

LA EVOLUCIÓN DEL FERROCARRIL DE JÚCARO A MORÓN, EN EL CONTEXTO DE LA ESTRUCTURA SOCIO ECONÓMICA DEL ESTADO NACIÓN DE 1899-1920

THE EVOLUTION OF THE RAILWAY FROM JÚCARO TO MORÓN, IN THE CONTEXT OF THE ECONOMIC PARTNER STRUCTURE OF THE NATION STATE OF 1899-1920

Autores: Lic. Tahimi Arroix Jiménez

Dra. C. Marilyn Paula Jiménez Vega,

Institución: Universidad de Ciego de Ávila Máximo Gómez Báez

Correo electrónico: tahimiaj@sma.unica.cu

RESUMEN

El trabajo parte de las particularidades socioeconómicas del ferrocarril de Júcaro a Morón en el contexto de 1899-1920. Se identifican y se analiza el surgimiento y evolución del ferrocarril de la Trocha en la antigua provincia de Camagüey. La aplicación de leyes, órdenes en la región y la aceptación de las mismas en el ferrocarril es una de las cuestiones a tratar. Se destaca el proceso de arrendamiento de compañías y la venta del ferrocarril. Impacto socioeconómico del Ferrocarril de Júcaro a Morón de 1899-1920 establece vínculos entre las compañías azucareras con el ferrocarril de Júcaro a Morón y el puerto de Júcaro. El enfrentamiento entre la compañía azucarera del central Stewart y las ferroviarias por el dominio del cruce de «Domínguez», la repercusión económica, política y social del traslado de las oficinas del ferrocarril de Júcaro a Morón a la ciudad de Camagüey. Y el crecimiento socioeconómico de Ciego de Ávila en el contexto del estado nación.

Palabras clave: Ferrocarril.

ABSTRACT

The work leaves of the socioeconomic particularities of the railroad from Júcaro to Moron in the context of 1899-1920. They are identified and it is analyzed the emergence and evolution of the railroad of the Trail in the old county of Camagüey. The application of laws, orders in the region and the acceptance of

the same ones in the railroad are one from the questions to try. He/she stands out the process of lease of companies and the sale of the railroad. I impact socioeconomic of the Railroad of Júcaro to Moron of 1899-1920 establishes bonds among the sugar companies with the railroad from Júcaro to Moron and the port of Júcaro. The confrontation between the sugar company of the central Stewart and the rail ones for the domain of the crossing of «Domínguez», the economic repercussion, politics and social of the transfer of the offices of the railroad of Júcaro to Moron to the you take care of Camagüey. And the socioeconomic growth of Blind of Ávila in the context of the state nation.

Keywords: Railroad.

INTRODUCCIÓN

Como parte del rescate de la historia ferroviaria en Cuba, el Partido Comunista de Cuba y el Gobierno cubano le han concedido al transporte ferroviario un papel primordial. La importancia de este servicio, así como los factores que condicionaron su peculiar desarrollo han permitido desentrañar hechos y acontecimientos de gran valor historiográfico.

El proceso de evolución del ferrocarril de la Trocha en los años 1899-1920 es indispensable para esclarecer las tendencias históricas que funcionaron con la penetración norteamericana. El estudio de las profundas transformaciones sociales y económicas de estas décadas, permiten considerar que estos procesos han sido estudiados. Sin embargo, es necesario profundizar en la investigación de los mismos, sobre todo en el sistema de contradicciones existentes.

Desde el siglo XVIII, coincidiendo con el auge azucarero cubano, la sacarocracia criolla cifró sus esperanzas en una línea férrea que reduciría a la mitad de los gastos de transporte del azúcar. Con el ferrocarril triunfaban las ideas progresistas de la sociedad criolla frente al dogmatismo de la gobernación española. De esta manera surge hace más de 177 años el ferrocarril en Cuba. Su construcción comenzó en 1835 y su inauguración el 19 de noviembre de 1837, comenzando una nueva era en el desarrollo económico y el comienzo de la industrialización del país.

