Primer ferrocarril espirituano

Categoría: Noticias
Creado: Miércoles, 09 Junio 2021 09:47 - Última actualización: Miércoles, 09 Junio 2021 09:47
Escrito por Dpto Comunicación Poder Popular Sancti Spíritus
Visto: 414

Primer ferrocarril espirituano

Una Real Orden de 31 de agosto de 1859, publicada en la Gaceta Oficial de la Isla, concedió al coronel Antonio Modesto del Valle y del Castillo el permiso para el establecimiento del ferrocarril de Tunas de Zaza a Sancti Spíritus.Como uno de los artículos de dicho documento planteaba que se podía traspasar la concesión, el 22 de diciembre de 1859, lo hizo el favorecido a la Junta Directiva del Ferrocarril que el presidía, integrada además por Antonio María Cancio, José Manuel García, Manuel José Venegas, Francisco Antonio Marín y Agustín Camejo.

Las faenas comenzaron a cargo de Arregui y Cía con un presupuesto de 685 284 p.s.f.s. La fuerza de trabajo empleada estuvo integrada por hombres de cierta capacitación, más algunas decenas de esclavos. En la construcción de la estación terminal, en el barrio de Colón se destacó el maestro de obras andaluz Diego Dorado.[1]

El buen ritmo de ejecución, posibilitó que el 25 de diciembre de 1861, ya pidieran autorización para abrir el primer tramo, quiere decir que desde entonces comenzó el servicio en el municipio.La totalidad de la línea de Tunas hasta Sancti Spíritus fue inaugurada el 23 de abril de 1864 cuando ya su principal impulsor había fallecido. Constaba con una longitud de 38 km y 623 metros, 20 metros de ancho y su carrilera de hierro era de 1.45 m. En el estero de las Tunas, de donde partió, tenía un paradero sobre pilotaje de madera dura y en

Phoca PDF

~~sus inmediaciones un triángulo que facilitaba dar vuelta a las~~ locomotoras.

Del estero, una línea recta llevaba al Paradero de Zaza donde se encontraba una casa almacén, luego continuaba hasta el Paradero de Guasimal que era una casa de mampostería y tejas, más adelante llegaba al Paradero de Casariego en Paredes y después al de Jarao, en ambas, las construcciones eran también de mampostería y tejas con sus correspondientes muelles. Finalizaba la línea en el Paradero Valle del barrio de Colón, en la margen derecha del río Yayabo, cruzaba propiedades de Roque de Lara, trinitario que ya invertía en Sancti Spíritus, Antonio Modesto del Valle, Francisco Antonio Marín, Vicente Pentón, HIginio Foste, María Mendigutía y Rafael Carbonell, que resultaron favorecidos.

Al morir el principal promotor en 1863, su viuda Natividad Iznaga, contrajo nupcias con el oficial español Francisco de Acosta y Albear. Tradiciones no corroboradas dan cuenta que el militar era jugador, dado a la vida mundana y que, temiendo los hijos de Antonio Modesto, por su futuro empezaron a reclamarle a la madre sus cuotas hereditarias.

[1] Después aguerrido combatiente contra España que murió en acción en 1871 habiendo alcanzado el grado de coronel.

En el antiguo Registro de la Propiedad están inscritos tanto el ferrocarril y la fundición como una línea urbana en Tunas de Zaza.

El establecimiento de la fundición aparece vinculado a varios franceses: José Broquese. Emilio Weiss Hergel, Alfredo Stiefel y Luis Alfonso Muzelle Couturier, aunque la propiedad del negocio aparece a nombre de los dos primeros e incluía: fundición, herrería, aserrío de vapor y carpintería, situadas próximos a la estación terminal del ferrocarril en Sancti Spíritus. En 1868 tenía 3 esclavos, varias carretas y bueyes además de los talleres.

Se ha planteado que la primera locomotora la trajo Alfredo Stiefel de Francia y que en Londres compraron toneladas de rieles, mordazas y tornillos.

El llamado ferrocarril urbano en Tunas de Zaza, tramo de 794 m de longitud que partía del paradero viejo hasta el muelle situado en la Ensenada de las Tunas, era propiedad de Francisco de Acosta y Albear en 1862, pero como el resto del negocio, fue gravado por hipotecas hasta el siglo XX por los hijastros de aquel.

Planes de ampliar la primera línea férrea espirituana.

