

CALESAS, QUITRINES, ÓMNIBUS Y FERROCARRIL URBANO: TRANSPORTACIÓN PÚBLICA EN LA HABANA DEL SIGLO XIX

CALESAS, QUITRINES, BUSES AND URBAN RAILWAY: PUBLIC TRANSPORTATION IN HAVANA NINETEENTH CENTURY

Resumen

La transportación pública en La Habana del siglo XIX tuvo sus orígenes durante las primeras cuatro décadas, cuando calesas, quitrines y ómnibus de alquiler permitieron el enlace entre las áreas fundacionales de intramuros y las nuevas urbanizaciones allende las murallas. Sin embargo, sería el ferrocarril urbano la modalidad de mayor impacto en la movilidad ciudadana, al constituirse a partir de la segunda mitad del siglo como un servicio regularizado y a mayor escala del de transporte público.

Palabras Clave

Ferrocarril Urbano, La Habana, Transporte Público.

Michael González Sánchez

Dirección de Patrimonio Cultural de La Habana
Oficina del Historiador

Ha cursado el Máster en Historia Contemporánea (2004) y en Gestión del Patrimonio Cultural (2010). Es profesor asistente del Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana y trabaja en la Dirección de Patrimonio Cultural de la Oficina del Historiador de La Habana.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 19-IX-2015
Fecha de revisión: 13-X-2015
Fecha de aceptación: 15-XI-2015
Fecha de publicación: 30-XII-2015

Abstract

Public transportation in Havana nineteenth century had its origins during the first four decades, when calesas, quitrines and buses allowed the link between foundational areas of intramural and new developments beyond the walls. However, it would be the urban rail mode greater impact on mobility, constituted from the second half of the century as a regularized and enlarged service of public transport.

Key Words

Railway, Havana, Public Transport, Urban Railway.

CALESAS, QUITRINES, ÓMNIBUS Y FERROCARRIL URBANO: TRANSPORTACIÓN PÚBLICA EN LA HABANA DEL SIGLO XIX

“A las siete corren por las calles varios escuadrones de cuadrúpedos conducidos por los africanos para llevarlos a beber (...) A las nueve va creciendo el rumor por todas partes. (...) las plazas se ocupan con las volantes de alquiler y los caleseros cometen todo género de desorden...”

ZEQUEIRA Y ARANGO, Manuel de
<Reloj de la Havana>

Papel Periódico, 9 de agosto de 1801

“El transporte a los distintos puntos de temporada como San Diego de los Baños, Madruga, Puentes Grandes, Arroyo Naranja, etc., se hacía por medio de volantas y quitrines, calesas y calesines. Para el Cerro había ya ómnibus. Para el transporte particular se usaban las volantas y quitrines en número de 8,500 en la ciudad...”

GONZÁLEZ DEL VALLE, Francisco
La Habana en 1841

“...la facilidad en el movimiento de pasajeros acercará las distancias (...) el progreso general se hará sentir y La Habana [será] dentro de poco insuficiente para contenerse dentro de sus límites actuales, alcanzará proporciones más extensas admitiendo en su seno poblaciones hoy aisladas e imponiendo el establecimiento a su alrededor de varias obras.”

DOMINGO TRIGO, José
Concesionario de la empresa
del Ferrocarril Urbano de La Habana (1857)

1. INTRODUCCIÓN

La Habana de la primera mitad del siglo XIX experimentó en materia de transportación una renovación tecnológica e infraestructural sin precedentes en su evolución histórica. En el decursar de apenas cuatro décadas, circularían por sus calles en calidad de transporte público desde los quitrines, ómnibus y calesas de alquiler, —de socorrido uso para el enlace entre las áreas fundacionales de intramuros y las nuevas urbanizaciones allende las murallas—, hasta el ferrocarril a vapor introducido en el año 1837, el cual además de revolucionar los conceptos de tiempo y distancia, devino elemento influyente en el crecimiento demográfico y espacial¹.

Este auge en el desarrollo del transporte ciudadano si bien se consolidaría en la segunda mitad del decimonónico, —al sumarse al concierto del transporte público el ferrocarril de tracción animal—, fue la consecuencia directa de un proceso de rediseño urbano que tuvo su inicio en las primeras décadas del siglo, resultado de una dinámica económica en alza basada principalmente en la industria azucarera.

Desde finales del XVIII y en la primera mitad del XIX, Cuba y en especial La Habana, tuvieron un notable florecimiento con la transición de la economía de factoría (orientada al autoabastecimiento) a la de plantación, avocada a la exportación. Las reformas económicas orientadas desde España en los primeros años del siglo XIX consolidaron al acceso del azúcar nativo al mercado estadounidense, lo que permitió considerables ganancias. Los adinerados azucareros habaneros, con propiedades que cubrían un extenso territorio en el Occidente del país, destinaron una parte de sus ingresos hacia los repartos o loteamientos de fincas que pasaban así de rurales a urbanas y ensanchaban los límites conocidos de la ciudad².

De hecho, gran parte de la expansión territorial de La Habana durante el siglo XIX tiene una imbricación económica con el fenómeno azucarero, como ha analizado el arquitecto Roberto Segre, donde pueden señalarse como sus factores principales la actividad portuaria, la dimensión territorial del *hinterland*, estrechamente vinculado con las líneas de ferrocarril-, las migraciones y la concentración de la riqueza en manos de una élite habanera que vive y modifica la ciudad y emplea recursos en la construcción de elementos configuradores de la forma urbana, entre ellos almacenes, fábricas y estaciones³. Ello a su vez tuvo impacto directo en la racionalidad de los medios de transporte, su valor utilitario y los criterios de movilidad de sus habitantes.

A través del estudio de fuentes de información primarias de instituciones como el Archivo Nacional de Cuba y el Archivo Histórico de la Oficina del Historiador de La Habana y de una amplia revisión bibliográfica, se señalan hitos en la evolución del transporte público. En ese sentido son perfectamente destacadas en el transcurso del siglo XIX dos etapas históricas, la primera caracterizada por un servicio irregular de carruajes (quitrines y calesas) durante las primeras cinco décadas y una segunda etapa que

comienza en el año 1859 y llega hasta finales del decimonónico, donde el ferrocarril urbano deviene medio protagónico en la transportación al tener a su cuidado por primera vez la administración del servicio de tranvías de tracción animal de la capital.

El ferrocarril urbano no ha sido un tema lo suficientemente estudiado en su totalidad. Es importante señalar que esta investigación hace una caracterización económica, tecnológica y empresarial de esta compañía que aporta elementos para entender su impacto en el urbanismo habanero. Asimismo, pudo hallarse la primera referencia histórica de una concesión de este medio de transporte, hecha al Ayuntamiento en el año 1851.

2. UNA CIUDAD QUE SE MUEVE: DESARROLLO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Para finales del siglo XVIII La Habana era una ciudad de peculiar rasgo topográfico y amurallamiento en forma de lentilla; con calles estrechas orientadas tanto de Este a Oeste como de Norte a Sur —siendo estas últimas las de recorridos de mayores distancias— a través de las cuales se podía lograr la completa circunvalación a través del trayecto que conforman la Avenida del Puerto y las calles de Monserrate y Egido. La ciudad intramuros podía ser recorrida a pie, lo cual era ayudado por la concentración de inmuebles de toda índole alrededor de las principales plazas, verdaderos espacios de jerarquización social y administrativa. En este detalle de un plano de finales del siglo XVIII pueden observarse los límites territoriales de la ciudad intramuros, separada por el Campo de Marte y los terrenos del Arsenal de los primeros asentamientos de extramuros por las calzadas del Cerro y Jesús del Monte.

