

Sistematización de las principales implicaciones provocadas por el ferrocarril central en Camagüey (1902-1925)

Systematization of the main implications caused by the central railroad in Camagüey (1902-1925)

Alberto Frómeta Dupuy

Universidad de Camagüey «Ignacio Agramonte Loynaz», Camagüey, Cuba

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0145-8729>

Correo electrónico: alberto.frometa@reduc.edu.cu

Yudith de la Caridad Sotomayor Gil

Universidad de Camagüey «Ignacio Agramonte Loynaz», Camagüey, Cuba

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8047-3718>

Correo electrónico: yudith.sotomayor@reduc.edu.cu

RESUMEN

Introducción: La llegada del Ferrocarril Central a Camagüey en 1902 constituye un acontecimiento significativo para el desarrollo socioeconómico de la provincia entre 1902 y 1925; sin embargo, se constata que aún existe un insuficiente conocimiento acerca de las implicaciones que provoca este suceso.

Métodos: Se aplican métodos del conocimiento como: Análisis-síntesis, histórico-lógico y análisis de documentos.

Resultados: Como resultado del estudio se logra sistematizar en las principales implicaciones del Ferrocarril Central en el desarrollo del territorio camagüeyano entre 1902 y 1925.

Conclusiones: El desarrollo de la industria azucarera, la construcción de infraestructuras ferroviarias que repercuten de manera positiva en la vida de la población, las luchas de los obreros frente a las injusticias de las compañías ferroviarias.

PALABRAS CLAVE: ferrocarril; concentración agroindustrial; centrales azucareros

ABSTRACT

Introduction: The arrival of the Central Railway in Camagüey in 1902 constitutes a significant event for the socioeconomic development of the province between 1902 and 1925. However, it is noted that there is still insufficient knowledge about the implications brought about by this event.

Methods: Knowledge methods such as analysis-synthesis, historical-logical analysis, and document analysis are applied.

Results: As a result of the study, the main implications of the Central Railway in the development of the Camagüey territory between 1902 and 1925 are systematized.

Conclusions: The development of the sugar industry, the construction of railway infrastructure that has a positive impact on the lives of the population, and the struggles of workers against the injustices of railway companies.

KEYWORDS: railway; agroindustrial concentration; sugar mills

CONTRIBUCIÓN DE AUTORÍA

Concepción y/o diseño de investigación: Alberto Frómeta Dupuy, Yudith de la Caridad Sotomayor Gil

Adquisición de datos: Alberto Frómeta Dupuy, Yudith de la Caridad Sotomayor Gil

Análisis e interpretación de datos: Alberto Frómeta Dupuy, Yudith de la Caridad Sotomayor Gil

Escritura y/o revisión del artículo: Alberto Frómeta Dupuy, Yudith de la Caridad Sotomayor Gil

INTRODUCCIÓN

El estudio de la historia regional y local constituye, en la actualidad, una necesidad insoslayable en la preservación de la identidad cultural. En el campo de la historia, por ejemplo, disímiles son las investigaciones relacionadas con hechos históricos, personalidades. No obstante, existen determinados períodos dentro de los estudios locales y regionales que tratan temáticas de manera superflua, tal es el caso de las relacionadas con las implicaciones que trae consigo la llegada del ferrocarril a Camagüey, en el contexto de 1902-1925.

Entre los autores más significativos que abordan el tema, de forma general, se encuentran: Rambla y Bouza (1912), Juárez Cano (1929), Corbitt (1937), de Abad (1940 y 1944), Rivero Muñiz (1961), Serrano (1973), Zanetti y García Álvarez (1987); A pesar de ello, se nota la ausencia, de un análisis más detallado e integral acerca de las relaciones existentes entre el ferrocarril y el desarrollo socioeconómico de la provincia Camagüey, entre 1902-1925, específicamente.

