción del proceso en el caso de Matanzas ciudad-puerto, donde se observa que la modernización social ante el auge capitalista, dio estribo para las transformaciones ferroviarias urbanas.

Una mirada al contexto de Matanzas como ciudad-puerto, se vincula dentro de los estudios de ciudades en Latinoamérica, a la interpretación de Fedele y Domínguez Roca (2015) que indica que “sobre la “interfaz puerto-ciudad” se sintetizó un modelo de evolución en el tiempo, según el cual, la primera ruptura ocurre a mediados del siglo XIX, al constatarse el impulso de la industrialización. Mientras que la segunda etapa, denominada “era infraestructural”, se caracteriza por la expansión y

desarrollo de infraestructuras que vinculan las ciudades a la región y al mundo en el marco de esa forma de producción” (pág. 1). Esta última abarca el período abordado de la urbe.

Durante esta “era”, desaparecen los puertos naturales para transformarse en grandes espacios artificiales, nuevas extensiones muchas veces ganadas al agua cambiando el límite tierra-agua y separadas de la trama urbana, que desarrollaron funciones dentro de un cerrado perímetro, sin más vínculo con la ciudad que la conectividad a la red de circulación primaria territorial de cargas (Fedele & Domínguez, 2015).

En la ciudad de Matanzas, particularmente, el puerto antiguo es trasladado hacia las instalaciones construidas en la zona de Dubroq, alejado del centro urbano, un proceso complejo que culminó a finales de la primera década del siglo XX. Elemento por el que, a la ciudad en las primeras décadas del período republicano, se le puede aplicar el criterio de que las infraestructuras “generaron la disyuntiva necesidad-problema: dar vitalidad económica, comunicación, y relevancia al contexto internacional, y, a la vez, constituir barreras que desarticularan áreas urbanas, principalmente el frente litoral y el entorno ambiental de la ciudad” (López, 2008) (Figuras 1 y 2).



Figura 1. Mapa de Cuba con señalización sobre la bahía y ciudad de Matanzas. Fuente: d-maps.com-Gratis. Señalización realizada por la autora para orientación general.

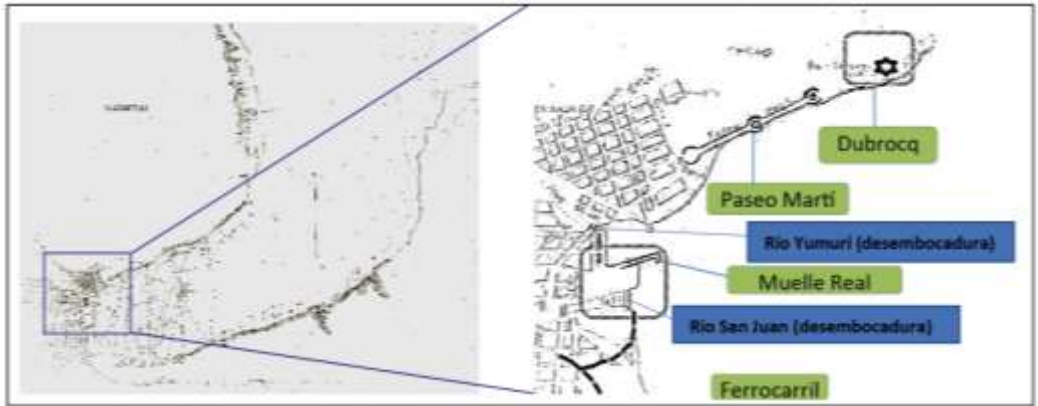


Figura 2. Plano de la Bahía de Matanzas a principios del siglo XX. Fuente: AHPM. Fondo Mapas y planos. Legajo 33, Exp. 174. Año 1901.

NEGOCIOS, FERROCARRILES Y TRANVÍAS EN MATANZAS

El dominio del sistema ferroviario en el occidente de Cuba se consolidó en manos de los ingleses a partir de 1898, quienes controlaban la *United Railways of Havana & Regla Warehouses*, compañía que adquirió la *Cárdenas & Jaruco Railway*. (1906), la *Matanzas Railway Co.* (1906), la *Havana Central* (1907), la *Western Railway of Havana Ltd.* (1911), y la *Cuban Central Railway* (1913). El capital canadiense, específicamente, no detuvo su expansión al Oriente en años posteriores (Pino-Santos, 2007).

Matanzas constituyó un espacio de atracción en este aspecto dado el precedente histórico del territorio vinculado a la producción y comercio de azúcar por el puerto. Un dato económico que denota la necesidad del tráfico mercantil en 1910, es que, del total de 5.420 propietarios, 142 solamente se dedicaban a producciones no agrícolas, por tanto, el ferrocarril establecía un canal para la conducción de aquellas mercancías. Por otra parte, la ausencia de carreteras inter-ciudades (La Habana-Matanzas), dado el posicionamiento geopolítico de esta urbe respecto a la capital y la continua urbanización, también incentivó el desarrollo de los servicios ferroviarios en este sentido.

Uno de los primeros acuerdos tomados por el ayuntamiento en 1901 fue el de arrendar a Ricardo Nárغانes el establecimiento del tranvía eléctrico de la ciudad. Se diseñaron tres rutas. El primer recorrido sería por la calzada Gurriel (General Betancourt posteriormente) esquina San Vicente, siguiendo el Paseo Martí hasta San Severino; el segundo, desde allí hasta la calzada de Bellamar, concluía en la quinta de los herederos de Bellido; y el tercer recorrido entre la calzada de Tirry y Gelabert. Los carros para pasajeros se adaptarían a este clima y en suficiente número, mientras que la carga estaría regulada y no podía afectar el servicio a pasajeros. Se cobraría 5 centavos el recorrido. El cuerpo de policía y bomberos gozarían de libre tránsito, mas no conducirían presos en este servicio.

Entre los compromisos a cumplir por Nárغانes estuvo el atender el oeste de Pueblo Nuevo tan pronto concluyera el nuevo puente sobre el río San Juan. Se reservaría el derecho de trasladar las líneas de la calzada Esteban a la que fuera más conveniente si al realizarse las obras de la carretera de

Matanzas, aquella perdiera importancia. El presupuesto para 8 millas (casi 13 km) de recorrido sería de \$ 250.000 y aumentaría a \$ 500.000 para afrontar la ejecución de los recorridos nuevos.

Las exigencias redundaron en la instalación de máquinas similares a las de La Habana; que la construcción de la estación eléctrica siguiera el reglamento y reglas de la Policía Urbana; respeto a los 50 cm para peatones a cada lado de los tramos, a su conclusión en un año; además de la utilización de fuerzas locales para la ejecución, salvo los operarios periciales que no llegaron a encontrarse en la ciudad.