El estímulo para el desarrollo del transporte urbano estuvo en la profunda relación y la necesidad de comunicación entre la ciudad intramuros y los espacios de extramuros. Los recorridos

ciudadinos estaban dispuestos según los tres ejes viales iniciales que partían de la zona urbanizada; uno que partía de la calle Muralla y continuaba por el camino de San Antonio, un segundo que bordeaba el litoral norte en dirección a la desembocadura del río Almendares y que dio origen a la calle San Lázaro y por último el camino de Guadalupe o Calzada del Monte, considerado el principal enlace entre la ciudad y el campo.

Este último se ramificaba hacia el sur con la Calzada de Jesús del Monte y hacia el oeste con la Calzada del Cerro. Jesús del Monte fue una población establecida alrededor del ingenio San Francisco a mediados del siglo xvii que a inicios del siglo xviii destacó por las actividades tabacaleras alrededor de los ríos Agua Dulce y Malgoa. En 1846 tenía bajo su jurisdicción los caseríos de Arroyo Apolo, Arroyo Naranja, San Juan y la Víbora.

En este detalle de un plano de la capital de mediados del siglo xix pueden definirse con mayor nitidez los espacios allende a la ciudad histórica. La muralla aparece trazada en color negro y en negro también señaladas las principales calzadas hacia los poblados de extramuros, de arriba hacia abajo: San Lázaro, Reina, Jesús del Monte y Vives.

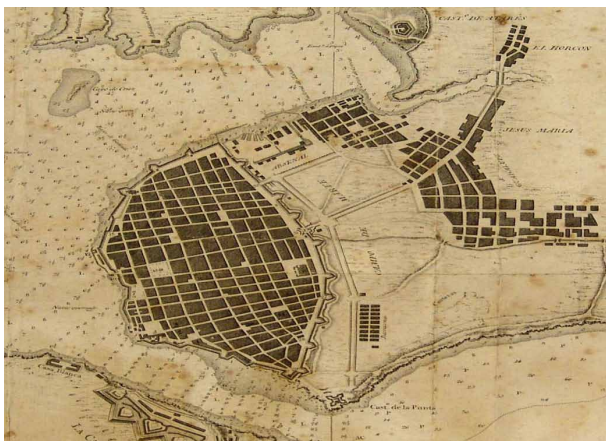


Fig. 1. Plano del Puerto y Ciudad de La Habana del año de 1798, trazado por José del Río. Archivo Histórico de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.

Alrededor del año 1830 se había producido un reordenamiento de la estructura rural habanera⁴, ya completamente explotada, que se había vinculado con la capital a través de una infraestructura de caminos, calzadas y puentes, aunque el tránsito hacia el establecimiento de un sistema de transportación pública habanero tuvo sus antecedentes a finales del siglo xviii, cuando hicieron su aparición los llamados ómnibus o guaguas, como también serían conocidos de manera popular⁵.

Es difícil brindar una descripción detallada de este primer servicio de transportación terrestre debido a la ausencia de fuentes históricas que aporten información verificable, aunque no es de extrañar que se tratase de rústicas carretas tiradas por mulos o caballos, con una relativa frecuencia en sus servicios y un recorrido más o menos aleatorio. Tampoco puede aseverarse que los ómnibus sean considerados específicamente un tipo de transporte ciudadano, pues según las referencias de época fueron utilizados hacia destinos distantes de la ciudad histórica más que propiamente para el movimiento interno. El pésimo estado de las calles, carentes de algún tipo de pavimentación a no ser tierra apisonada y la relativamente pequeña planta urbana, —aún embrionaria—, deben ser toma-

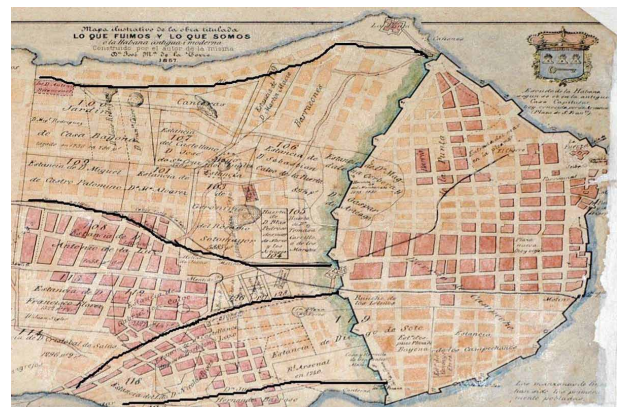


Fig. 2. Mapa Ilustrativo de la obra Lo que fuimos y lo que somos: La Habana antigua y moderna, escrita por José María de la Torre, en el año 1857. Archivo Histórico de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.

dos como factores determinantes en la limitación de los aportes iniciales de transportación de los primitivos ómnibus, situación que cambiaría ya entrado el nuevo siglo.

Si bien las funciones comerciales asumidas por La Habana exigían un constante acarreo de carretas y animales, sobre todo en las áreas cercanas al puerto y a los almacenes, los trasiegos se realizaban en función de la premisa de recorrer las menores distancias, obviando las regulaciones viales. No desacertadamente describía el entonces joven escritor José María Heredia, de apenas quince años, el viajar sobre las “supuestas” calesas de la capital, en diálogo chispeante entre un calesero y su pasajero:

“Calesero: ¿Qué aguarda V. amiguito, que no paga la calesa?”

Juan: ¿Qué calesa?

Calesero: En la que vino.

Juan: Yo vine en una carreta, pintas, de esas que andan, las gentes de estas tierras

Calesero: Vaya, da la plata, no me muelas⁶.”

La introducción del transporte regular de tracción animal vendría a cambiar las formas conocidas de movilidad, con el consecuente impacto en la dinámica espacial y las prácticas socioeconómicas ligadas a ella. Si bien las calesas o volantas existían en Cuba desde la segunda mitad del siglo XVIII, no estuvieron destinadas a un servicio regular de alquiler de pasajeros hasta las primeras décadas del siglo XIX.

Aunque su uso estuvo restringido durante décadas a los sectores pudientes de la ciudad —comerciantes, hacendados y altos empleados del gobierno—, quienes poseían estos carruajes antes mencionados o algún otro como el *cabriollé* y el *tílburí*, de manufactura europea, también podían alquilarse a otros sectores sociales.

“No admira tanto el número crecido del vecindario, quanto el ornato costoso de los trages. Los nobles y empleados se distinguen en el fausto

más brillante. Los plebeyos sin reserva de color ni condición procuran imitarles. Las mujeres sin embargo que devían ser las más picadas de este desorden, se contienen dentro de los términos de una moderada decencia. Lo que es común a ambos sexos es el uso de las Calesas; y como hay algunas expuestas al público para el alquiler en pagando, hasta los negros y negras se visten de la autoridad de pasear en ellas” (sic)⁷.