Las insuficiencias respecto a los estudios realizados llevan a perfilar la investigación al siguiente objetivo: sistematizar las principales implicaciones provocadas por la llegada del ferrocarril a Camagüey, entre 1902-1925. Todo ello permite profundizar en las relaciones ferrocarril y desarrollo socioeconómico en un contexto complejo de la historia cubana como lo es el de 1902-1925. Constituye un modesto aporte a los estudios de historia regional y local vinculados a la historia nacional. Se utilizan métodos del conocimiento como: análisis-síntesis, histórico-lógico, observación, entrevista y análisis de documentos.

El ferrocarril es uno de los más antiguos servicios organizados en Cuba, el estudio de su evolución histórica constituye, en gran medida, un elemento que debe, y, de hecho, aporta una copiosa información, en el terreno de la historia económica, y sobre los diversos fenómenos de carácter social y político. La historia del ferrocarril se vincula estrechamente

al desarrollo del capitalismo en Cuba y, a través de sus vicisitudes, pueden conocerse algunas de sus particularidades y problemas más relevantes de nuestro proceso histórico.

Cuando los trenes de la *Cuba Railroad Company* inician su recorrido el 8 de diciembre de 1902 por la provincia Camagüey, a través del Ferrocarril Central, se inicia la conformación de una tupida red a escala provincial. Paulatinamente se propicia un considerable aumento del traslado de pasajeros que viven en zonas alejadas en las extensas llanuras camagüeyanas tanto en el sur dominado por extensas zonas madereras como en el norte, donde abundan grandes porciones de tierras fértiles.

El ferrocarril, sin lugar a dudas, cambia la vida a cientos de personas. Quienes antiguamente producen para satisfacer sus necesidades, exclusivamente, ahora pueden viajar hacia regiones distantes a velocidades nunca antes vistas, acudir a otros mercados alejados de sus zonas de residencia a vender sus productos, conocer a otras personas, intercambiar mercancías. A partir de ese momento las distancias se acortan, este trasiego de personas y mercancías en tren contribuya a que se rompa con el aislamiento de muchas regiones alejadas del Camino Real, muy ricas en reservas naturales y minerales.

El constante movimiento de personas y mercancías a través del ferrocarril posibilita de manera decisiva a la definitiva articulación del mercado interior. Aunque el trazado de estas vías responde, esencialmente, a las necesidades de la industria azucarera, ella contribuye significativamente a la conformación de una infraestructura de transporte de la cual también se benefician otros renglones productivos. Tanto la agricultura no cañera como la naciente industria orientada hacia el mercado interno aprovechan las facilidades ofrecidas por este ferrocarril para el traslado de insumos y la distribución de sus producciones. La instalación de fábricas en la proximidad de este, así como la construcción de pequeños ramales privados y otras instalaciones auxiliares por algunas firmas industriales dan prueba fehaciente de ello (Zanetti y Álvarez, 1987).

El camino de hierro, como también se le conoce al ferrocarril, facilita el comercio de maderas y contribuye a la reanimación de la tradicional actividad ganadera, sin embargo, su verdadera incidencia está en propiciar la nueva expansión azucarera. En esta se van a producir varias concentraciones agroindustriales, entre las cuales se destaca la desarrollada sobre el eje Jatibonico-Florida con la mayor cantidad de centrales con trece y estuvo condicionada por el aprovechamiento del ferrocarril de Júcaro a Morón a partir de su desactivación como recurso militar y por la construcción del Ferrocarril Central. A ello se agrega el aumento del comercio azucarero durante la Primera Guerra Mundial. Sus centrales se construyen entre 1906 y 1918.

El Ferrocarril Central, aunque no tiene una incidencia directa en las demás concentraciones agroindustriales, sí contribuye al desarrollo de estas pues sirve de base para la construcción de nuevos ramales, como es el caso del que enlaza la cabecera provincial con el sureño puerto de Santa Cruz del Sur, donde se ubica una concentración caracterizada por la existencia de siete centrales situados hacia el sureste de la provincia, construidos entre los

años 1901 y 1926 y el Ferrocarril de la Costa Norte donde se desarrolla otra concentración, con ocho centrales azucareros, ubicada desde zonas cercanas al pueblo de Chambas hasta Esmeralda. La misma está condicionada, además, por el aprovechamiento de la Trocha de Júcaro a Morón. Sus centrales son construidos de 1913 a 1921.

