

El último día en que los tranvías circularon por La Habana

MAYLIN GUERRERO OCAÑA

El 29 de abril de 1952, el tranvía número 388 realizó su acostumbrado itinerario por los barrios habaneros, el cual terminó en el paradero del Príncipe, en la Avenida de Carlos III. El motorista Julio Amoedo sabía que algo no sería habitual en este viaje: iba a ser el último que efectuaría un equipo de este tipo en La Habana, la misma ciudad donde comenzaron a circular desde mediados del siglo XIX.

Los primeros tranvías, que eran tirados por caballos y mulas, empezaron a transitar por zonas del Cerro, Jesús del Monte y el Carmelo, en el Vedado, luego de inaugurarse el servicio público Ferrocarril Urbano de La Habana. Años después se movían a vapor, con trenes de dos o tres carros arrastrados por locomotoras.

A finales de siglo, la empresa canadiense *Havana Electric Railway* se hizo cargo de los servicios tranviarios habaneros, y en 1901 inauguró el de tranvías eléctricos en la capital, con líneas férreas que sobrepasaron su término municipal y fueron sustituyendo a los de tracción animal y a los de vapor.

Pero con el inicio de la etapa republicana se hizo más voraz el interés del capital norteamericano de dominar nuestra economía, el cual, con el apoyo del cónsul yanki en La Habana, Frank Steinhart, logró adquirir en 1907 la mayoría de las acciones de la compañía canadiense. Así, la nueva empresa *Havana Electric Railway, Light and Power Company* quedaba como propietaria del transporte ferroviario y de los servicios de electricidad y gas de la capital.

A pesar del cambio de "dueño", el tranvía siguió siendo un importante medio de transporte durante el primer cuarto del siglo XX. Aumentaron sus líneas, se importaron nuevos coches y estos contribuyeron al desarrollo y expansión de la ciudad. Otras también emplearon el servicio de pasajeros por esta vía, como Matanzas, Cienfuegos, Camagüey y Santiago de Cuba.

Sin embargo, a los tranvías no les esperaba un final feliz. Tras la Primera Guerra Mundial, la poderosa compañía norteamericana *Electric Bond & Share*, para ampliar sus negocios, quiso obtener el

control del servicio eléctrico cubano. El dictador Gerardo Machado, en contubernio con Steinhart, que ahora apoyaba los intereses de esta empresa, traspasó hacia ella las concesiones que poseía la *Havana Electric Railway, Light and Power Company*, que quedó solamente a cargo de los tranvías.

El tener que pagar desde ese momento la electricidad que consumieran los equipos, unido al imparable avance de la industria automotriz y la petrolera que impulsaban el desarrollo de los ómnibus, hicieron que la presidencia de la *Havana Electric* "colgara los guantes". O sea, asegurara sus inversiones y la de los socios más allegados, pero no introdujera mejoras, ni modernizara el parque, dejando que la empresa acumulara una deuda millonaria que afectó a los accionistas, cubanos y españoles en su mayoría.

El declinar de los tranvías muy pronto comenzó a ser una realidad. Mientras agonizaban, el servicio de ómnibus con motor de gasolina se ampliaba. Transnacionales como la *General Motors* promocionaban las ventajas de estos vehículos y sugerían que los tranvías eran trastos que solo obstaculizaban el desarrollo de las ciudades.

En medio de este panorama, el 3 de junio de 1950 el gobierno de Carlos Prío Socarrás concedió la explotación del transporte urbano a la *Empresa Autobuses Modernos S. A.* Esta decisión mostraba nuevamente el modo de actuación de los gobiernos de la República: siempre obedecer al capital norteamericano para así obtener jugosas ganancias. Bajo estas premisas se había firmado la sentencia de muerte de los tranvías.



EMPRESA PECUARIA LA VITRINA

Donde trabajo hubo, tradición queda



La esmerada atención a los animales ha contribuido a disminuir la mortalidad vacuna. FOTO DEL AUTOR

FREDDY PÉREZ CABRERA

Poco a poco, la inercia y el acongojamiento que invadieron a la villaclareña Empresa Pecuaria La Vitrina, en el municipio de Manicaragua, durante los años más duros del Período Especial, van dando paso a un huracán de trabajo, cuyo sintoma más visible es la recuperación de sus vaquerías típicas, tal y como las había concebido Fidel cuando en 1976 creó uno de los principales polos ganaderos del país.

"Fueron años muy difíciles, en los cuales se deterioró la técnica, desaparecieron los cuarterones, no había inseminadores, y hasta los sistemas de ordeño fueron a la ruina, todo lo cual se tradujo en un violento desplome de la producción lechera, que de 17 millones de litros entregados en su mejor momento, bajó hasta poco más de un millón en los años más duros", expresa Fausto Vega Herrera, director de la entidad.