En su *Ensayo Político sobre la Isla de Cuba*, publicado por primera vez en el año 1804, el sabio alemán Alejandro de Humboldt se lamentaba sobre el pésimo estado de las calles habaneras y citaba a las volantas como el medio de transporte más abundante, al señalar que “...se andaba con el barro hasta la rodilla, y la muchedumbre de calesas o volantas, que son los carruajes característicos de La Habana...”⁸.

Los quitrines, un modelo de carruaje de origen estadounidense pero fabricado en el país, con aspecto similar a la calesa, impresionaron sobremanera de la condesa de Merlin, como reflejarían en su *Viaje a La Habana*, publicado en el año 1844, al afirmar que “... el quitrín o la volanta, con su carácter particular, su extravagante conductor y su mula de trote, tienen alguna cosa de misteriosa y de singular que recuerda la góndola de Venecia...”⁹.

El Doctor Emilio Roig de Leuchsenring, fundador de la Oficina del Historiador de La Habana en el año 1938, fue más específico en sus descripciones sobre los quitrines. Basado en la definición dada por Esteban Pichardo en su *Diccionario Provincial casi-razonado de voces cubanas*, edición del año 1849, en su obra *La Habana: apuntes históricos*, explica que:

“El quitrín era el carruaje insustituible de nuestros campos: con sus ruedas enormes, para darle mayor impulso e impedir que pudiese volcarse; sus largas, fuertes y flexibles barras de majagua; la caja montada sobre sopandas de cuero que le daban a aquella un movimiento lateral, suave y cómodo; su fuelle, de baquetón, para contra-

rrestar en algo los ardores de nuestro sol; sus estribos, de resorte o de cuero, de manera que no opusiesen resistencia a las piedras y árboles del camino; y todo el carruaje tirado por un solo caballo criollo, o dos, o tres... ”¹⁰.

Según los datos recogidos por Justo Zaragoza para el censo del año 1827, en La Habana se contaban con varios miles de volantas y quitrines y centenares de cocheros y otros oficios afines¹¹. Estas cifras deben ser tomadas con reserva, pues en ellas se incluyen regiones bajo control jurisdiccional de la capital pero que no forman parte de su una unidad territorial, como el caso de la villa de Trinidad. No obstante, es de señalar lo elevado del número, indica la relevancia que había alcanzado este medio de transporte en La Habana.

En estadísticas posteriores realizadas por el gobierno español, como el censo del año 1862, esta cifra asciende a aproximadamente 4350 coches¹². Un número significativo si tenemos en cuenta la población total —apenas sobrepasaba los 185 000 habitantes— y en términos de comparación relativa con la cifra de habaneros con disponibilidad de amplios recursos financieros, quienes poseían la casi totalidad de los carruajes mencionados.

Refiere José María de la Torre que los quitrines estuvieron por primera vez dedicados al transporte público hacia el año 1836. Esta es una información que podía tomarse con reservas, sobre todo porque desde principios de siglo autores como Manuel de Zequeira y Arango mencionaban a los quitrines de alquiler como un medio más para el movimiento ciudadano. El alquiler de una volanta de La Habana al Cerro o a Jesús del Monte podía valer un peso fuerte y seis reales, un precio considerable según el costo de vida de la época y el valor monetario¹³.

Ambos tipos de carruajes ligeros estaban concebidos para cargar a dos personas además



Fig. 3. Imagen de un quitrín publicada en el libro de Mialhe. Álbum Pintoresco de la Isla de Cuba, del año 1851.

del calesero, el cual montaba sobre uno de los caballos de tiro. Los quitrines llevaban hasta tres animales enlazados en áreas rurales, según puede ser constatado en grabados de época de afamados artistas como el vasco Víctor Patricio Landaluce y el francés Federico Mialhe.

Los excelentes precios alcanzados por el azúcar en el mercado internacional fue razón más que suficiente para explicar la nueva dinámica que en materia de transportación experimentaba la ciudad. Por su parte, la administración colonial correspondió a los aires de prosperidad promoviendo obras públicas como paseos y avenidas, configurando de esta manera los espacios ciudadanos hacia un mayor y mejor movimiento peatonal y de pasajeros¹⁴.

El gobierno del Capitán General Miguel de Tacón (1834-1838), si bien breve en cuanto al tiempo, fue un ejemplo de urbanismo de gran escala al promover, entre otras obras, la cárcel de La Habana, el teatro, el paseo y el mercado Tacón, —después Plaza del Vapor—, la Calzada de San Luís Gonzaga —llamada más tarde de la Reina—, el Campo de Marte y los mercados del Cristo y María Cristina¹⁵. De esa época son conocidas las descripciones plasmadas por viajeros y literatos sobre el revoloteo de quitrines en el Paseo de



Fig. 4. Quitrines en los alrededores de la Fuente de la India, en el Paseo de Isabel II, en el año 1853. Plano pintoresco de La Habana. 1853. Mapoteca Oficina del Historiador de La Habana.

Tacón, de señoritas de alcurnia, a las cuales no se les tenía permitido bajar de sus carruajes, de jóvenes a caballo que acudían gustosos a estas reuniones informales, de continuas idas y vueltas de los quitrines, que lucían a menudo el blasón de la familia propietaria, como también podía estar reflejado en el atuendo del calesero.

En bucólica prosa resalta la magnífica reseña del español Jacinto de Salas y Quiroga sobre su visita a la ciudad y al Prado, cuando dice que *“a cierta hora de la tarde (...) se ve discurrir por el hermoso paseo a uno de esos ligerísimos carruajes, llevando dos o tres bellas cubanas (...) o es posible inventar carruaje más elegante y lindo...”*¹⁶, o en los versos de José Zacarías González del Valle, quien en *Las muchachas del Paseo*, nos cuenta que:

*“Por ambas partes ruedan los quitrines
al viento dando plácidos aromas:
y en algunos se ven tres serafines,
cual un nido de cándidas palomas”*¹⁷.

La creación de nuevos lugares destinados a los intercambios sociales, el crecimiento territorial de la ciudad y el desarrollo de mejores técnicas

y materiales en la pavimentación de las calles, entre otros factores, influyeron para que fuera creciente la necesidad de viajar de los sectores más pudientes de la sociedad y las capas populares. La circulación de carruajes iría en ascenso para mejorar el movimiento de pasajeros y de cargas, con preponderancia en los circuitos mercantiles, básicamente los que se dirigían a los mercados y a los almacenes del puerto.

Pero fue el crecimiento demográfico experimentado por la ciudad en el siglo XIX lo que justificó con creces las nuevas demandas de transporte urbano. A finales de la segunda década del siglo XIX, la capital contaba con una población que oscilaba entre 94 y 100 000 habitantes, de ellos más de la mitad viviendo en los llamados barrios de extramuros, Jesús del Monte y Cerro. Esta realidad tendría un impacto favorable en el transporte terrestre ciudadano, pues como sucederá con posterioridad con el establecimiento de los tranvías eléctricos, el movimiento de personas entre la ciudad amurallada y sus barrios anexos fue la razón fundamental de la existencia de un servicio regulado de transportación de pasajeros.