Phoca PDF

Categoría: Noticias
Creado: Miércoles, 09 Junio 2021 09:47 - Última actualización: Miércoles, 09 Junio 2021 09:47
Escrito por Dpto Comunicación Poder Popular Sancti Spíritus
Visto: 414

~~Después de estarse ejecutando las obras del ferrocarril de Tunas a~~ Sancti Spíritus surgió la idea de extenderlo hasta Ciego de Avila a través de San Andrés por una línea lo más recta posible. Mientras que otros más aventurados pensaron en la construcción de un ferrocarril de Caibairén a Sancti Spíritus que sólo llegó en 1880 a Santa Clara. Pero no sería hasta después del fin de la dominación española en la Isla que se ejecutaría un proyecto de Ferrocarril Central por el empresario William Van Horne. Más adelante, el 15 de diciembre de 1903 se inauguraba el ramal que unió a Sancti Spíritus con Zaza del Medio.

Últimos sucesos del siglo XIX.

La Guerra de los Diez Años agudizó la situación de la antaño poderosa burguesía esclavista y las operaciones militares afectaron un sinnúmero de fincas de José de Jesús García, Natividad Iznaga, Roque de Lara e Ignacio Cancio. También fue incendiado Guasimal hasta las proximidades de la línea.

En sesión capitular en 1876 se llegó a plantear que solo los potreros: Juanilla de Antonio Arias, Minas de Angela Iznaga, Loma de la Cruz de Mauricio López, Guadalupe de Pedro Mencia, Salado, Vallejo y Blanquizal de Roque de Lara y los ingenios Natividad, Mapos y San Fernando de Natividad Iznaga se encontraban en verdadera y útil producción.

Todo esto repercute también en el ferrocarril espirituano que sufrió los mismos embates del resto de la economía cubana, ya afectaba desde varios lustros antes.

Pero el camino de hierro espirituano tuvo, como en otros lugares de la Isla, una utilidad política estratégica y sirvió al movimiento de tropas españolas para reprimir a los combatientes cubanos durante el proceso libertador del siglo XIX.

Por esa vía llegó Valeriano Weyler con todas sus fuerzas en 1897. Anteriormente habían sido célebres los recibimientos de las comitivas de los gobernadores Francisco de Lersundi en 1868, Salamanca en 1889, de los diputados autonomistas Rafael Fernández de Castro y Miguel Figueras en 1886.

Durante la guerra hispano - cubano - norteamericana, en julio de 1898, el pueblo de Tunas de Zaza fue atacados por los yankees y los vecinos huyeron por el ferrocarril para refugiarse en los poblados cercanos. Varias casas, comercios y el paradero de la línea fueron seriamente dañados por el bombardeo. Por su parte, los españoles incendiaron el muelle para evitar el desembarco y fue enconada la resistencia de las

Phoca PDF

~~tropas peninsulares allí acantonadas.~~

Impacto del ferrocarril.

El establecimiento de esta vía de comunicación repercutió positivamente en Sancti Spíritus, pues la ciudad se enlazaba con el puerto y por ende, con el exterior del país.

Desde el punto de vista urbanístico el barrio de Colón resultó favorecido: a su carácter industrial (tenía instalados más de una decena de tejares, fábrica de gas, fundición, panadería y otros) se sumó un gran interés por solicitar solares para comercios y viviendas.

Desde la estación hasta el puente se construyó una gran calzada y se planteó en sesiones del cabildo, dar regulaciones para el entorno como construir casas sujetas a preceptos arquitectónicos con portales de 5 varas de ancho, etc.

Junto a la estación terminal de Tunas de Zaza, se trazaron manzanas y se otorgaron solares para comercios, almacenes y viviendas. El cabildo espirituano preocupado por el ornato dictó medidas para las nuevas construcciones, que no podían ser de adobe, ni guano, sino de tablas o mampostería y tejas. Hasta llegaron a plantear cambiarle el nombre por el de Príncipe Alfonso, modificación que no se llevó a la práctica .

Numerosas familias se establecieron allí para constituir un núcleo de mucho arraigo local que contribuyó al engrandecimiento cultural de su pueblo: Molinet, Aguilera, Saroza Miranda, Figueras, Legón, Valle, Anglada, Iznaga y otros.

Surgieron comercios, fondas, hospedajes a lo largo de la vía, nuevos empleos relacionadas con el ferrocarril, la población se acostumbró a los horarios del cruce de los trenes y a la transportación a través de los mismos,Toda una vida cultural en torno al ferrocarril.

Phoca PDF