Esta expansión provoca un notable salto en la producción de azúcar, pues la provincia al iniciarse la etapa republicana solo alcanza el 2.71% de la producción nacional. En la zafra de 1912 obtiene el 7.8% y hacia 1923 asciende ya al primer lugar, con un 30.9 % del total, seguida por Oriente, con 25.9% y Santa Clara, con 20.6%. Los datos anteriores demuestran su posición delantera en este sector con respecto a otras provincias.

El acelerado desarrollo de la industria azucarera camagüeyana, impulsada por el Ferrocarril Central genera la necesidad de mano de obra barata, esta circunstancia es el factor generador de un gran movimiento migratorio. El fenómeno de la migración se ve facilitado por la autorización gubernamental para la inmigración de braceros contratados, medida que soluciona la crónica carestía de fuerza de trabajo que enfrentan las zonas orientales.

Este sistema, primero mediante permisos específicos, y, poco después, al calor de la contienda mundial, con un régimen más libre y expedito, nutre a la agricultura cañera de las decenas de miles de braceros antillanos que sustentan el crecimiento registrado entre 1914 y 1925, esto constituye en la práctica un feudo en manos de la compañía.

Es importante destacar que las migraciones internas marcan pauta en el desarrollo socioeconómico de Cuba. En el caso particular de Camagüey, existe una fuerte oleada migratoria proveniente de la zona occidental del país, arrastrados por el propio desarrollo de la provincia, llegan atraídos por la pequeña mejoría de los jornales agrícolas que se movían desde un límite inferior de \$0,92 en Pinar del Río, hasta un tope de \$1,17 en Camagüey.

Estas diferencias regionales representan el principal –y casi único– recurso de los trabajadores para mejorar la situación, los cuales se mueven hacia localidades donde pueden obtener salarios más altos, una conducta propicia por el carácter estacional de la producción azucarera. Dicha situación provoca el desplazamiento de una elevada proporción de trabajadores algo más del 80% en las áreas agrícolas durante el tiempo en que las labores de la zafra recesan, conocido como tiempo muerto.

De este modo, se genera una población flotante que crece en tiempo de zafra para retornar a sus lugares de asentamiento en el llamado tiempo muerto, aunque muchos de ellos se quedan en el territorio y no regresan a sus pueblos de origen y encuentran en Camagüey un desarrollo azucarero que le propicia una mejoría en sus vidas. Sin embargo, esta fluctuación provoca una inestabilidad de la clase, que a su vez afecta su cohesión, su unidad, elemento aprovechado por las compañías que los explotan cruelmente.

Con respecto a las externas sucede lo mismo, Camagüey es uno de los territorios que más personas alberga. Se puede afirmar con certeza que en estos años se trasladan a este

territorio en busca de mejoras económicas ciudadanos de más de treinta y siete nacionalidades. La clase obrera de la provincia se nutre de inmigrantes canarios, españoles, (la mayor parte de los españoles vienen para la construcción de los centrales), chinos –los chinos no se vinculan a ninguna tarea de los centrales, sino que se convierten en habitantes y su oficio es vender, sembrar verduras o hacen servicios de lavandería–, americanos, jamaicanos y haitianos. Estos últimos son los que trabajan duro en el corte de la caña, el 90% viven en las colonias y trabajan para los colonos y viven en barracones, ellos contribuyen a que la producción azucarera aumente ciento cuarenta veces.