El ferrocarril facilitó la transportación de productos y vía de comunicación entre los pueblos, es un medio de transporte que, a diferencias de otros, desafía las inclemencias del tiempo. La palabra ferrocarril viene del latín ferrun y carril, lo cual quiere decir «carril de hierro», y se denomina como tal el camino con dos carriles paralelos de acero sobre los cuales encajan las ruedas de un carruaje arrastrado, generalmente por una locomotora.

Al inaugurarse el ferrocarril en Cuba se situó en el segundo en América Latina y en la séptima nación del mundo en poseer este adelanto científico-técnico, solo antecedido por Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Austria, Bélgica y Rusia.

La estructura socioeconómica erigida en la Isla de Cuba en la primera década del XX, implicó profundos cambios, siendo la economía el punto clave de los grandes monopolios extranjeros, cuyos intereses se encontraban en el desarrollo del ferrocarril y el azúcar.

El estudio de estos veinte años forman un cuadro de situaciones que se gestan y desarrollan como son: cambio de amos, caudillismo, guerras internas, espejismos parlamentario, inestabilidad política, penetración y dominio económico extranjero, surgimientos dictatoriales, crisis cíclicas, entre otros.

Durante la concentración económica impuesta por el auge industrial azucarero, las tierras pasarían a manos de monopolios que desmantelaron viejos trapiches e ingenios incosteables para sustituirlos por grandes centrales. Esos emplazamientos privilegiaron la zona, beneficiadas tanto con la industria como por el tráfico del azúcar, devinieron cinturón de riqueza que atrajo braceros, técnicos y hombres de empresas.

El ferrocarril de Júcaro a Morón habría de satisfacer una de las necesidades económicas y de los servicios de la antigua provincia de Camagüey. El impacto del transporte ferroviario sobre la economía es un asunto de gran importancia en el contexto de la estructura socioeconómica del estado nación, por cuanto favorece la transportación de carga y de servicio público. En otro orden de cosas, las compañías que se establecen consolidan la penetración y el dominio político.

Desde la perspectiva historiográfica, el tema de «La evolución del ferrocarril de la Trocha de Júcaro a Morón en el contexto de la estructura socioeconómica

del estado nación de 1899-1920» enriquece la historia del territorio y la historia de los ferrocarriles en Cuba, al tratar la evolución de este ferrocarril desde un análisis crítico que abarca un cuarto de siglo, así como las características del ferrocarril de esta comarca que favorece la transformación de la estructura socio-económico.

El ferrocarril de la Trocha de Júcaro a Morón contribuye a preservar, conservar y mostrar las riquezas de este patrimonio de valor histórico, simbólico, cultural, patriótico, y no sólo referimos a los valores exhibidos en los museos y a los que se encuentran en explotación, sino a fuentes primarias y trabajos investigativos. El estudio económico, político y social del ferrocarril que hace Oscar Zanetti y Alejandro García en «Caminos para el azúcar», constituye un referente primario porque integra varios aspectos decisivos para el análisis del tema en la etapa comprendida.

En la referida obra se aborda el arrendamiento del ferrocarril de la Trocha por Tarafa y cómo este se apodera del ferrocarril a través de la compra y la unificación de dichas compañías, donde queda incluido el Ferrocarril de Júcaro a Morón como parte del Ferrocarril Norte. Asimismo, aborda temas del Ferrocarril Norte de Cuba y de algunas compañías que negocian con este ferrocarril. No trata el tema del ferrocarril asociado al surgimiento y desarrollo de la industria azucarera en dicha región, ni de las compañías que se asientan en la zona.