Fig. 5. Dos tipos de carruajes que circularon en el país; en primer plano, una carreta destinada para la carga de mercancías, detrás a la izquierda, el carruaje conocido en Cuba como “guagua”, del inglés —wagoon—, tirado por dos caballos, utilizado para la transportación pública durante el siglo XIX y los primeros años del siglo XX. Foto: Anónima.

El servicio de ómnibus de la primera mitad del siglo XIX dictaminó las nuevas reglas de la movilidad urbana. El número de trabajadores asalariados estaba en crecimiento, sobre todo en industrias y servicios enclavados en La Habana intramural tales como el generado por las actividades portuarias, la empleomanía gubernamental y las tabaquerías, por mencionar las más importantes. Fuera de los límites amurallados, barrios como Jesús del Monte contaron con ómnibus y ganaron relevancia socioeconómica como puntos de tránsito entre la capital y las zonas rurales de Santiago de las Vegas y San Antonio de los Baños.

Los ómnibus tenían comparativamente varias ventajas con respecto a los quitrines y calesas. Al igual que estos últimos estaban contruidos de madera, pero con una constitución más sólida, acorde a las malas condiciones de los caminos, soportaban un mayor número de pasajeros y, sobre todas las cosas, transitaban a una mayor

velocidad por disponer de más animales de tiro encargados de la tracción¹⁸.

En el año 1839 se establecieron las primeras líneas de ómnibus regulares, entre Guanabacoa y Regla, mediante coches de mayor porte y capacidad en comparación con las antiguas volantas y quitrines. El uso de estos carruajes tipo diligencia, comenzaría a extenderse internamente por la ciudad y para 1840 enlazaron el Cerro y La Habana; los barrios de Jesús del Monte en 1844, los del Castillo del Príncipe en 1850 y finalmente, los del Cerro a Marianao en el año 1855¹⁹.

Las tarifas exigidas por el uso de los ómnibus estaban por debajo de las pagadas por el quitrín u otro tipo de transporte ligero. Los ómnibus llevaban pasaje a un real por persona, en coches rápidos con más animales de tiro capaces de cubrir las distancias en menos tiempo. A principios de la década de los cincuenta habría un notable auge en la importación de nuevos carruajes de mayores proporciones como el *faetón* y el *break*, ambos de fabricación inglesa.

43



Fig. 6. “Guaguas” estacionadas en la plaza de la Catedral, en el mismo corazón de la ciudad intramuros. Se trataba de un servicio ofrecido generalmente por coches de factura inglesa, de los modelos Faetón o Break, capaces de transportar una decena de pasajeros. En este lugar solía haber un apeadero. La imagen data del año 1900. Foto: Anónima.

3. EL FERROCARRIL URBANO DE LA HABANA: EL TRANVÍA “DE SANGRE”

La Habana de la primera mitad del siglo XIX no contó con un servicio regular de transportación que cubriera el interior de la ciudad, ni por alguno de los itinerarios ferroviarios, ni tampoco por las irregulares líneas de quitrines, calesas y ómnibus, cuyo peso cuantitativo en la movilidad urbana era limitado. Esta responsabilidad histórica le correspondió en la segunda mitad del decimonónico al tranvía de tracción animal o de “sangre”, una innovación técnica llamada a reforzar considerablemente el sistema de transporte existente y masificando como nunca antes el movimiento de pasajeros en la capital.

Las razones que indujeron la adopción de este nuevo medio de transporte en la capital no son muy diferentes a las esgrimidas en los Estados Unidos y las principales ciudades europeas: una coyuntura económica positiva que sustenta el aumento de la población citadina, la plasmación de ese aumento demográfico en el espacio urbano y las crecientes necesidades de movilidad de pasajeros y cargas en las urbes industriales.

En el caso habanero, en unas pocas décadas los tranvías habaneros se adaptaron completamente a la dinámica territorial favoreciendo elementos con profundo impacto en la huella urbana, tales como el crecimiento de la ciudad en el tradicional eje Este a Oeste (las “fronteras” históricas de La Habana de extramuros, Centro Habana y El Vedado), pero sobre todo en el prometedor eje Norte a Sur (Jesús del Monte y Cerro), contribuyendo con la densificación poblacional en espacios desocupados o poco atendidos por la limitada acción urbanizadora emprendida en la época colonial.

El sostenido aumento demográfico de la población y su plasmación directa en el crecimiento espacial a través de los nuevos territorios urba-

nizados, se comportó como un catalizador del establecimiento del sistema tranviario. Es válido señalar que si bien La Habana del año 1850, en el momento que el área urbanizada alcanzaba la Calzada de Galiano, sostenía una población de aproximadamente 140 000 habitantes en unos cuatro kilómetros cuadrados de superficie²⁰.

Tal como había sucedido con la primera línea de tranvía “de sangre” establecida en el año 1832 en los Estados Unidos, nación pionera en la introducción de este tipo de transporte público, la Empresa del Ferrocarril Urbano de La Habana (EFUH, inscrita en el año 1857) tuvo también como premisa el enlace entre núcleos urbanos de peso demográfico y perspectivas de desarrollo socioeconómico. La *New York and Harlem Railroad Company*, encabezada por el presidente del *Chemical Bank of New York*, John Mason, unía mediante raíles la ciudad de Nueva York con el suburbio de Harlem, aunque es justo reconocer que en sus orígenes estuvo concebida como una línea suburbana, con destinos que iban más allá de las áreas metropolitanas²¹.

También es perentorio apuntar que la EFUH no fue la primera de su tipo iniciada en Cuba, pues le precedería por más de una década el llamado “tranvía de Guanabacoa”, un modesto servicio de transporte urbano con el propósito de enlazar dos poblados ultramarinos, Guanabacoa y Regla. Esta línea debió su fundación a los intereses de un grupo de empresarios habaneros guiados por Manuel Pastor Fuentes, conde de Bagaes, que unieron capitales a principios de la década de los cuarenta para explotar las recién descubiertas minas de carbón de piedra en Guanabacoa, una roca con propiedades combustibles con amplias posibilidades de venta a fábricas y vecinos para usar en hornos y cocinas.

Aunque el conde, conocido dueño de ingenios en Cuba y traficante de esclavos africanos, decidió nombrar la mina con el nombre de “La prosperidad”, su yacimiento se agotó rápidamente,

lo cual motivó a los accionistas a establecer un servicio público de transportación aprovechando la infraestructura ya creada, un trayecto de aproximadamente cuatro kilómetros que terminaba en unos almacenes localizados muy cerca del mar para el traslado de las piedras, en el poblado de Regla, y que comenzaba en territorio guanabacoense. El historiador español Jacobo La Pezuela lo describiría de esta manera:

“... y por la parte de Guanabacoa con 2 carrileras urbanas que penetren en la misma villa, una hasta la plaza de la iglesia parroquial y otra hasta la de Santa Rita...”²².

Sin embargo, el 18 de julio de 1858 la empresa fue vendida a un grupo de empresarios que con un capital de 106 323 pesos fuertes planeó y ejecutó la expansión de las líneas hacia otras localidades de Regla, en particular una que fuera bordeando el mar y llegara hasta el muelle de la primera Compañía de Vapores de la Bahía.