No es casual que las mayores concentraciones de estas etnias se localizaban junto a los grandes centros azucareros: Esmeralda, Santa Cruz del Sur, Florida, Ciego de Ávila y Morón. La ocupación multiétnica determina diferencias en el idioma, en la religión, en las costumbres, en las influencias religiosas, filosóficas, que unido al frágil status legal –solo el 29,1% de los negros tiene ciudadanía cubana– de la mayoría de los inmigrantes frena la unidad de lucha en el enfrentamiento a la explotación a que son sometidos. Una gran cantidad de ellos se repatría, mientras que otra queda definitivamente en el país haciendo un aporte directo al crecimiento demográfico, pues provoca que sea Camagüey la provincia donde la población entre 1916 y 1920 se triplique.

Gracias al ferrocarril aparecen poblados como Jatibonico donde en septiembre de 1904 comienzan los trabajos de roturación, desmontes, limpieas, etcétera, en la finca La Herradura, para construir el central Jatibonico –hoy Uruguay– perteneciente a *The Cuban Railroad Co.* Asimismo, empiezan a construir las primeras casas y comercios, que dan origen al pueblo de Jatibonico, Florida, que en diciembre de 1909 se inicia su urbanización. Los hermanos Jesús y Antonio Abreu –villareños– parcelan un terreno al sur de la estación llamada Florida, en la finca de este nombre.

Igualmente, surge el pueblo de Piedrecitas junto a la línea central, en terreno de la finca Las Piedras. Su dueño, Antonio Rodríguez Quesada, realiza una parcelación en solares. Poco después se establece una tienda, de Manuel Plaza, llamada Piedrecitas. Dos años más tarde en diciembre de 1912 Florida tiene ya, al norte de la vía férrea, doce calles con veinticinco manzanas y una plaza, según plano confeccionado por *The Cuba Railroad Co.*

En enero de 1906 ya existe el poblado de Martí, con diez calles y su plaza, surgido alrededor de la estación ferroviaria donde la línea se bifurca en dos ramales: uno a Bayamo y el otro a Santiago de Cuba. De este poblado salió el 18 de julio de 1910, a las dos de la tarde, un tren con treinta pasajeros que en ocho horas recorrió los 130 kilómetros hasta Bayamo. Con fiestas en ambas estaciones, quedó inaugurado este ramal de la línea central de la llamada «Compañía de Cuba» *The Cuba Railroad Co.* Al mismo tiempo, se inaugura el ramal Bayamo-Manzanillo, de 53 kilómetros.

Otros poblados también surgen al amparo del ferrocarril: Céspedes, que por acuerdo del Ayuntamiento de Camagüey el 10 de noviembre de 1913 se acuerda su urbanización, con ocho calles, doce manzanas y una plaza, Majagua, Gaspar, Siboney, Hatuey, Palo Seco,

Galbis, En la ciudad de Camagüey, la influencia del Ferrocarril Central es decisiva en estos años, en diversos aspectos:

El 3 de abril de 1903, el gobierno cubano arrienda a la compañía *The Cuban Company* el antiguo Cuartel de Caballería, en el reparto La Vigía de la ciudad de Puerto Príncipe, hoy, Camagüey. Ante el notario de La Habana, Francisco Vidal Sánchez, se firma la escritura por un plazo de veinticinco años, a \$ 1000 00 anuales; y prorrogable a \$ 1 500 000. La empresa ferroviaria adapta el edificio construido, en 1848, para establecer el Hotel Camagüey, el mejor de la ciudad durante muchos años y el primero con servicios sanitarios modernos, hoy, Museo Provincial Ignacio Agramonte.

El 22 de abril de 1903, el Consejo Provincial acuerda cambiar oficialmente el nombre a la provincia, de Puerto Príncipe a Camagüey. El 9 de junio de 1903, el Ayuntamiento de Puerto Príncipe acuerda cambiar oficialmente el nombre a la ciudad y municipio: Camagüey. El 5 de agosto de 1905, la empresa Camagüey Electric Company solicita construir y explotar un tranvía eléctrico de pasajeros, en la ciudad de Camagüey.