En el libro de Oscar Pino Santos, «Asalto a Cuba por la oligarquía financiera yanqui», se hace un análisis económico de las compañías que había en el país durante la etapa de la República. El autor demuestra que la intervención extranjera fue incapaz de provocar un crecimiento económico adecuado en el país, al fomentarse la mono-producción y la mono-exportación. Refiere a las compañías tanto azucareras como ferroviarias que operaban en otras regiones del país.

Son insuficientes los estudios sobre las compañías norteamericanas que se apoderaron de la línea férrea que se asientan en la región de la Trocha las pocas evidencias aparecen en fuentes bibliográficas que se conservan en el archivo del Ferrocarril Norte en Camagüey donde se pudo constatar que en esta etapa hay una inestabilidad y enfrentamiento entre las compañías que

conlleva a que surjan empresas y desaparezcan otras en los años de 1899-1920.

Por su parte, Hortensia Pichardo en «Documentos para la Historia de Cuba» Tomo II revela las leyes que establece el gobierno relacionada con el ferrocarril (La Enmienda Platt, La Orden Militar # 34 o Ley Ferrocarrilera, Orden Militar # 61 del deslinde de las tierras), que durante estos años son puesta en práctica por los gobiernos de la pseudo-república. Esta obra se convierte en un material indispensable para el presente trabajo, pues nos permite realizar un análisis jurídico de estas legislaciones y apreciar cómo se aplican en el ferrocarril en esta región.

Desde la prensa de la época se han revisado artículos del periódico El Pueblo, El Camagüeyano estos documentos incluyen diversos espacios orientados a desentrañar el auge del ferrocarril cubano y de la región en esta etapa y los instrumentos de dominación yanqui relacionados con el ferrocarril de la Trocha. El trabajo del investigador Carlos Manuel Mata Rodríguez, con el título «El Ferrocarril Militar de la Trocha Júcaro – San Fernando», contiene un recorrido gráfico de la línea, las estaciones y los fortines en la etapa de la colonia, así como los principales representantes. Esta investigación carece de un análisis cualitativo de la información del ferrocarril, tampoco refiere al proceso de intervención norteamericana ni las leyes que se aplicaron en aquella etapa en el territorio, ni lo que significa esto para el ferrocarril.

Otro estudio que ha servido de referencia aparece en Cuadernos de historia avileña IV, por el licenciado José Martín Suarez Álvarez titulado «Curioso enfrentamiento entre dos consorcios yanquis» nos aporta un análisis acertado sobre el conflicto de las compañías azucareras y ferroviarias por el pago de la transportación del azúcar por las vías férreas, sin embargo, no se explica la relación del ferrocarril de Júcaro a Morón con el surgimiento y desarrollo de la industria azucarera.

Se consultaron otros trabajos de carácter teórico metodológico que sirvieron de hilo conductor en la investigación. Tal es el caso del libro El Ferrocarril: Joya del Patrimonio Industrial de Indalecio González Guzmán 2013, El Ferrocarril en Guantánamo de 1854-1905 de Ladislao Guerra Valiente del 2010, La Estación

Central de los Ferrocarriles y El coche Mambí de Mariano García Rodríguez 2010 y otras que aparecen reflejadas en la bibliografía del trabajo.

Se han consultados otras fuentes bibliográficas del Archivo Histórico del Ferrocarril de Cuba División Camagüey (AFC), en el Archivo Histórico Provincial de Camagüey en el fondo ferrocarril, así como en la bibliotecas municipales de Morón y provinciales de Ciego de Ávila y Camagüey, que nos brindan información aislada del ferrocarril Júcaro & San Fernando de 1899-1920, al no relacionar los hechos sociales con los económicos en análisis de este ferrocarril.

Lo expuesto con anterioridad permite definir como problema de esta investigación: ¿Cómo evolucionó el ferrocarril de Júcaro a Morón, en el contexto de la estructura socioeconómico del estado- nación de 1899-1920?

El análisis efectuado del tema permite definir como objeto de investigación: el ferrocarriles de Júcaro a Morón y como campo de acción: la evolución del Ferrocarril de Júcaro a Morón de 1899-1920.