De su instalación, el ayuntamiento reclamó debía colocarse el tendido desde las casas o en postes pintados y cuadrados de pino tea con cáncamos o bucles; que el concesionario estaría obligado a cubrir el pavimento con asfalto o ladrillos vitrificados las cuatro cuadras que circulaban la plaza Mercado durante los dos primeros años de explotación, mientras que la nivelación para los adoquines recaía en la responsabilidad del Municipio.

También se reservaría los derechos de traspasar la concesión a compañía o sociedad formada con ese objeto, inscrita en el registro mercantil y con director cubano, residente en la ciudad, para representarla. Su concesión sería de 60 años luego de los cuales pasaría a propiedad del Municipio.

En cuanto al ferrocarril, la compañía *Yumurí, Matanzas y Bellamar Railway*, instituida de acuerdo a la Ley de Ferrocarril contenida en la Orden Civil 934 de 7 de febrero de 1902, e interesada en desarrollar la transportación dentro y hacia sitios cercanos de la ciudad, inició las gestiones respectivas para la instalación de nuevos ramales.

En las discusiones del 22 de mayo de 1905, el ayuntamiento pasó a la comisión de tranvías la solicitud presentada por medio de Mr. Albert Wright Rucker, su secretario apoderado, para “construir, mantener y explotar una vía de ferrocarril de ancho normal que vaya hasta el pueblo de Corral Nuevo, con dos ramales que terminen uno en San Severino y otro en las cuevas de Bellamar”. En este último sitio, por las condiciones de deterioro del camino, los vecinos exigieron fuera otorgado un crédito para su reparación; concretada en marzo la suma de \$ 3.000 (AHPM. Actas Capitulares, f. 522).

El proyecto negociado por Albert Wright concebía una línea principal iniciada en la plazoleta de la intersección de Esteban y Tirry, frente a la Estación de viajeros de Ferrocarriles Unidos de Matanzas, extendida a lo largo de la segunda calle mencionada, pasando el río San Juan por sobre el puente Calixto García y frente al cuartel de Bomberos hasta el Teatro Sauto. Luego seguiría sobre la calle Gelabert o Constitución, cruzando el puente sobre el río Yumurí por el puente de la Concordia, para entrar en el muelle de Versalles por su calle de Plácido hasta San José.

Para las afueras de la ciudad se diseñaron: el ramal San Severino, comprendido en el ángulo de las calles de San José y Plácido pasando por el frente cuartel de Santa Cristina o Ignacio Agramonte, siguiendo a lo largo del Paseo Martí hasta el punto inmediato a los muelles del Estado en Dubrocq; el ramal a Bellamar que comenzaría desde Tirry y San Rafael, continuando por la de Gurriel o Gral. Betancourt y Bellamar hasta tomar el camino de las Cuevas; y la construcción de un ferrocarril para unir el Valle del Yumurí, desde la zona de Corral Nuevo, con Matanzas.

La comisión, formada por los concejales-inspectores Miguel L. Tamargo, Enrique Estrada, Francisco Javier Hernández y José Cabarrocas, demandó las modificaciones siguientes, luego de la revisión detallada en el expediente presentado:

A) Suprimir el trazado del Paseo Martí, sustituyéndolo por la calle lateral al norte del propio paseo en toda extensión hasta el Castillo de San Severino, por no estimarse conveniente [en] ese paseo ni ahora ni en el futuro.

B) Que la empresa o Cía. no podrá usar para la tracción dentro de la ciudad y para las cuevas de Bellamar otra fuerza que no sea eléctrica.

C) Que el material rodante para carga y pasajeros deberá ser de lo más moderno y adecuado al servicio que se le destine dentro de la ciudad. No debiendo interrumpir la seguridad de los puentes. Para lo que se observarán las reglas pertinentes a ese invento.

D) Que la Cía. deberá establecer cuantos apeaderos dentro y fuera de la ciudad sean necesarios para el servicio público.

E) Y que desde ahora se conceda a la Yumurí, Matanzas y Bellamar Railway. Co. permisos para instalar las plantas eléctricas a que se refiere el pliego de condiciones recomendándose el cumplimiento de las suscripciones de la ley y todo lo demás que fuere pertinente (AHPM. Actas Capitulares. 1 de junio de 1905, f. 556-557).

La idea fue acogida con beneplácito. La propuesta constaba de dos partes: el ferrocarril a Corral Nuevo y el tranvía; a realizarse primero aquel y el segundo más adelante; como sucedió. Sobre la tramitación legal de esa concesión, se explicó que la peticionaria obtenía solo prestadas las garantías en este caso, enmarcado en lo requerido por la Ley de Ferrocarriles, por Orden no. 74 de 7 de febrero de 1902, porque se accedía a la ocupación de la vía pública.

Albert Wright y John McWilson Durant, como representantes de la compañía, mostraron la voluntad de W. A. Fulton (propietario), al informar que él mismo había entregado al alcalde municipal la solicitud dirigida al secretario de Obras Públicas pidiendo la concesión para la ejecución y explotación de un tranvía en la ciudad, y que había presentado un adelanto de \$ 2.000 moneda americana del por ciento total del presupuesto de las obras. Instaban a convenir la autorización de Fulton a usar las líneas dentro de la ciudad para esos fines, expresando además su disposición a tramitar la financiación del proyecto.

De ahí que la *Yumurí, Matanzas y Bellamar Railway Co.* constituyera la fiadora principal, y Fulton, en particular, aportó la planta eléctrica, vías férreas, maquinarias, y otros bienes, además recayeron sobre él los derechos y obligaciones del cumplimiento de la obra hasta su remate en subasta. A partir del 30 de mayo de 1905, construiría 6 apeaderos en la parte urbana y en junio obtendría la autorización para construir en las calles contenidas en el proyecto y para instalar la planta (AHPM. Actas Capitulares. 1905, f. 556-560).

Un año más tarde aún el gobierno provincial solicitó los documentos originales para dar curso a los dos expedientes: el del aludido ferrocarril con ramales a Bellamar y al Castillo San Severino y sobre la instalación del tranvía eléctrico y planta para el alumbrado público y particular. El 6 de junio de 1906 se reavivó el acuerdo con esta compañía para la utilización de calles dentro y fuera del perímetro electrificado.

Al sur del río San Juan

Al sur del río San Juan, zona antigua y de amplio asentamiento comercial, fue donde se concentró el desarrollo ferroviario. Entre las acciones que contribuyeron se promovió la revisión legal de las carrileras allí dispuestas. En la correspondencia oficial se requería que, desde 1860 hasta enero de 1906, no aparecía establecida ninguna iniciativa del ayuntamiento sobre el entroncado de las líneas de la empresa Ferrocarriles Unidos de La Habana (FUH en lo adelante) con los Ferrocarriles de Matanzas que allí tendrían lugar.