El 1.º de junio de 1906, una empresa canadiense se hace cargo de la administración y manejo de la planta eléctrica, adquirida por compra de la Compañía Eléctrica de Camagüey, además de las propiedades de venta, incluye derechos para construir una línea de tranvías eléctricos en la ciudad. El 22 de septiembre de 1906, Tomás Estrada Palma aprueba, con un grupo de condiciones, la solicitud para instalar el tranvía en Camagüey. Se otorga por sesenta años y se establece que, al expirar el plazo, el Ayuntamiento de Camagüey será el propietario.

El 24 de marzo de 1908, por el decreto 294, Charles Magoon autoriza otro ramal a la empresa que se le otorgó la concesión para el tranvía. Desde la estación del ferrocarril a Nuevitas –la actual terminal intermunicipal de ómnibus– seguirá por la calle Nueva o de Van Horne, doblará a la derecha por la calle de República y terminará frente al hotel Camagüey.

El 1.º de abril de 1908, en medio de fiestas, comienzan a funcionar los tranvías en la ciudad de Camagüey. Los cuatro carros con que empieza el servicio salen muy engalanados, desde el parque Agramonte. Viajan en ellos las autoridades, las dos bandas de música y los funcionarios de la empresa. Entre disparos de cohetes y repiques de campanas de las iglesias, van hasta la plaza de la Caridad, y regresan hasta la planta eléctrica. Por la noche hay un banquete en el hotel Camagüey, donde pronuncia un discurso Manuel Ramón Silva. La compañía *Camagüey Electric* solo realiza la inversión inicial, no amplía, ni moderniza el servicio, como se había comprometido en el contrato, y el mantenimiento de los equipos fue deficiente. Durante más de cuarenta años explotó ese servicio sin que gobierno alguno le exigiera el cumplimiento de estas cláusulas del contrato.

El 9 de diciembre de 1911 se aprueba la construcción de nuevas líneas para el tranvía de Camagüey. El desarrollo económico, político, social y cultural alcanzado por Camagüey se debe, en gran medida, al auge del ferrocarril. Se basó en una bien trazada estrategia para

multiplicar el capital invertido en su construcción, a través de la extensión y explotación de nuevas líneas y ramales entre las propiedades rurales y centrales azucareros adquiridos por los empresarios norteamericanos y algunos habilidosos nacionales devenidos magnates por su habilidad para los negocios. La dermis de la ciudad se moderniza con la introducción de servicios técnicos que transforman la imagen colonial en un paisaje confortable y hermoso, de ahí el interés por brindar a los ciudadanos un contexto ferroviario a la altura del próspero medio de transporte.

Camagüey, convertida en una importante sede ferroviaria, requiere de la presencia de un conjunto de edificios que favorezca el desempeño de diferentes funciones en medio de un contexto urbano con condiciones favorables, tanto a las funciones como a la estadía de las personas por ese punto de la ciudad.

La aparición del ferrocarril materializa la configuración arquitectónica y urbanística hacia el norte de la ciudad con todo el equipamiento técnico necesario para sus operaciones. El primer edificio que se construye es la Estación de Viajeros.

Alrededor de la estación aparecen nuevos edificios que desarrollan múltiples actividades y alteran los usos y costumbres. Hoteles, comercios, oficinas forman parte de un entorno vinculado a la industria ferroviaria. El caso de la Estación Central de Viajeros de Camagüey no es una excepción de lo anterior, de su entorno forman parte el Hotel Plaza, construido a principio de siglo XX. Como antesala al edificio se encuentra la Plaza Van Horne y al otro extremo el parque Mario Aróstegui, punto de concentración. La estación se ubica al final de la calle República, arteria comercial de la ciudad.

Dentro de la ciudad, la estación ocupa un lugar predominante en la trama urbana, junto a los edificios y espacios de valor cívico. Así, se potencia, a nivel urbano, un nuevo foco de atracción, desplazando puntos de interés generados por otras actividades en la ciudad. La llegada del ferrocarril transforma los hábitos y rutinas de la ciudad al establecer nuevos recorridos, cambios de horario seguido por el llamado del tren en el ir y venir.