La primera mención de que se tenga noticias sobre un servicio de transportación pública para La Habana y no para ninguno de sus términos municipales, —como era la calidad administrativa de las villas de Guanabacoa y Regla—, data del primero de marzo de 1851, cuando en Cabildo extraordinario regido por el alcalde Manuel Pedroso y Echeverría, el señor capitular Crespo y Ponce de León, notable jurisprudente habanero, promueve la construcción de un ferrocarril urbano que se destinase para la recogida de basuras en la capital, teniendo en cuenta los graves problemas y gastos innecesarios que dicho servicio significaba para las arcas municipales. Según sus palabras, aceptadas por unanimidad y elevadas a la Capitanía General,

“...se invite al público a la construcción de un camino de hierro desde el places de la Punta al sitio conocido como los Uveros más allá del castillo de Santa Clara con un ramal de ese punto a uno de los más centrales de los barrios de extramuros; cuyos vehículos con solo la conducción de

las basuras y de los materiales para las fábricas y reparaciones de casas intra y extramuros ha de dar pingue producción...”²³.

Tres meses después, cumpliendo a cabalidad los acuerdos del ayuntamiento habanero, se hizo pública la subasta para la empresa del ferrocarril urbano al publicarse la convocatoria en la Gaceta de La Habana del 12 de junio. Sin embargo, no se presentó ninguna licitación, por causas aún no esclarecidas totalmente. Quintiliano García y María de Mendive afirman que la propuesta no llamó mucho la atención debido a la difícil situación económica que embargaba al país²⁴. Ello preparó el terreno económico y financiero de la capital para que en el año 1857 un ciudadano español radicado en la Isla, José Domingo Trigo, administrador hasta ese momento de una empresa dedicada al tráfico de carga por carretones, obtendría la licitación para un proyecto de tranvías tirados por fuerza animal en el entorno urbano de la capital²⁵.

El Real Decreto del 5 de febrero de 1859 sentó las bases para el reinado del tranvía entre los medios de transportación masiva de La Habana. Mediante la concesión a José Domingo Trigo podía poner en funcionamiento cuatro líneas de tranvías que serían explotadas por la empresa Ferrocarril Urbano de La Habana, creada por él, sentándose las bases para un servicio regular de transporte que subsistirá hasta finales del siglo XIX, cuando las franquicias otorgadas por el gobierno español serían adquiridas por la *Havana Electric Railway and Company*, propietaria exclusiva del servicio de tranvía eléctrico en la capital y en otras provincias del país.

La primera línea autorizada a Trigo tendría su paradero en la Plazoleta de San Juan de Dios, en la manzana que forman las calles San Juan de Dios, Empedrado, Habana y Aguiar, y contaría con dos ramales, uno hacia el Cerro y otro hacia Jesús del Monte. Los tranvías salían por las calles de Empedrado y Egido hasta la puerta

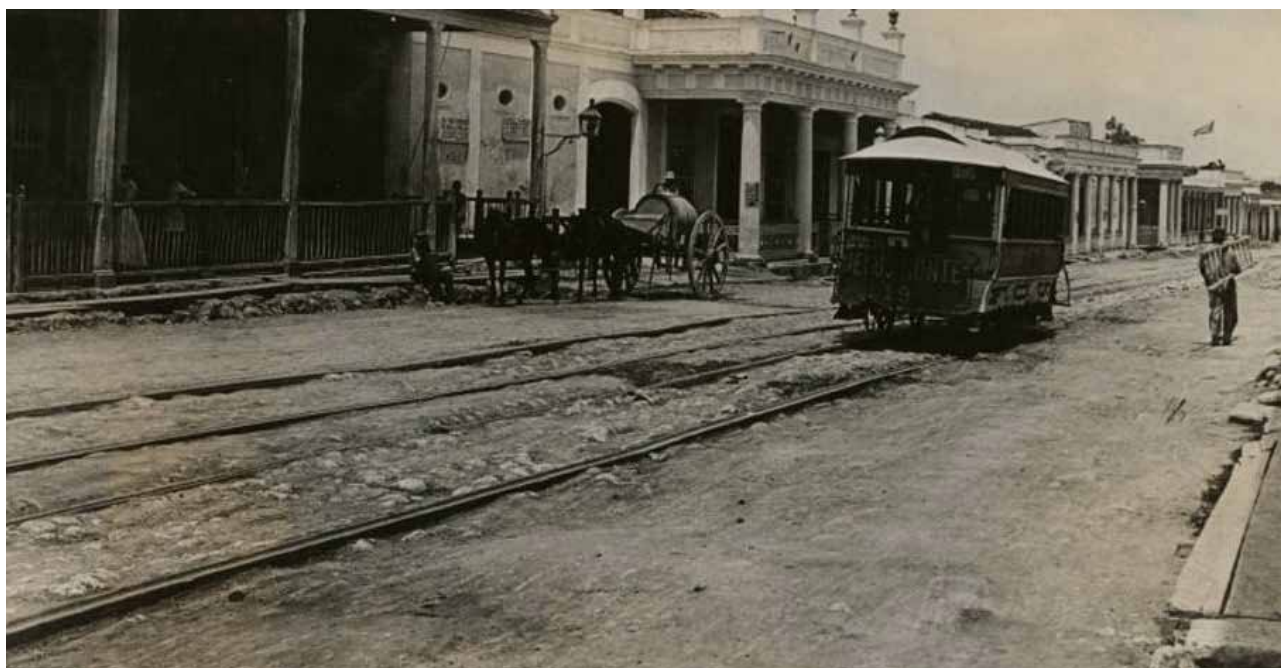


Fig. 7. Imagen del carro 19, perteneciente a la línea de Jesús del Monte. Fototeca Histórica de la Oficina del Historiador de La Habana.

de Colón, en la muralla, para tomar la Calzada de Vives hasta el otro lado del puente de Cristina. En ese punto se bifurcaba el recorrido, el primero hacia el Cerro tomando la calzada del Horcón, y el segundo hasta el caserío de Jesús del Monte, pasando por Agua Dulce.

La segunda línea también enlazaba el Cerro con la plaza de San Juan de Dios pero mediante un trayecto diferente, pues tomaba por la calzada de Belascoaín y posteriormente por las calles Reina, Galiano, San Rafael, Consulado y Neptuno y de ahí hasta la puerta de Colón. De esta manera se lograba la comunicación de los barrios de extramuros con la ciudad histórica.

La tercera de las líneas salía de la explanada del Castillo de La Punta, al final del paseo de Tacón, para empalmarse con la estación ferrocarrilera de Villanueva, —en los espacios donde actualmente está erigido el Capitolio Nacional—, y de este punto hacia la alameda de Paula para terminar en la calle San Francisco, muy cercana al

Castillo del Príncipe. El último de los recorridos también tenía su paradero en la explanada del Castillo de la Punta y alcanzaba la ribera del río La Chorrera, actual Almendares²⁶.

Dentro de los primeros carros utilizados por el Ferrocarril Urbano de La Habana estaban los manufacturados por la empresa estadounidense Gilbert, Bush & Co., que a partir del año 1862 comenzó a suministrar este tipo de tranvía a varios países del mundo, entre ellos Cuba. En cuanto a las características técnicas de las vías, habría que señalar que en las calles estrechas los carriles se ubicaron a un costado de la misma, mientras que en las calles anchas se haría por el medio de la vía²⁷.