Sin embargo, se fomentaron construcciones relevantes de la época, y de gran importancia para la localidad en este sentido, como el puente giratorio sobre el río San Juan y el puente de hierro para el ferrocarril sobre la desembocadura del Yumurí (González Arestuche, 2009), enlazando estos al ferrocarril Habana-Matanzas y con el puerto (Figura 3).



Figura 3. Dos vistas respectivas de los puentes que garantizaron la funcionalidad ferroviaria para el comercio azucarero, sus derivados, y la industria, en el centro histórico-urbano. Izquierda, Puente de Oro o Negro. Derecha, Puente Hierro de Versalles. Fuente: Archivos digitales de la Oficina del Conservador de la Ciudad de Matanzas (OCCM).

De las ferrovías sobre puentes, Herrera Sorzano (2020) establece que, el puente giratorio sobre el San Juan (único en su tipología del país), posee además dimensiones singulares. La locomotora que lo atravesó por vez primera, fue la *Baldwin* 0-4-0, número 33, de 1882, con serie 6068; de la que fuera maquinista Eliseo Montalvo.

Ligado al proceso de traslado del puerto de Matanzas a los terrenos de Dubrocq, se ampliaron las operaciones de carga-puerto-transporte desde el centro histórico hacia aquella zona alejada del mismo. Las dos estructuras fueron inauguradas el 8 de abril de 1904, haciendo pasar por ellas un tren de carga inaugural. De esa manera quedó en servicio la obra ferroviaria que daba acceso al puerto de Matanzas.

Para 1906 fueron propuestos otros tramos de interés comercial como los que recorrían la cuadra de la calle del Mozto, entre las de Canímar y Comercio, siguiendo esta última y luego frente a los muelles de Galíndez y Cía. situado en la margen del río hasta entrar en el almacén construido para depósito de azúcar y frutas, en Canímar número 8.

Los ajustes al avance ferrocarrilero hacia el Oeste continuaron en 1907, José Miguel Tarafa, como arrendatario del ferrocarril de Dubrocq, pidió mover las vías de la línea de ferrocarril más al centro de la calle en el tramo desde el puente del río San Juan y por la calle Canímar hasta la Estación de FUH. La autorización respaldó requisitos a favor de la seguridad del mismo, entre estos: el disminuir las curvas y hacerlas menos rápidas, mantener en buen estado la vía y que las aguas pudieran discurrir con efectividad.

El tranvía

En 1908, durante la ocupación, se retomó el proceso de construcción del tranvía en la ciudad, patentizándose que de las proyecciones casi nada se había concretado. La *Yumurí, Matanzas, y Bellamar Railway Co.* fue denunciada ante el Tribunal Supremo el 3 de junio de ese año, sus derechos caducaron y se canceló la concesión.

Se creó una nueva comisión (representada por los altos cargos de gobernador provincial, alcalde, presidente de la Cámara y abogado consultor) invitada a La Habana a entrevistarse con los jefes superiores de Obras Públicas y otras entidades, para recibir además las renovadas instrucciones en cuanto a la proyección del ferrocarril y tranvía urbano y al cese de la concesión. En su intercambio, los locales explicaron que, ante la notificación de cesantía, Fulton no contestó y al hacerlo solicitó un nuevo permiso para la ocupación de calles. Insistieron en que la dirección general procediera de igual manera que en Cienfuegos (ciudad del Sur con iguales incentivos), donde se permitió que el Municipio decidiera sobre asunto similar, no comprendían por qué en Matanzas se abogaba por la rehabilitación de la mencionada compañía.

El presidente de la República indicó a la Secretaría de Gobernación y a la Secretaría de Obras Públicas, que el análisis favorecía al municipio y que debía declararse caducado el contrato. Subrayó el mandatario que, en cuanto al tranvía, el decreto 917 del 22 de septiembre de 1908, derogaba cada una de las anteriores: la Ley española de 1877 y la resolución presidencial de 1900; que el ayuntamiento debía encomendarse a la Comisión de Hacienda en relación con el presupuesto y el procedimiento a seguir para llevar a cabo el tranvía, destacando la municipalización del servicio en ciudades de Europa y América.

En menos de un año, el proyecto fue propuesto para llevarse a cabo con un empréstito, o a través de un particular sin vínculos con la administración, la policía administrativa o el gobierno de industrias privadas. En fin, el 22 de mayo de 1909, la Comisión de Fomento otorgó el arrendamiento sobre las vías colocadas en las calles de Pueblo Nuevo por más de 18 años, a particulares, declarándolo cesante del contrato definitivamente por los incumplimientos de lo convenido (AHPM. Actas Capitulares, 22 de mayo de 1909, f. 426).

En vía de su municipalización, en 1912, el presidente de la República José M. Gómez firmó el decreto ley que avaló la construcción y explotación del tranvía a la compañía Tranvías de Matanzas. En octubre de 1916 arribaron 5 de los 12 carros que se pondrían en circulación en la urbe. La directiva matancera estuvo conformada por Luis Amezaga como presidente, Bonifacio Menéndez y Pedro Urquiza Bea como vicepresidentes. Los carros tendrían 7 asientos dobles a cada lado, y se anunció la incorporación de dos carros para el verano con capacidad de 50 personas.

Fue inaugurado el 17 de diciembre de 1916, con fuegos artificiales en el parque de La Libertad. El suceso fue ampliamente reseñado (Figura 4).

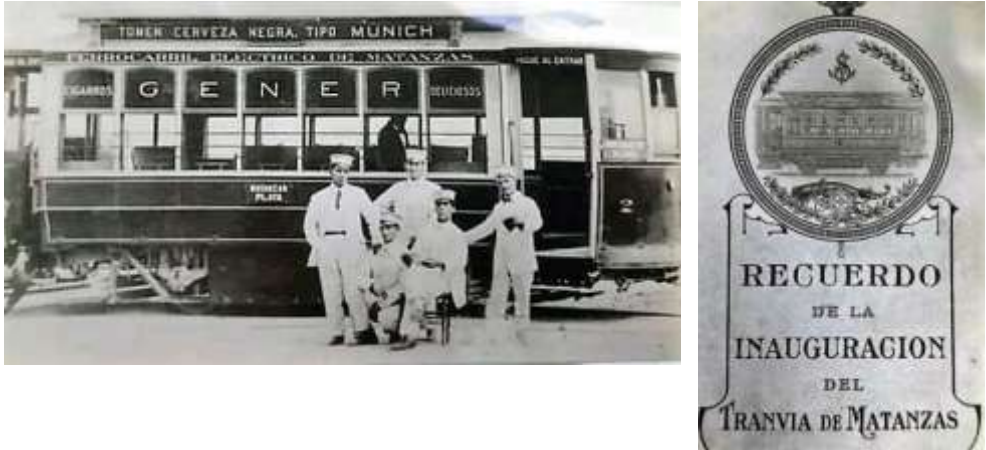


Figura 4. Recortes de *El Imparcial* en el último trimestre de 1916 a razón de la inauguración del tranvía. Fuente: Archivo personal de Max de Jesús.