El ritmo de la vida cotidiana en pueblos y ciudades, marcado por las campanas de la iglesia, comienza a ser compartido con la campana y el silbato de la locomotora a vapor, que, paulatinamente, introduce nuevos símbolos y significados.

La estación representa los adelantos tecnológicos de la época, no solo en su arquitectura y construcción, sino también como un componente representativo de la industria ferroviaria. El edificio se concibe de dos niveles y se utiliza el hormigón en el entresuelo y muros, es el primero en la ciudad y en el país en utilizar esta técnica.

Esta forma parte de una tipología novedosa en el repertorio de la ciudad, puesto que no se encuentran antecedentes de construcciones similares. La combinación del acero y la madera en los andenes volados es solución novedosa y única en la arquitectura principense. Los elementos asociados a la terminal son los más modernos de la época, como chuchos de cambios, torres, cabinas y el sistema de iluminación que ha tenido poca modificación, puesto que aún es funcional para el tráfico ferroviario existente en la ciudad.

La irrupción del ferrocarril en la ciudad no solo determina una incisión irreversible en la morfología y privilegia áreas, sino que también dota de equipamiento e infraestructura alrededor de la estación como cabinas, talleres ramales, almacenes, obras ingenieras, etc., elementos que potencian la expansión de la ciudad.

Con la llegada del Ferrocarril Central a Camagüey surgen nuevos patrones de vida en órdenes diferentes, lo que supone nuevas funciones como: el recreo, actividades financieras, comercial y gubernamental, para lo cual es necesario un respaldo arquitectónico que le diera solución a las mismas.

Por tanto, se produce una dinámica en el plano de la construcción apoyada por nuevas técnicas y materiales importados de Norteamérica y Europa, debido a la instauración de diversas constructoras entre las que figuran la *Purdy & Henderson* y la *Snare R. Triest*. En Camagüey influye en la expansión urbanística, que comenzó a partir de lo que en la actualidad conforma hoy el Centro Histórico y se extendió hacia otras zonas de la ciudad, entre las que figuran barrios como: La Zambrana –asentamientos de accionistas norteamericanos y canadienses–, Garrido –compuesto en su mayoría por familias acomodadas de trabajadores, fundamentalmente del sector ferroviario–, El Diamante y otros menos importantes.

Es significativa la consolidación de lugares como La Vigía y La Caridad, zonas funcionales de la burguesía, unidas al Centro Histórico por las grandes avenidas que devinieron arterias de trascendencia para la arquitectura local.

A principios del siglo XX, con la arquitectura ecléctica, desaparece totalmente el uso de la madera en la casa tradicional camagüeyana. Sin embargo, se introducen desde Estados Unidos algunos modelos con este material que van a conformar núcleos peculiares principalmente en los bateyes de los nuevos centrales azucareros, estructurados, en su mayoría, por edificaciones de fuerte influencia del *bungalow* norteamericano. Es el caso en los centrales Vertientes, Senado, Redención, Lugareño, que no van solo a cubrir la esfera habitacional si no otros tipos de edificios, como es el caso de paraderos, iglesias, oficinas y clubes.

La construcción del ferrocarril a manos de una compañía norteamericana introdujo tipologías arquitectónicas de madera muy propias, conocidas como *Ballom Frame* que van a caracterizar los barrios de Garrido y La Zambrana. Esto permite asegurar que la arquitectura vinculada a la industria ferroviaria va tener un sello identitario, marcado por elementos típicos del sistema constructivo *Ballom Frame*. La cubierta a varias aguas, según la distribución de la planta, las tejas francesas para impermeabilizar, y falso techo interior machimbrado son los elementos más distintivos de esta arquitectura.

Otro de los edificios construidos como parte de la infraestructura ferroviaria en Camagüey lo es, sin dudas, el de las Oficinas Centrales. El terreno sobre el cual se construyó la Oficina, fue comprado por la Sociedad Compañía de Ferrocarriles de Cuba el 23 de marzo de 1915, a través de su representante Agustín Hatuey Agüero y Piloña, quien

fungía como procurador público, para este acto contó con un poder otorgado por el presidente de la Sociedad William Van Horne.