El paso de las vías férreas por el entorno citadino abrió el potencial económico de la población al emplear varios cientos de trabajadores, entre los que destacaban herreros, veterinarios, cocheros y carpinteros. Por otra parte, la necesidad constante de la empresa de adquirir caballos y mulos

en vistas de garantizar la locomoción, hizo que el mercado ganadero local creciera para cubrir toda la demanda exigida.

Aunque la empresa tuvo desde un inicio un buen desempeño económico, la competencia que le realizaban las compañías de transporte público por coches tradicionales, —las llamadas guaguas—, era cada vez mayor según iba creciendo espacial y demográficamente la ciudad. Como sucedía con el ferrocarril urbano, las líneas de guaguas estaban establecidas en los trayectos

que reportaran mayores beneficios, los que se dirigían a las áreas residenciales en La Habana de extramuros.

Una de las compañías principales en La Habana de la segunda mitad del siglo XIX era la Empresa General de Ómnibus, perteneciente a los señores Ramón Ibarguen y Ramón Ruanes. Esta empresa prestaba servicios de transportación con recorridos similares a los establecidos por el ferrocarril urbano. Según los datos aportados por La Pezuela en su *Diccionario Estadístico de*

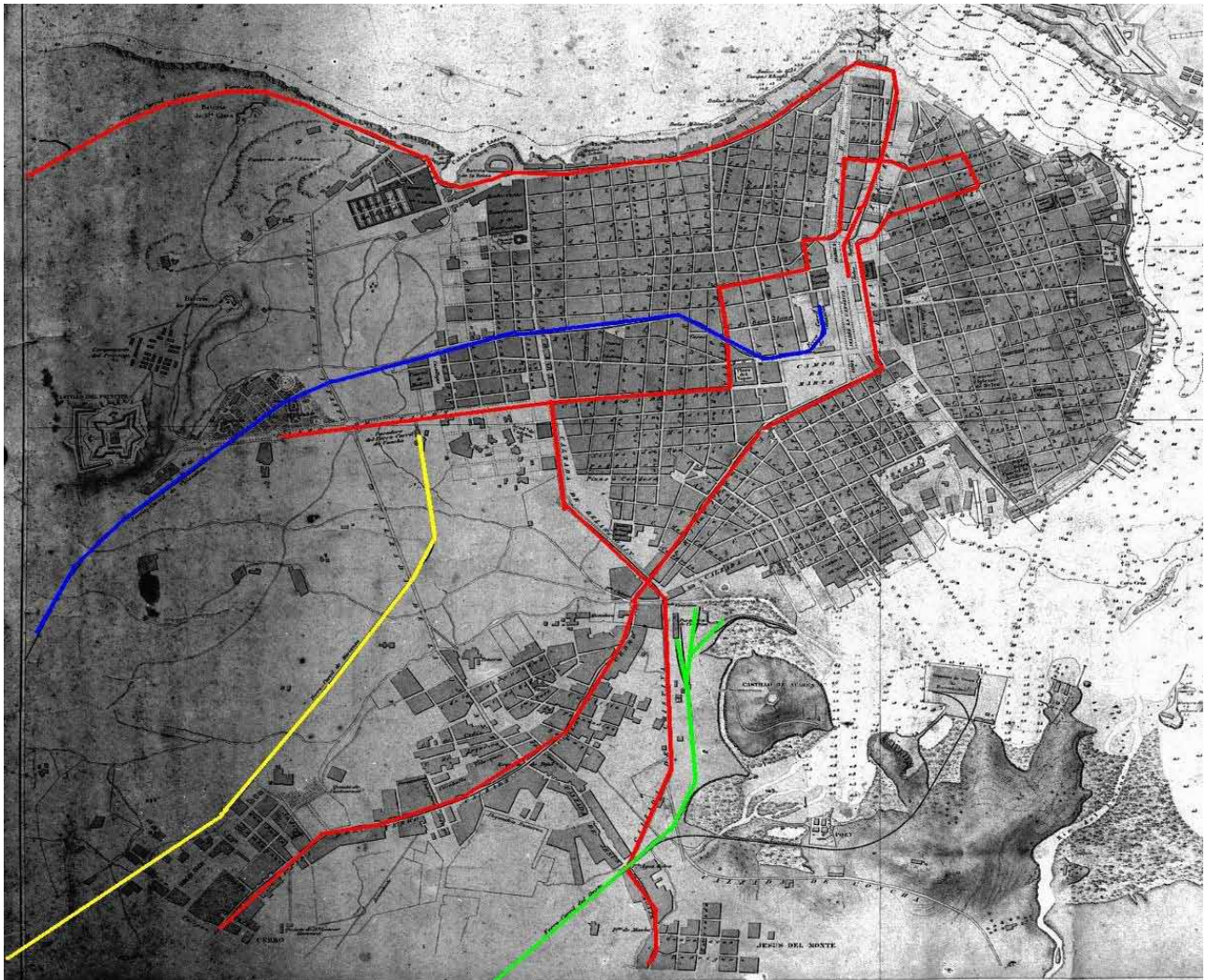


Fig. 8. En este mapa de 1871 se señala en color rojo el recorrido del Ferrocarril Urbano de La Habana, en azul el de Camino de Hierro (Estación Villanueva), en verde el Ferrocarril del Oeste (Estación de Cristina) y en amarillo el Ferrocarril de Marianao. De todos los recorridos ferroviarios el del Ferrocarril Urbano de La Habana es el único que transita en su casi totalidad por espacios urbanizados.

la Isla de Cuba, relativo al año 1862, empleaba aproximadamente unos 150 trabajadores y contaban dentro de su parque móvil con setenta coches con más de 800 bestias de tiro. También poseía seis extensos establecimientos o depósitos, de los cuales dos estaban localizados en el Cerro, otros dos en Jesús del Monte, uno en Marianao y el último en pueblo nuevo (alrededor de la calle Infanta). Asimismo, había *“invertido un gran capital para facilitar por medio de sus económicos coches el movimiento de personas y efectos entre la capital, sus arrabales exteriores y los pueblos inmediatos...”*²⁸.

El 13 de mayo de 1863, tras un proceso de negociación financiera entre ambas empresas de servicios se llevó a cabo su fusión, nombrándose la nueva compañía Empresa de Ferrocarril Urbano y Ómnibus de La Habana (EFUOH). Se trataba del primer monopolio de la transportación urbana en Cuba, tradición que se haría extensiva décadas después a los tranvías eléctricos. El impacto económico, social y urbano alcanzado por la EFUOH en materia de transportación fue crucial para la vida cotidiana de los habaneros. Vale recordar que para el año 1870 la mancha urbana sobrepasaba la Calzada de Belascoaín, su población había aumentado en más de un veinte por ciento, mientras su área urbanizada superaba los siete kilómetros cuadrados.

Tal es así que a solo dos años de la unificación, la nueva compañía tenía en explotación unos 17 kilómetros de líneas y contaba con 32 vagones de pasajeros con una capacidad de 36 asientos cada uno. Ese mismo año la empresa movió sobre el millón de pasajeros, una cifra significativa para la época. Siete años después, para 1872, el número de coches había aumentado a 55, mientras el número de pasajeros transportados se incrementó a 1.200.000 personas.