Sin embargo, aquí se mantuvo lo más importante, la tradición ganadera de sus hombres y el sueño de algún día poder recuperar lo que con tanto ahínco habían forjado, realidad que ahora toma cuerpo, gracias a la voluntad de la dirección del país de elevar la producción de alimentos, reconoce el jefe de La Vitrina.

Explica que ya cuentan con más de 22 mil cabezas de ganado, distribuidas en cerca de 27 mil hectáreas de tierra, donde se ubican las 42 vaquerías típicas, y otras algo más rústicas, de las cuales cuatro están completamente rehabilitadas, mientras se labora en otras 17, aunque el fin es dejarlas a todas como el primer día, asegura el directivo.

Entre las acciones acometidas figuran la reposición de los techos, el acondicionamiento de las naves y los comederos, la repara-

ción de los sistemas de ordeño mecánico y los aposentos dedicados a la inseminación artificial, destaca Fausto.

Algunos resultados ya son visibles, asegura Vega Herrera, como la garantía del 80 % de las necesidades de comida de los animales, a base de asegurar la caña y el *king-grass*; la construcción de 349 cuarterones y el montaje de 17 de los 35 sistemas de cerca eléctrica recibidos en fecha reciente, lo que ha permitido tener las vacas sueltas en el potrero en el horario de la noche, que es cuando más comen.

Sobre el tema, el director técnico de la entidad, Fernando Fernández Yáñez, abunda en

que ya comienzan a recogerse los primeros frutos de la reanimación. Así, por ejemplo, el pasado año lograron entregar 2,3 millones de litros del leche, cifra que pretenden incrementar en la presente campaña.

Para demostrarlo, ilustra con los resultados mostrados por la vaquería No. 4, perteneciente a la Unidad Básica de Producción Cooperativa Cuba-Uruguay, donde es palpable un despegue en la producción lechera, a partir del rescate de cuatro naves, 65 cuarterones, los sistemas de ordeño mecánico y la garantía de agua y comida para el total de los animales, todo lo cual se ha traducido en un incremento de casi un 50 % de la entrega de leche, pues si antes recogían 248 litros diarios, hoy aportan 452.

Al respecto, el jefe de la mencionada unidad, Raimundo Guerra Barroso, explica que ha sido decisiva la introducción de una nueva tecnología de pastoreo, creada por el Instituto de Ciencia Animal, a través de la cual se logra la alimentación a base de *king-grass*, a libre demanda, día y noche.

"Este proceder nos ha permitido promediar hasta siete litros por vaca en ordeño, disminuir la mortalidad a cero y elevar la natalidad vacuna al 91 %, números que, aunque asombren, resultan alcanzables", asegura Raimundo.

"Aquí se ha logrado un sentido de pertenencia y de amor por lo que hacemos como en los buenos tiempos de La Vitrina. Mis hombres laboran entre 12 y 14 horas cada día; ah, eso sí, ven el resultado de su trabajo, porque todos ganan por encima de los 1 500 pesos mensuales, además de la prima que recibirán a fin de año, porque vinculamos el salario a los resultados finales de la producción y a la eficiencia en la labor diaria", señala el vaquero.

En la reserva está la fuerza

Olga Díaz Ruiz

La necesidad de contar con cuadros de dirección y dirigentes políticos capaces y creadores, estrechamente vinculados a la continuidad de la Revolución y del Socialismo, es un reto que condujo al Ministerio de Educación a organizar un movimiento de directivos jóvenes y competentes para enfrentar y conducir con éxito las transforma-

ciones en nuestro sistema de enseñanza.

La experiencia más fructífera en este sentido dio lugar al movimiento de la Reserva Especial Pedagógica (REP) —que celebra su XX aniversario— y la Reserva Especial Técnica (RET) —con 15 años de creada—, conformadas por los egresados y estudiantes de los institutos superiores pedagógicos más revolucionarios e integrales.

Estos jóvenes, seleccionados por su des-

tacada labor en el sector, tienen el compromiso de ser ubicados en cualquier lugar del país o tipo de centro donde se requiera su trabajo y para asumir la responsabilidad que se les oriente.

En estas dos décadas el movimiento se ha consolidado, en gran medida, gracias al apoyo de las direcciones provinciales y municipales de Educación, de los institutos superiores pedagógicos y los centros docen-

tes, los cuales guardan el deber de garantizar la formación y superación desde el puesto de trabajo, y prepararlos para asumir responsabilidades mayores.

Actualmente, estas fuerzas cuentan más de 12 mil integrantes en todo el territorio nacional, y ya suman 123 doctores y alrededor de 4 000 másteres; mientras, un 72 % de ellos han sido promovidos a cargos de dirección en el sector.