En medio de un amplio césped, el edificio ecléctico de dos plantas y sótano se destaca visualmente, además, por la elevación del terreno. Para el acceso se emplean amplias escalinatas. Desde el punto de vista formal, el proyecto es elegante, tanto en la concepción del inmueble como en el diseño de los detalles de los pisos, la herrería, la carpintería – que incluye el mobiliario – y las columnas, entre otros. La parcela sobre la que se construye, se segrega del terreno comprado a Don Bernabé Arteaga Betancourt quien, a su vez, lo compra a Doña Manuela Betancourt Cisneros. La venta a favor de la Compañía de Ferrocarriles de Cuba se oficializa ante el notario Joaquín Ventura Martínez Díaz el 23 de marzo de 1915.

Desde el punto de vista conceptual, el edificio responde a un inteligente y elegante diseño que garantiza la funcionalidad y la imagen de eficiencia, solidez y prosperidad que deben reflejar las oficinas responsables de garantizar el óptimo desempeño de los ferrocarriles en la zona central del país.

La fecha de terminación oficial del edificio consta en documento fechado en La Habana el 2 de abril de 1927, su impactante presencia trasluce la solidez de un negocio próspero, tal y como es la intención de sus proyectistas. El interior se destaca por el cuidado exquisito en cada uno de los detalles, atractivo, sin dudas, para el gusto más exigente, y confirma la liquidez económica de la Compañía. Formalmente, esta realidad se pone de manifiesto en espacios tan importantes como el Vestíbulo y la Tesorería. En el primero se aprecian los trabajos de imitación de mármol logrado en las paredes y columnas con las técnicas del estuco y la escayola, además de los cielos rasos decorados con florones.

Desde el exterior, su monumentalidad guarda relación con la influencia de las construcciones norteamericanas del sector estatal. El edificio destinado a la Compañía de Ferrocarriles presenta majestuosa fachada ecléctica de dos niveles realizada por seis columnas: dos pareadas a sus costados y dos centrales, además de una gran escalinata que lleva al portal. Todo el conjunto está rematado por una combinación de pretil liso con balaustradas. Tiene un hermoso patio central estilo *art déco* rodeado por galerías que permiten el acceso a los distintos locales de la edificación, concepción espacial de la arquitectura colonial muy bien utilizada, no solo para la distribución espacial, la iluminación y ventilación, sino que permite aprovecharlo como un lucernario natural que acentúa los valores arquitectónicos y artísticos del espacio interior.

Otra obra de singular importancia en el desarrollo ferroviario de la provincia de esta época es la construcción de los Talleres Ferroviarios de Garrido. Luego de la inauguración del Ferrocarril Central, Cornelio Porro, dueño del espacio que conforma el Reparto Garrido, obsequia los terrenos para los talleres que comienzan a construirse en diciembre de 1902 como parte de las propiedades de la compañía *The Cuba Company*. El área está llena de marabú y árboles maderables, pero a medida que va creciendo el importante

centro laboral se urbaniza el lugar hasta constituirse el reparto que en la actualidad se conoce, las familias son en esos momentos las de los propios obreros que laboran en el enorme taller donde se quedan viviendo luego los descendientes.

Los talleres se encuentran en la calle cuyo nombre recuerda al donante del terreno, durante varios años se suceden administradores de procedencia norteamericana establecidos en las bellas casas de madera del Reparto La Zambrana estilo *Balloon Frame*, que también cobra auge gracias al ferrocarril. Al amparo del desarrollo ferroviario camagüeyano durante las dos primeras décadas del siglo pasado se crea otra institución: El Club Atlético Ferroviario. Este club nace en 1919 con el nombre de Asociación Deportiva Cuba y su objetivo fue fomentar la práctica de deportes entre los empleados ferroviarios, a partir del 19 de octubre de 1923 cambia su nombre por el de Club Atlético Ferroviario.