Durante los años que se mantuvo la EFUOH en activo, le fueron otorgadas una serie de franquicias y permisos de amplio espectro que incluía

tanto la extensión de las líneas existentes como la incorporación de nuevos recorridos, así como la posibilidad de adquirir propiedades, —terrenos y edificios—, considerados vitales para el funcionamiento de los vagones de tranvías y las guaguas. En muy poco tiempo se hizo evidente que las líneas que mayores dividendos ofrecían eran las dirigidas a las barriadas del Cerro y Jesús del Monte. A mediados de la década de los sesenta fueron añadidas a los trayectos originales varios kilómetros más, reforzándose la comunicación con extramuros mediante nuevos recorridos, como los aprobados en los años 1866 y 1867, respectivamente. El 4 de enero de 1877 se autorizó a la empresa a construir tres desviaderos en la calle San Lázaro para ser utilizados por la línea del Carmelo²⁹.

Se tornaba evidente que paralelo al fuerte crecimiento poblacional de la ciudad en el transcurso de la centuria, periodo en el que se triplica el número de habitantes, tiene lugar la plasmación de ese crecimiento poblacional en el territorio, cuyo perímetro crece en más de cuatro veces. La urbanización del espacio desde Belascoaín e Infanta se ejecutó después de 1890. El barrio de Cayo Hueso crece partir del cese de la guerra con tabaqueros que habían regresado desde los Estados Unidos. La ciudad de La Habana en 1902 tenía 250 000 habitantes y había crecido hacia el sur, con la barriada del Cerro, que contaba con unas pocas calles en 1863, y el Vedado hasta la calle 15.

La calle Belascoaín unió a San Lázaro con Monte, como Infanta conectó a San Lázaro con Agua Dulce. En Monte y Belascoaín había una marisma. Se rellenó y surgieron los Cuatro Caminos. Ahí empezaba el camino del Cerro, que continuaba hasta Quemados de Marianao gracias a los Puentes Grandes. De la Esquina de Tejas partió el camino de Jesús del Monte con su puente de Agua Dulce. Dejó atrás ese camino el caserío de la Víbora y se adentró en Arroyo Apolo, donde se bifurcaba hacia Santiago de las Vegas y Bejucal y hacia El Calvario y Managua.

Para la octava década del siglo XIX los servicios de transportación en la capital por el ferrocarril urbano estaban consolidados. Aumentaba gradualmente el número de viajes diarios realizados por tranvías y coches de caballos, el volumen de pasajeros transportados también iba en saludable aumento, y las ganancias de la empresa sostenían los gastos operativos y permitían una relativa modernización de los servicios. No era de extrañar entonces que los permisos gubernamentales continuaran posibilitando la expansión de la empresa sobre las calles y avenidas de La Habana, entre ellos la utilización del vapor como fuente alternativa, autorizada en los años setenta y establecida para explotar la línea entre la explanada de La Punta y el Carmelo, en el Vedado. Se tiene constancia que esta línea adquirió varios de sus coches a la firma estadounidense de Stephenson, e incluso es posible que algunos vagones por tracción animal utilizados por la compañía también hayan sido suministrados por sus talleres en los Estados Unidos. La locomoción se lograba enganchando dos o tres vagones a una locomotora a vapor, servicio que se mantuvo en activo hasta el año 1900, cuando fue sustituido por tranvías eléctricos. Asimismo, la EFUOH estableció en sus paraderos una serie de talleres mecánicos de hojalatería, carpintería y herrería responsables de la construcción y mantenimiento de los vagones del tranvía, y de establos y pesebres con mejores condiciones higiénicas y funcionales para atender los cientos de bestias bajo el cuidado de la compañía³⁰.

Con la anuencia del gobierno nuevas líneas fueron establecidas y prolongadas las existentes en más de una ocasión, creciendo en importancia el sistema de comunicación urbana. Para el año 1880 se transportaron más dos millones de pasajeros y cinco años después la cifra se había duplicado. A principios de la década de los noventa las cuatro líneas originales y sus extensiones permitieron que 7.533.476 pasajeros usaran el tranvía y la guagua para su transportación. Si en 1865 el per cápita de viajes por habitantes

era de seis anuales, para los años noventa había alcanzado la impresionante cifra de 35.

Sin embargo, los crecimientos graduales de la empresa se detendrían para el año 1895 y los años siguientes cuando iniciada nuevamente la guerra de independencia se interrumpen los servicios de tranvías y el movimiento de personas en la ciudad se hace más limitado. Paradójicamente, en el año 1897 el gobierno colonial español autorizó a la EFUOH a electrificar sus líneas de tranvías. De hecho, un quinquenio antes del comienzo de la Guerra del 95 (1895-1898), que ralentizaría la tendencia histórica del crecimiento citadino, en una superficie de unos diez kilómetros cuadrados se alcanzó la sorprendente cifra de 200 000 personas habitando en los contornos capitalinos.

La introducción de la nueva tecnología debía permitir a la empresa incrementar las utilidades, pese su elevado costo para llevarse a cabo. Pero al mismo tiempo estimuló a otros competidores a apostar por la electricidad, pues a principios del año 1898 Mariano de la Torre, marqués de Santa Coloma, solicitó al Ayuntamiento la concesión para construir y explotar cinco líneas de trenes eléctricos urbanos, con una longitud total de 18 kilómetros. Al parecer, debido a dificultades económicas este permiso fue cedido al ciudadano Francisco Pla.

Ante esta situación la EFUOH, amparada en sus derechos de exclusividad para la transportación urbana capitalina, reclamó esta franquicia para su uso. Aunque ganó el pleito, hubo de pagar la cuantiosa suma de treinta mil pesos en oro. Pero el destino de la empresa estaba sellado. La guerra y la posterior intervención del ejército estadounidense fueron escollos suficientes para desestimular a los accionistas de la compañía a hacer nuevos desembolsos. Frente al temor que suponía enfrentarse al empresariado estadounidense, que ávido por el mercado cubano hacían estudios exploratorios con marcado cariz

económico, en reunión del 14 de diciembre de 1898 la EFUOH decidió vender sus derechos a un consorcio internacional. Así terminaría una “belle époque” del tranvía habanero manejado exclusivamente por españoles y cubanos.

4. CONCLUSIONES

El transporte público se desarrolla en La Habana producto de las condiciones económicas, políticas, sociales y tecnológicas existentes en La Habana en la primera mitad del siglo XIX. Calesas, quitrines y posteriormente ómnibus fueron los medios de transportación de mayor uso entre la sociedad, siendo las conexiones entre los poblados de extramuros como Jesús del Monte y el Cerro con la ciudad amurallada los principales itinerarios establecidos. Gradualmente el poblador de La Habana dejaba de ser transeúnte para convertirse en pasajero habitual.

Durante las cuatro primeras décadas del siglo XIX el transporte urbano terrestre no se caracterizó por la regularidad. Esto sería solamente alcanzado por el tranvía de tracción animal, introducido en La Habana en el año 1862 mediante cuatro recorridos principales. La Empresa del Ferrocarril Urbano, administrada por el ciudadano español José Domingo Trigo tuvo la responsabilidad de servir por primera vez un servicio de transportación pública sistémico y funcional.