Versaba en la promoción que cada una de las rutas estaría identificada con colores distintivos: rojo y carmelita correspondía a la línea Matanzas-Estación; rojo y verde a Matanzas-Playa; azul y carmelita a Versalles-Estación. La Estación Central se ubicaba al lado de la planta eléctrica en las cercanías de la margen sur del río San Juan (Figura 5).

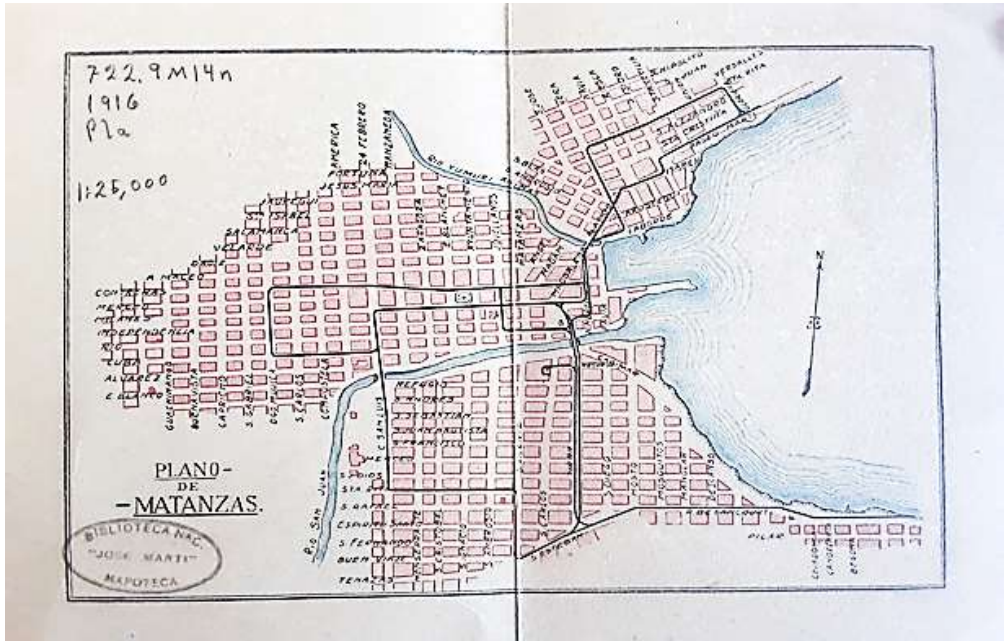


Figura 5. Fragmento de la promoción-folletín “Recuerdos de la Inauguración del Tranvía de Matanzas”. Fuente: Fondos Raros y Valiosos de la Biblioteca Nacional José Martí.

En 1917 se calculó el personal transportado en 1.366.707, cifra que demostraba el éxito que tuvo el artefacto en la sociedad matancera. En 1918 se cambiaron los carros abiertos por carros cerrados y de mejor factura. El retiro de tranvías estaba ubicado en la calle Refugio, Pueblo Nuevo, lugar donde se realizaban reparaciones y cambios de motor (Pérez Orozco, 2017).

Tal fue su incremento que, en 1920, en *La Nueva Aurora* se arremetía contra el alcalde por no permitir el establecimiento del nuevo trolley, para alcanzar los 18 carros en circulación.

El tren de Hershey

Una nueva ruta que despegó en cuanto al transporte ferroviario de carga y pasajeros fue entre La Habana y Matanzas, que para 1914 contaba con tres trenes diarios de FUH que beneficiaban a la vez a Cárdenas y Coliseo también (Síntesis Histórica Provincial Matanzas, 2015) (Figuras 6 y 7).



Figura 6. Estación de Ferrocarriles Unidos de La Habana en las primeras décadas del siglo XX. Fuentes: Archivo fotográfico de la OCCM.



Figura 7. Estación de Sabanilla, que en 1911 centralizó el tráfico ferrocarrilero comercial dentro de la ciudad. Calzada de Tirry. Fuente: www.guije.com

Desde antes, en julio de 1906, el Decreto 644 había oficializado la petición de Jorge Alfredo Belt, segundo vicepresidente y agente de la Cía. Ferrocarril Cubano de Hershey, para que el ejecutivo viabilizara la contratación exclusiva de dicha compañía para la construcción de la vía de Matanzas a Canasí, subvencionada con \$ 6.000 en moneda oficial; y, además, para continuar en esa misma línea, sin subvención, la que enlazara a Matanzas con Casablanca, en La Habana. El vicepresidente consideró los beneficios para la zona atravesada por la línea férrea, mucho mayores si este tramo de línea formaba parte complementaria de un trazado continuado desde La Habana a Matanzas, uniendo las dos capitales (AHPM. Miscelánea de expedientes. Ferrocarril, 1906, Leg. 4, Exp. 304, f.11).

Diez años más tarde, el 12 de septiembre de 1916, nuevamente aparecería en la palestra gubernamental matancera el expediente del ferrocarril desde Casablanca a Matanzas, que, con fecha

de 23 de mayo en la Secretaría de Obras Públicas, autorizaba su funcionamiento (AHPM. Miscelánea de expedientes. Ferrocarril, 1906, Leg. 4, Exp. 304, f.1).

En esta reposición, se fundamentaron los 90 km de vías ferrocarrileras para el servicio público siguiendo lo dispuesto por la Ley de Ferrocarril del 7 de febrero de 1902. Que en sus características generales concretaba: un ancho de vía de 1.44 m, alcantarillas de hierro fundido, canales cubiertos, y raíles de acero (25 kg por m), traviesas de madera (pino tea, ciprés), construcción de puentes y aparcaderos según se indicara por la comisión, los coches y locomotoras modernas y de calidad para la época, además de apeaderos próximos a los pueblos y lugares convenientes para la compañía. En principio se movería a base de vapor y luego permanentemente se utilizaría electricidad (Figura 9).