Todas estas obras relacionadas con el desarrollo del ferrocarril en Camagüey tienen implicaciones significativas en la vida de la provincia, gran cantidad de personas se vinculan a la actividad ferroviaria en los diversos establecimientos relacionados con los servicios directos e indirectos necesarios para este medio de transporte.

El desarrollo ferroviario en la provincia de Camagüey se logra debido a la intensa labor de cientos de hombres que trabajaban de sol a sol, en ocasiones en condiciones muy difíciles, incluso con peligro para sus vidas, sin respaldo ni garantías para la vida y por muy bajos salarios. Esta situación provocó que desde muy temprano los obreros se manifestaran en contra de las compañías dueñas del ferrocarril que los explotaban sin la más mínima consideración.

CONCLUSIONES

En la investigación se logra sistematizar en las principales implicaciones que trae consigo la relación del Ferrocarril Central con el desarrollo del territorio camagüeyano entre 1902 y 1925, como, por ejemplo: el desarrollo de la industria azucarera, la construcción de infraestructuras ferroviarias que repercuten de manera positiva en la vida de la población, las luchas de los obreros frente a las injusticias de las compañías ferroviarias.

REFERENCIAS

- Archivo Histórico Provincial, Fondo Ayuntamiento de Camagüey. Actas Capitulares # 66 del 13 de abril de 1901 al 13 de abril de 1902 y # 67 del 20 de octubre.
- Archivo Histórico Provincial, Registro de Asociaciones, legajo 46, número 18, folio 1.
- Archivo Histórico Provincial, Registro de Asociaciones, legajo 39, número 19, folio 2, primera pieza.
- BERMÚDEZ, O. (2019). *El Sistema Ferroviario de la provincia de Camagüey de 1900-1924*. (Tesis de pregrado). Universidad de Camagüey.

- BETANCOURT, A. S. (11 de octubre de 1987). Algo sobre el índice histórico del ferrocarril camagüeyano. Periódico *Adelante*, 2.
- CARTAYA ESPINOSA, H. (1980). *Algunos aspectos de las luchas obreras en Camagüey*. Editorial de Ciencias Sociales.
- LUNA MARRERO, F. (2015). *Síntesis histórica del ferrocarril en Camagüey*. Ácana.
- NAJARRO PUJOL, L. D. (2012). Santa Cruz del Sur, Cuba: Grandes veleros en el puerto. <http://www.camaguebaxcuba.wordpress.com>
- NAJARRO PUJOL, L. D. (2012). Historia ferrocarril Santa Cruz Sur. <http://www.camaguebaxcuba.wordpress.com>
- PÉREZ, A. (2006). *El Ferrocarril Central y el Ferrocarril del Norte de Cuba en Camagüey de 1900 – 1930*. (Tesis de pregrado). Universidad de Camagüey.
- ZANETTI, L. O., Y GARCÍA, Á. A. (1987). *Caminos para el azúcar*. Ciencias Sociales.

DATOS DE LOS AUTORES

Alberto Frómeta Dupuy (Camagüey, Cuba). Licenciado en Educación, especialidad Marxismo-Leninismo e Historia, Máster en Currículo y Didáctica de la Enseñanza Superior. Profesor Auxiliar del Departamento de Marxismo- Leninismo.

Yudith de la Caridad Sotomayor Gil (Camagüey, Cuba). Licenciada en Educación, especialidad Marxismo-Leninismo e Historia, Dra. en Ciencias Filosóficas. Profesora de Filosofía. Departamento de Marxismo-Leninismo.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO: FRÓMETA, A.; SOTOMAYOR, Y. C. (2023). Sistematización de las principales implicaciones provocadas por el ferrocarril central en Camagüey (1902-1925). *Islas*, 65(205): e1333.



Este texto se distribuye bajo una licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.

ISSN: 0042-1547 (papel) ISSN: 1997-6720 (digital)

<http://islas.uclv.edu.cu>