Objetivo General de la investigación es: Demostrar cómo la evolución del ferrocarril de Júcaro a Morón, contribuyó al proceso de consolidación de la historia del ferrocarril en el territorio en el período de 1899-1920.

En consecuencia, la hipótesis es la siguiente: La evolución del ferrocarril de Júcaro a Morón, en el contexto de la estructura socioeconómica del estado-nación cubano de 1900-1920, contribuyó a la transformación socioeconómica del territorio de la Trocha.

MATERIALES Y MÉTODOS

El diseño responde al paradigma cualitativa- cuantitativo y se realizaron entrevistas a personas del poblado de Júcaro al sur del territorio avileño, teniendo en cuenta los aspectos a investigar que expresan la realidad de cómo ocurrió el proceso de penetración y dominación de las compañías y cómo eran las condiciones de vida y de trabajo de aquellos hombres.

Se emplean métodos del nivel teórico del conocimiento científico que facilitan ascender al pensamiento abstracto a través de los conceptos, los juicios y los razonamientos que se emplean para construir el proceso evolutivo del ferrocarril de la Trocha de Júcaro a Morón entre ellos:

Analítico-sintético, Inductivo-deductivo, Hipotético deductivo, Histórico Lógico, Fenomenológico, Etnográfico, Histórico-Analógico-Comparativo, Retrospectivo, Consecutividad.

El tema objeto de estudio se inserta en el campo de los estudios descriptivos-explicativo, en correspondencia con la literatura consultada que abarca documentos de la época, otros textos escritos por prestigios estudiosos de la Historia de Cuba y del territorio.

Aporte consiste:

En el análisis histórico del ferrocarril de la Trocha de Júcaro a Morón, se distinguen dos etapas: la primera de 1870-1898, utilizado con fines militares por el Ejército Español, la segunda de 1899-1920 se vincula con la creación de centrales azucareros cercanos a las vías de este camino de hierro donde tiene lugar la penetración de compañías norteamericanas que competían por el dominio socio-económico de la región apoyado en las leyes vigentes del ferrocarril cubano.

RESULTADO Y DISCUSIÓN

En el análisis histórico del ferrocarril de la Trocha de Júcaro a Morón, se distinguen dos etapas: la primera de 1870-1898, utilizado con fines militares por el Ejército Español, la segunda de 1899-1920 se vincula con la creación de centrales azucareros cercanos a las vías de este camino de hierro donde tiene lugar la penetración de compañías norteamericanas que competían por el dominio socio-económico de la región apoyado en las leyes vigentes del ferrocarril cubano.

CONCLUSIONES

El ferrocarril en Cuba presenta un conjunto de características comunes en el territorio nacional, pero al mismo tiempo son posibles identificar determinadas particularidades socioeconómicas como es el caso del ferrocarril de la Trocha de Júcaro a Morón entre ellas encontramos las siguientes:

El ferrocarril que se construyó en la región de la trocha fue primeramente militar, el ejército español escogió este lugar estratégico seleccionado dada las condiciones geográficas favorables para impedir el paso del Ejército Libertador

al occidente de la Isla ya que el mismo se extendía desde la costa norte a la sur. La línea férrea fue re-fortificada por fortines y custodiada por tropas españolas las 24 horas del día. Contaba además de una alambrada y otros avances tecnológicos de la época que se introdujeron resultando bastante costosa la obra.

Tras culminada la guerra de 1895, la Isla de Cuba pasó a manos de los Estados Unidos de América comenzando un nuevo período de dominación política y penetración económica a tales efectos se aplican mecanicismos como la Enmienda Platt y diferentes órdenes militares. La puesta en práctica de leyes, enmiendas y de órdenes militares aseguraban el control y la hegemonía del gobierno interventor en la Isla. Con la Orden Militar # 34 o ley ferrocarrilera se estableció el orden y mantenimiento de todos los consorcios ferroviarios existentes en el país ya que esta regulaba y establecía todo lo relacionado con los ferrocarriles en Cuba.