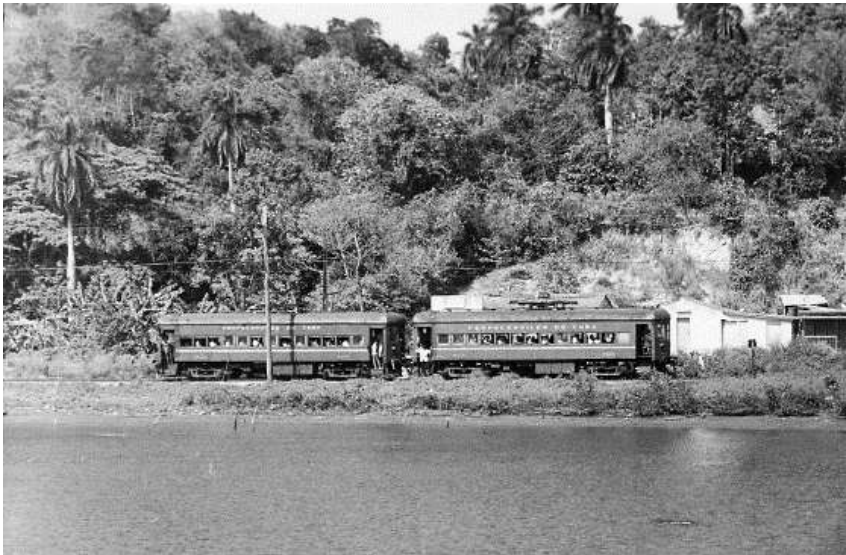


Figura 8. Tren de Hershey. Fuente: Archivo digital de la OCCM.

Se volvió a leer el acta, el 22 de septiembre de 1916, para conformidad definitiva. Ignacio Sarasúa, quien presidió el concilio municipal, explicó haber apoyado la instancia, dada “la presión ejercida por miembros prominentes del Partido Conservador y porque la opinión general era que se concediera”. En su caso argumentaba ser uno de los más beneficiados, ya que “poseía dos fincas en el Valle de Yumurí, que duplicarían su valor”, por lo cual apoyaba su tramitación legal (AHPM. Miscelánea de Expedientes. Ferrocarril, 1906, Leg. 4, Exp. 304, f.34).

Las modificaciones interpuestas por el ayuntamiento para otorgar el permiso fueron: que el trazado de dicho ferrocarril no llegara a la bahía, que en el barrio de Versalles debía construirse un paradero y solo un cruce de línea que sirviera a la empresa, con el menor perjuicio a los propietarios, ornato y tráfico públicos de dicho barrio, para conectar este ferrocarril a la exportación de las mercancías del ingenio San Juan por el puerto. También, que esa única línea entrara a Versalles por la calle de San Blas, siguiendo por ésta hasta la calle Vera, luego cruzara la de Laborde hasta alcanzar la

línea de ferrocarril a Dubrocq hasta el mar, donde se terraplenarían y construirían los muelles para la carga y descarga.

El alcalde José B. Montero exigió que la concesión se hiciera con la condición de que las calles por donde cruzara la línea tendrían que ser pavimentadas con adoquín de granito, extendiéndose la pavimentación a todo el ancho de la calle, así como en las entrelíneas. Se le dio un plazo de un año para que se ejecutaran las líneas, se pavimentara y se pusiera a funcionar el ferrocarril, si se incumplía se anulaba la concesión sin indemnización. También se le exigió planos con precisiones sobre los lugares para ubicar el paradero, muelle y fábrica (en caso de necesitarla). Estas adecuaciones dilataron su funcionamiento unos años más.

Alfonso Dollero (1919), investigador y testigo de la época contaba sobre los intereses que motivaron esta empresa ferrocarrilera así: “Mr. Hershey está construyendo la línea eléctrica [...] vía más rápida y muy bien acabada [para] favorecer el tráfico de los nuevos ingenios fomentados por el capitalista y del nuevo pueblo con este nombre” (p. 66).

Finalmente, el servicio se concretó el 17 de septiembre de 1921, cuando dio su primer viaje de pasajeros (Síntesis Histórica Provincial Matanzas, 2015).

Trenes y compañías...

De las ferrovías financiadas por asociaciones particulares, debemos significar que prosperaron en la primera década, a pesar de la fluctuación de los negocios. Las vías y almacenes eran comprados por quienes tuvieran mejores condiciones y los intereses locales se cruzaban con otros extraterritoriales.

Por ejemplo, en el año 1909, los FUH enfrentaron la queja presentada a los almacenes de Regla, por los trabajos locales de Lombardo y Cía., a quienes contestaron que, al pasar a su propiedad los almacenes de Matanzas, no habían realizado trabajo alguno en la carrilera entre la calle Refugio, San Andrés y San Sebastián y poco se habían tocado las carrileras, apenas arreglado la perteneciente a Galíndez y Cía.

En mayo, J. M. Tarafa solicitó permiso para construir varios ramales con el fin de comunicar varios almacenes con aquella vía. Entre los almacenes a interconectar estuvieron los de Sixto E. Lecuona, Galíndez y Cía., y los de Lombardo Arrechavaleta y Cía. En el diseño, propuso a FUH pasar las vías por debajo del puente Calixto García.

Y en cuanto a la ramificación hacia Dudrocq, el 5 de junio de 1909, se describió la estructura que tomó aquel interesante tramo, como deslindante entre el mar y litoral. El primer trayecto iniciaría en el almacén no.3 de Galíndez y Cía. en la calle Comercio que entroncaba frente al almacén de Sixto E. Lecuona en la primera calle y el segundo comenzaba en otro establecimiento de esta compañía, se extendía por la calle de Comercio hasta San Ambrosio. Poseería además tres curvas de desviación y, en toda la extensión, las vías, los almacenes 3 y 5, garantizarían la movilidad entre las propiedades de esa agrupación.

En las memorias del proyecto, las líneas se concibieron sin terraplenes, quedando los carriles al nivel rasante de la calle, como se aprecian actualmente. Las carrileras serían de acero, con

guardacarriles y macadán intermedio. El peso a sostener no rebasaría las 60 libras por yarda, las uniones serían de acero de 24 m de largo y 325 libras de peso. En aquellas se explicaba que, en el tráfico de las líneas el pontón de 4 m de luz de acceso al puente giratorio, se haría levadizo con el sistema propio.

El avance ferrocarrilero local fue centralizado por el servicio público de *The Matanzas Terminal Railroad*, inaugurado el 3 de julio de 1911, cuyas líneas enlazaron con las líneas de FUH y el Ferrocarril Cubano de Hershey. Sus oficinas y administración se ubicaron en la calle Canimar no. 4, contando la estimable cifra de 20 km de carriles dentro de la municipalidad (Magazine de La Lucha, 1925).