Los tranvías de tracción animal posibilitaron la movilidad urbana como nunca antes había sido lograda, consolidando a su vez la unidad territorial de la capital. La fusión de los tranvías con los ómnibus afianzó el monopolio de esta compañía respecto al transporte de pasajeros, una tradición que perduraría, en otras condiciones históricas, hasta las primeras tres décadas del siglo XX.

El tranvía “de sangre” se integró a la cotidianidad de la ciudad resquebrajando en no poca medida sus costumbres y formas de vida, al tomar las calles una nueva fisonomía, con los consecuentes cambios en la planta, el diseño arquitectónico y la funcionalidad del espacio urbano. A la identidad de la ciudad tradicional de la primera mitad del siglo XIX se le incorporarán durante la segunda mitad las nuevas dimensiones sociológicas de los conceptos de tiempo, distancia y velocidad del sistema de tranvía de tracción animal, que le imprimirán un mayor dinamismo a la sociedad en su conjunto.

Los tranvías permanecieron durante todo el siglo XIX movidos por tracción animal. Habría que esperar el fin de la contienda bélica y que apareciera el financiamiento necesario para emprender la titánica obra de introducir la electricidad en las líneas de tranvías de La Habana, privilegio que estaría destinado, ya en el siglo XX, al capital foráneo.

NOTAS

¹VENEGAS, Carlos. “La Habana, patrimonio de las Antillas”. *Tiempos de América* (Castellón), 5-6 (2000), págs. 49-64.

²COYULA, Mario. *Guía de Arquitectura. La Habana Colonial (1519-1898)*. La Habana: Sevilla, 1993, s/p.

³SEGRE, Roberto. “Bosquejo histórico de la ciudad de La Habana”. En: RALLO, Joaquín y SEGRE, Roberto. *Introducción histórica a las estructuras territoriales y urbanas de Cuba, 1519-1959*. Habana: ISPJAE, Facultad de Arquitectura, 1978, págs. 160-161.

⁴ZARDOYA, María Victoria. “Labor urbanística y desarrollo local de los ingenieros militares en la Habana, Cuba, siglo XIX”. *Urbano* (La Habana), 24 (2011), págs. 45-52.

⁵Es posible que el vocablo “guagua”, de amplia raigambre criolla, usada para designar un transporte colectivo de pasajeros, sea una deformación en la pronunciación del término inglés *wagon*, de similar acepción. La palabra guagua es utilizada con ese fin en Cuba desde finales del siglo XVIII. Véase DE LA TORRE, José María. *Lo que fuimos y lo que somos o La Habana antigua y moderna*. Habana: Imprenta de Spencer y Compañía, 1857, pág. 85.

- ⁶HEREDIA, José María. "El campesino espantado". *Cuba en la UNESCO*. No. 2 (Noviembre de 1960), s/p.
- ⁷MORELL DE SANTA CRUZ, Pedro A. *La visita eclesiástica*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1985, pág. 24.
- ⁸HUMBOLDT, Alejandro de. *Ensayo político sobre la Isla de Cuba*. La Habana: Oficina del Historiador de la Ciudad, 1959, pág. 49.
- ⁹DE MERLIN, CONDESA. *Viaje a La Habana*. Madrid: Imprenta de la Sociedad Tipográfica y Literaria, 1844, pág. 108.
- ¹⁰ROIG, Emilio. *La Habana, apuntes históricos*. La Habana: Consejo Nacional de Cultura, 1963, tomo I, p. 103. Para ampliación, véase: PICHARDO, Esteban. *Diccionario Provincial Casi-Razonado de Voces Cubanas*. La Habana: Imprenta de M. Soler, 1849, pág. 236.
- ¹¹ZARAGOZA, Justo. *Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba*. Habana: Oficina de las Viudas de Arazosa y Soler, impresoras del Gobierno y Capitanía General, 1829, pág. 60.
- ¹²ARMILDEZ DE TOLEDO, Jerónimo de Lara. *Noticias estadísticas de la Isla de Cuba en 1862*. La Habana: Imprenta del Gobierno, Capitanía General y Real Hacienda, 1864, pág. 150.
- ¹³DE LA TORRE, José María. *Lo que fuimos...* Op. cit., pág. 85.
- ¹⁴TORRES-CUEVAS, Eduardo. *En busca de la cubanidad*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2006, pág. 107.
- ¹⁵CHATELOIN, Felicia. *La Habana de Tacón*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 1989.
- ¹⁶SALAS Y QUIROGA, Jacinto de. *Viajes por la isla de Cuba*. Cit. por GONZÁLEZ DEL VALLE, Francisco. *La Habana en 1841*: La Habana, (s/e), 1947, pág. 69.
- ¹⁷GONZÁLEZ DEL VALLE, J. Z. "Las muchachas del Paseo". *El Álbum*, (mayo de 1838), págs. 61-64.
- ¹⁸SOCARRÁS, Martín. "Antecedentes históricos del transporte de pasajeros en La Habana". En: VV.AA. *Primer simposio sobre el transporte urbano de pasajeros*. La Habana, julio de 1984.
- ¹⁹DE LA TORRE, José María. *Lo que fuimos...* Op. cit., pág. 86.
- ²⁰PONCE, Gabino (ed). *La Habana, de colonia a metrópoli*. Madrid: Agencia Española de Cooperación Internacional, Dirección General de Relaciones Culturales y Científicas, 2007, pág. 91.
- ²¹CUDAHY, Brian J. *Cash, tokens and transfers. A history of urban mass transit in North America*. New York: Fordham University Press, 2001, pág. 8.
- ²²DE LA PEZUELA, Jacobo. *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la Isla de Cuba*. Madrid: Imprenta del establecimiento de Mellado, 1863, tomo II, pág. 335.
- ²³ARCHIVO HISTÓRICO DEL MUSEO DE LA CIUDAD. *Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana (del 1ro de enero de 1850 al 19 de diciembre de 1851)*, Tomo 137.
- ²⁴QUINTILIANO GARCÍA, José de Jesús y MARÍA DE MENDIVE, Rafael. "Proyecto de un ferrocarril urbano". *Revista de La Habana*, Imprenta del Tiempo, Tomo II, págs. 107-115.
- ²⁵MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA. *Colección legislativa de España*. Madrid: Imprenta del Ministerio de Gracia y Justicia, 1859, tomo 79, págs. 128-130.
- ²⁶Ibidem, págs. 128-129.
- ²⁷ALFONSO GALLOL, Berta. *Los transportes habaneros. Estudios históricos*. La Habana: Instituto de Investigaciones del Transporte, 1991, tomo III, p. 28.
- ²⁸DE LA PEZUELA, Jacobo. *Diccionario geográfico...* Op. cit., pág. 335.
- ²⁹ALFONSO GALLOL, Berta. *Los transportes...* Op. cit., pág. 31.
- ³⁰MORRISON, Allen. "The Tramways of Havana". Fuente: <http://www.tramz.com/cu/hb/hb.html> [Revisado en enero de 2010].