Bajo este régimen el ferrocarril de la Trocha de Júcaro a Morón pasó como trofeo de guerra a Estados Unidos y este desde muy temprano comenzó a explotarlo bajo arrendamiento a diferentes compañías, sin violar las leyes establecidas por la cámara de gobierno. De manera que, el ferrocarril de la Trocha se convirtió en un gran negocio que proporcionaba grandes ganancias a sus propietarios o compañías arrendatarias.

El establecimiento del puerto de Júcaro en el sur de la región de la Trocha propicio un punto clave en los embarques de azúcar y otros productos, así como la entrada de otros indispensables para el ferrocarril y también para satisfacer algunas necesidades de la población de aquel entonces . El vínculo del puerto con el ferrocarril hizo que proliferara el comercio y las comunicaciones en los entonces pueblos existentes.

El ferrocarril de Júcaro a Morón favoreció a las compañías azucareras que crearon las fábricas de azúcar y ramales próximos a la línea del ferrocarril por lo que se benefició el desarrollo y traslado de productos de la industria azucarera del central a sus destinos. Entre las compañías ferroviarias se manifestaron litigios legales provocados por mantener el control económico del territorio y para impedir que se vendiera azúcar ilegal proveniente de los centrales de la región. Ejemplo de ello es el enfrentamiento entre las

compañías azucareras y el ferrocarril por el dominio del cruce de Domínguez que se resuelve a favor de los Ferrocarriles Norte de Cuba que eliminó el cruce de las compañías azucareras.

La repercusión del traslado de las oficinas y talleres de Ciego de Ávila pertenecientes al Ferrocarril de Júcaro a Morón a la ciudad de Camagüey, provocado por los dueños del Ferrocarril Norte de Cuba en la región de la Trocha, ocasionó un conflicto que se resolvió con la devolución de las oficinas y talleres del mencionado ferrocarril a su lugar de origen. El nudo ferroviario de Ciego de Ávila causó gran impacto para la economía del país al facilitar el intercambio, comercialización y las comunicaciones entre dos zonas del país el oriente y el occidente, el Sur y el Norte de la región mejorando la expectativa y calidad de vida de sus habitantes.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- Anual Report- Cuba Northern Railways Company 1918-1919 to 1941-1942. Departamento de Contaduría: Archivo Histórico de Camagüey.
- BETANCOURT, J.L.: *Ceballos Historia de una Colonia Norte Americana*, Ed. Oriente, pp. 8-33, Santiago de Cuba, 1985.
- CABRERA, Á.E. {ET.AL}: *Cuadernos de historia avileña VI*, Ediciones Ávila, Colección Ornofay, pp. 19, Ciego de Ávila, 2011.
- CABRERA, Á. [ET.AL.]: *Ciego de Ávila: neocolonialismo e invierno caliente*, Ed. Ávila, Ciego de Ávila, 2010.
- CANEL, E. {et.al}: *Álbum de la Trocha*, La Habana, 1987.
- CIA. S en C Mercaderes 28, La Habana.
- COLECTIVO DE AUTORES: *Historia Local de la provincia de Ciego de Ávila*, Ed. Evelio Rodríguez Curbelo, pp.14, Ciego de Ávila, 1989.
- Cuba, *Anuario Estadístico de la República de Cuba*, 1914. Imp. P. Fernández y Cía, La Habana, 1915.
- Cuba, *Memoria sobre los ferrocarriles en el año de 1931 a 1932*: Imp. Solame y
- CANO, J.J.: Carpeta 103, Periódico El Camagüeyano, Cuba 25 de julio 1923.
- Ferrocarriles de Cuba, del 3 de octubre al 1 de diciembre de 1912, Folio 54, legajo 345, #4732.