La empresa se agenció la distribución entre los diferentes almacenes, muelles y refinerías de azúcares, especialmente hacia donde los carros de ferrocarriles se situaron cerca o al lado de sus almacenes (Figura 11). En este sentido, garantizó el tráfico para las plantas de mieles de la *Cuba Distilling Co.*, *Antillas Molasses Co.*; para las de petróleo *Sinclair Cuba Oil Co.*, *Texas Company* y *West Indies Oil Refining Co.*; y, de abonos y ácidos de la *Armour Company* y la *Nitrate Agencies Co.* Además de prestarle el servicio a los almacenes y muelles de la *Munson S. S. Line*, a los de Marzol y Co. y los de Sobrinos de Bea y Cía.



Figura 9. Plano del muelle de la Armour Co. y las vías de ferrocarril hasta las propiedades de la Sinclair Co. y de la propia Armour Co. Fuente: AHPM. Gobierno Provincial. Neocolonia. Admón. Prov. Sección Fomento. Leg.149, Exp.5435. Año 1916.

En la década de 1920, se afianzó con capital particular el ramal Dubrocq. En marzo de 1921, la *Sugar* propuso la construcción de un desviadero, denominado Saturno, hasta la zona de los prácticos, que intersectaría las vías de Ferrocarriles Unidos de La Habana.

En junio de ese año, el jefe de la Policía Especial de la provincia envió al director de Obras Públicas el informe sobre el cruce donde las paralelas del ferrocarril cruzaban la carretera del consejo situado en la calle Plácido, informando que se estaba construyendo en ambas paralelas un terraplén de 15 a 20 m, de 2 m de altura, perjudicando la carretera y el interés público. Solicitó que fuera notificada la

situación al encargado de la obra: Manuel García, por la *Asnair Triest Co.* en acuerdo de los FUH con la *Sugar Molasses*.

Se determinaron irregularidades consistentes en que las paralelas colocadas en el terraplén de la rasante del camino poseían una rampa demasiado pronunciada yendo hacia Dubrocq, lo que resultaba excesivo para el tráfico de tiro por fuerza animal y vehículos de motor, por tanto, se indicaba revisar lo convenido por los implicados.

En 1921, los tiempos de crisis comenzaron a agudizar algunas tensiones subyacentes en cuanto al arrendamiento para ferrocarriles. Sucedió que los representantes y almacenistas de Ferrocarriles Unidos de La Habana protestaron ante el excesivo impuesto en la ciudad matancera por la ocupación de terrenos con este propósito. Otras eran las perspectivas futuras del ramo, que para la fecha se extendía hacia Camagüey y Oriente.

Visual de la infraestructura ferroviaria. El patrimonio heredado

Del incremento de las vías, tanto para ferrocarriles como para transporte público local, la transformación urbanística y la expansión de aquellas hacia el oeste concretó un patrimonio tangible perdurable en la ciudad a partir de la modificación y antropización del litoral y de otras zonas rurales.

En las Figuras 10, 11 y 12 se puede observar una síntesis de lo construido y una parte del alcance que tuvo el desarrollo de la infraestructura ferroviaria en las primeras décadas del siglo XX en Matanzas, y que fue, en definitiva, el resultado final de las numerosas interacciones y del empuje de los intereses que confluyeron alrededor del crecimiento en ese aspecto. En las figuras se pueden constatar la concentración de las vías en el centro urbano y la continuidad de éstas por toda la línea de costa hasta Dubrocq, además del impacto en la arquitectura urbana, el paisaje y parte de las ferrovías que actualmente componen el patrimonio heredado por la sociedad matancera .

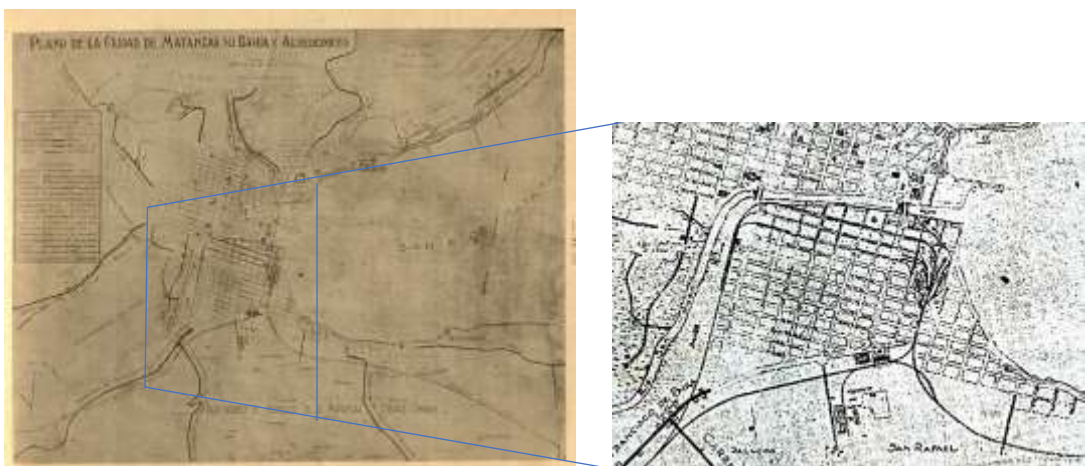


Figura 10. Plano y detalle de Matanzas, donde aparecen señaladas las ferrovías. Magazine *La Lucha*. Digitalizado por la OCCM.

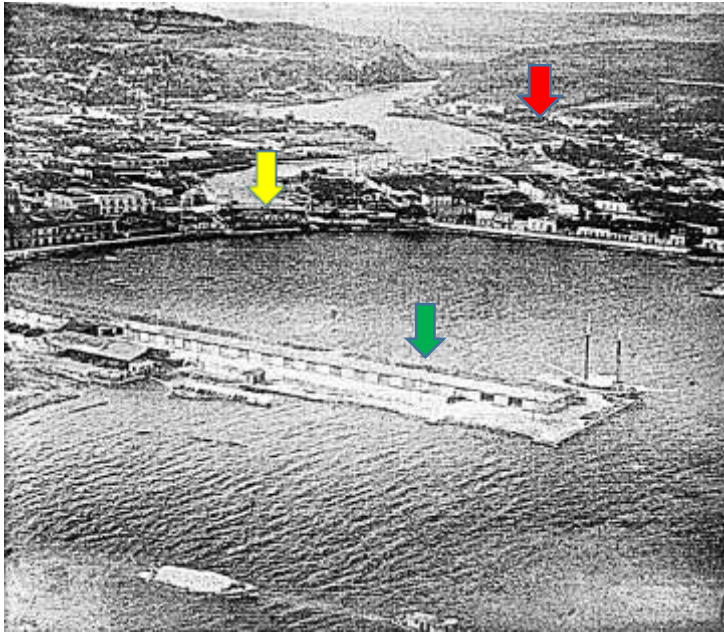


Figura 11. Vista aérea del Muelle Real (flecha verde). En esta foto se observan de las obras del período investigado: el puente de hierro de Versalles (flecha amarilla), y, bordeando la margen norte del Yumurí, la vía férrea Hershey (flecha roja). Fuente: Pérez Orozco (2017).

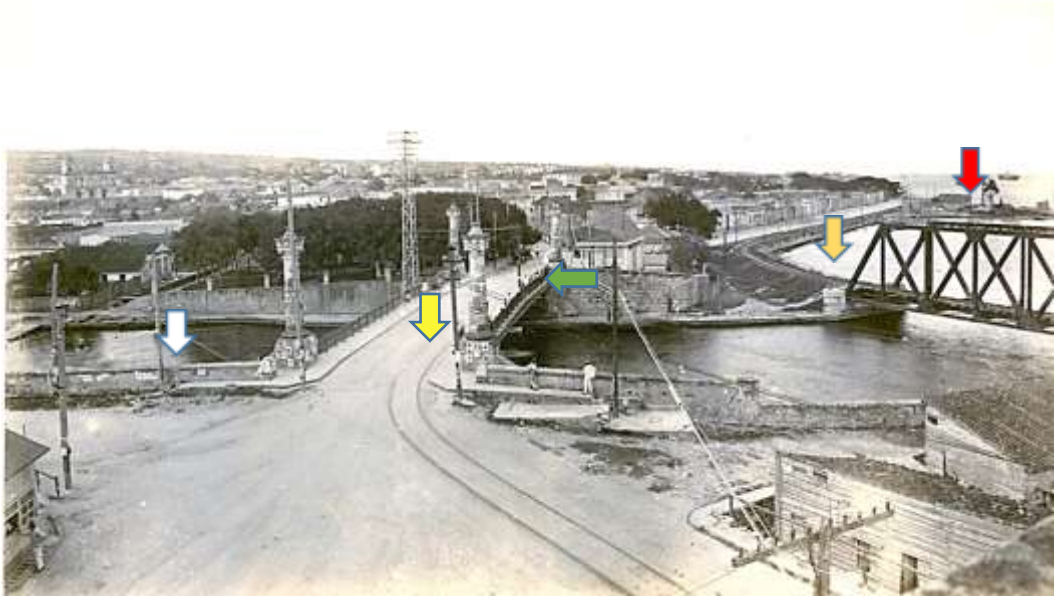


Figura 12. Foto que muestra diferentes obras constructivas: las carrileras de FUH (naranja) y del tranvía (amarillo), el puente de hierro de Versailles (naranja), el puente de La Concordia, el maleconamiento de la margen sur del Yumurí (blanco) y las del montículo marítimo del Chiquirrín (rojo). Fuente: Archivo digital de la OCCM.

Este patrimonio forma parte del conjunto diverso de infraestructuras históricas locales que tipificaron una época y la han trascendido. Observar cotidianamente sus vestigios, constatar los impactos en el medio, posibilita las sensaciones de contacto directo con una historia que parece reciente, pero es centenaria; que antecede, y sobre ella se establecen otras relaciones y estructuras novedosas. La misma se ha conservado en el tiempo y es objeto de inversiones para su conservación y, además, para sostener su funcionamiento, y así continuar acompañando a las generaciones futuras.

CONCLUSIÓN

La ciudad-puerto de Matanzas es un caso típico de desarrollo infraestructural, donde se patentizan los cambios impulsados desde el periodo de ocupación militar estadounidense y durante las primeras décadas por las instancias gubernativas de la República. Existió la voluntad política para dar impulso a las innovaciones que repercutirían en el destaque de la ciudad a nivel internacional. La profundización del sistema socioeconómico capitalista ofreció la oportunidad para la conjugación de intereses foráneos y particulares con los públicos, por lo que se puede apreciar en relación con la rehabilitación y renovación del puerto y el incremento de la infraestructura ferroviaria, que en las dos primeras décadas alcanzó más de 120 km de vías para transportación de cargas y pasajeros. Además posibilitó el fomento de almacenes y construcciones adyacentes a las estaciones para facilitar los diferentes servicios, entre los que sostiene un auge el tranvía, en la medida que crecían las necesidades de la ciudad en continua urbanización, hacia el oeste.

Las particularidades que distinguen la infraestructura ferroviaria fomentada en las primeras décadas en la ciudad, se expresan en el notable ajuste de su construcción a condiciones geográficas e hidrológicas. Establecer estructuras que solucionaran la comunicación sobre las desembocaduras de los ríos, disponerlas a escasos metros del mar, articular puentes para vías férreas, construir las mismas en terrenos bajos, siguiendo la línea de costa, y que no afectaran las arterias ciudadinas y a los pobladores, supusieron retos tanto para los contratistas como para el control ejercido por el gobierno local. La continua atención al fomento de esta infraestructura resultó *a posteriori* en un patrimonio (funcional o no) constatable en la actualidad, y que, sin dudas, tipifica la urbe en términos históricos.

La ampliación de la infraestructura ferroviaria entre 1901-1921 en la ciudad de Matanzas constituye un aspecto esencial para la comprensión de su historia socioeconómica, y aunque la urbe no logró los estándares productivos y comerciales que emularan con su auge anterior, sí constituye un punto de referencia en cuanto a sus transformaciones urbanísticas, arquitectónicas y patrimoniales.

NOTAS

¹ El plano es original, la escala en la parte inferior y centrada de la primera imagen, es apenas perceptible. En la segunda imagen se amplía y resalta el enclave portuario urbano en el río San Juan y la zona de los terrenos de Dubrocq, alrededor del Castillo de San Severino, donde se construiría el nuevo Muelle.

² El grupo de decisores que aprobaron la propuesta estuvo integrado por los concejales Mario Aguirre, José Angulo, Carlos Barreto, Alejandro Caballero, Abelardo Cañeda, Rafael Valiño Corpus, H. Iraeta Lecuona, Rafael López Toledo, Carlos Pintó, Luis P. Quesada, Ignacio Sarasúa, M. Y. Figueras, Arturo Urquiza, Pedro Villavicencio, Carlos Valdés. La sesión donde fue aprobado dicho proyecto la presidió I. Sarasúa, quien asumió por el sustituto del Alcalde, Guillermo Súrbita, quien había enfermado. Barreto declararía luego que el permiso a la Cía. de Hershey era ilegal, pues los concejales en la sesión no alcanzaban las 2/3 partes (AHPM. Miscelánea. Ferrocarril, 1906, Leg. 4, Exp. 304, f.34).

³ Compañía que por estos años fuera adquirida por la *Sugar Products Co.*

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aldana, J. (1977). *Azúcar, minería: los primeros ferrocarriles de Cuba*. Editorial Oriente.

Alonso, X. (1912). *Los ferrocarriles en Cuba*. s.c.e.

Álvarez Estévez, R. (1980). *Azúcar e inmigración (1900-1940)*. Editorial de Ciencias Sociales.

Aróstegui, L. M. (2009). "El ferrocarril de Puerto Príncipe a Nuevitas". *Trocha*, 1435, 64-77.

Dollero, A. (1919). *Cultura Cubana. La provincia de Matanzas y su evolución: obra histórica ricamente ilustrada*. Seoane y Fernández.

Fedele, J. & Domínguez Roca, L. J. (2015). Puerto y ciudad. *Transporte y Territorio*, 12, 1-15.

- Fernández, F. (2001). *El primer ferrocarril español se construyó en Cuba*. Fundación Hispano-Cubana.
- Funes-Monzote, R. (2008). *De los bosques a los cañaverales. Una historia ambiental de Cuba (1492-1926)*. Editorial de Ciencias Sociales.
- González Arestuche, L. (2009). *Puentes de Matanzas*. Ediciones Matanzas.
- González G., I. (2013). *El ferrocarril. Joya del patrimonio industrial*. Científico-Técnica.
- González, M. (2018). *Los rieles que hicieron ciudad*. Ediciones Boloña.
- Herrera Sorzano, M. (20 de agosto 2020). El puente giratorio de Matanzas. [post] <https://www.facebook.com/101097864961469/posts/el-puente-giratorio-de-matanzas-mercedes-herrera-sorzanodurante-la-primera-mi/178084803929441/>
- Ibarra Cuesta, J. (1995). *Cuba: 1898-1958. Estructura y procesos sociales*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Iglesias García, F. (1999). *Del Ingenio al Central*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Iglesias Utset, M. (2011). *Metáforas del cambio de la vida cotidiana (1898-1902)*. Ediciones Unión.
- Magazine de La Lucha. (1925). s.n.
- Le Riverend, J. (1971). *Historia Económica de Cuba*. Editorial Pueblo y Educación.
- Leslie Brull, R. (1935). *Problemas de la nueva Cuba*. s.c.e.
- López, G. A. (2008). ¿Las infraestructuras como proyecto de ciudad? Algunas reflexiones sobre Burgos una ciudad entre Castilla y León. *Ciudades*, 11, 105-132.
- Moreno Friginals, M. (1978). *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*. 3 Tomos. Editorial de Ciencias Sociales.
- Núñez Jiménez, A. (2012). *Geotransformación de Cuba*. Editorial Científico-Técnica.
- Pérez de La Riva, J. (2004). *La conquista del espacio cubano*. Fundación Fernando Ortiz.
- Pérez Orozco, L. (2017). *Matanzas en el visor del tiempo*. Ediciones Boloña.
- Pino-Santos, O. (2007). *Asalto a Cuba por la oligarquía financiera*. Editorial Félix Varela.
- Santamaría García, A. (1995, mayo-agosto). "Los ferrocarriles públicos cubanos 1830-1959. La doble dependencia". *Revista de Indias*, LV, 485-515.
- Santamaría García, A. (1998). "El ferrocarril en la Antillas españolas (Cuba, Puerto Rico, y la República Dominicana) 1850-1995". En J. Sanz Fernández (Coord), *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*(pp. 289-334). Editorial Ministerio de Fomento. <http://hdl.handle.net/10261/63979>

Santamaría García, A. (2002). *Sin azúcar no hay país: la industria azucarera y la economía cubana (1919-1939)*. CSIC Colección Americana.

Santamaría García & García, A. (2004). *Economía y colonia: la economía cubana y su relación con España 1765-1902*. CSIC.

Santamaría García, A. et. al. (2020). *Ferrocarril, historia, espacio, y patrimonio*. DIGITAL.CSIC <https://digital.cisc.es/handle/10261/210063>

Sorhegui D'Mares, A. (2007). *La Habana en el Mediterráneo americano*. Imagen Contemporánea.

Síntesis Histórica Provincial Matanzas. (2015). Editora de Historia.

Zanetti, O. (1996). *Dinámica del estancamiento. El cambio tecnológico en la industria azucarera entre 1926 y 1959*. Instituto de Historia de Cuba.

Zanetti, O. (2012). *Esplendor y decadencia del azúcar en las Antillas Hispánicas*. Editorial de Ciencias Sociales.

Zanetti, O. & García, A. (1987). *Caminos para el azúcar*. Ciencias Sociales.

FUENTES ÉDITAS E INÉDITAS

Archivo Histórico Provincial de Matanzas (1901) *Mapas y planos*. Legajo 33, Expediente 174.

AHPM. (1 de junio 1905) *Actas Capitulares*. Folios 556-557.

AHPM. (1905) *Actas Capitulares*. Folio 522.

AHPM. (1905) *Actas Capitulares*. Folios 556-560.

AHPM. (22 de mayo 1909) *Actas Capitulares*. Folio 426.

AHPM. (1906) *Miscelánea de expedientes. Ferrocarril*. Legajo. 4, Expediente. 304, folio 11.

AHPM. (1916) *Miscelánea de expedientes. Ferrocarril*. Legajo. 4, Expediente 304, folio 1.

AHPM. (1916) *Gobierno Provincial. Neocolonia. Admón. Prov. Sección Fomento*. Legajo 149, Expediente 5435.

LA AUTORA

Raiza Katiuska Olivera Fleita

Investigadora, poeta y promotora literaria. Licenciada en Historia de la Universidad de Oriente (2006) con un MSc. en Estudios Cubanos y Caribeños (2012). Posee la categoría docente de Profesora Auxiliar desde 2017. Profesora de la Universidad de Matanzas (2013-2018). En la actualidad se desempeña como especialista en el Archivo Provincial Histórico de Matanzas.

Ha ejercido como relacionista pública, secretaria docente, metodóloga. Miembro de la UNEAC y la UNHIC. Se ha especializado en historia regional y local. Entre sus publicaciones científicas se encuentran: Ensayo de la imprenta en la región del Guacanayabo (1840-1866) en *Bibliographica Americana*, 2016; Los nuevos caminos de la Sanidad. Santiago de Cuba 1899-1909, en *Del Caribe*, 2015; Matanzas republicana. Impulsos políticos a la ciudad portuaria (1901-1906) en CD del Evento Internacional Talleres de Historia Regional y Local 2019, auspiciado por el Instituto de Historia de Cuba.

En la actualidad sistematiza la investigación relacionada con la historia de la infraestructura en Matanzas (1899-1934).