

image not found or type unknown



www.juventudrebelde.cu

image not found or type unknown



De Rompe y Rasga Autor: LAZ Publicado: 16/03/2019 | 07:37 pm

De rompe y rasga

Publicado: Sábado 16 marzo 2019 | 08:55:47 pm.

Publicado por: Ciro Bianchi Ross

La Habana dispuso del primer acueducto que los colonizadores españoles construyeron en América.

Se trata de la Zanja Real, un canal que partía de una presa construida junto al río Almendares y recorría una distancia de dos leguas hasta el callejón del Chorro, donde descargaba en un boquerón abierto en un muro de lo que fue después la Plaza de la Catedral. Como la plaza era una zona inundada, el agua se buscaba en botes. La Zanja, en su recorrido, seguía por el camino de San Antonio Chiquito, pasaba al pie de la loma de Aróstegui, donde luego se edificó el castillo del Príncipe, y seguía por lo que es hoy la calle Zanja para internarse en la ciudad.

Las obras comenzaron en 1556 y terminaron en 1592. Las concluyó el ingeniero Antonelli. Costaron 35 000 pesos.

La descarga de la Zanja era de 70 000 metros cúbicos diarios. De ellos, 20 000 llegaban a la ciudad. El resto se empleaba en regadíos de las plantaciones de los alrededores. El agua era gruesa y contaminada, pero al depositarse en vasijas de madera o barro, se curaba y se hacía limpia. Mucho después, cuando ya la Zanja estaba a punto de dejarse de usar, se instalaron unos filtros en el extremo del Paseo de Carlos III.

Fue el único acueducto con que contó La Habana durante 243 años. Se usó hasta 1835, cuando se construyó el acueducto de Fernando VII y después siguió usándose en regadíos. Para eso era ideal. Pero no para beber. Su

agua era sucia y malsana. Por eso en las casas particulares y en los edificios públicos se abrieron pozos y se construyeron aljibes.

Se rehabilitó en los días de la Guerra de Independencia cuando los españoles temieron que un ataque mambí al acueducto de Albear dejase sin agua a la ciudad.

El primer ferrocarril

Cuba fue el primer país de Iberoamérica que dispuso del servicio del ferrocarril. Eso quiere decir que hubo ferrocarril en la Isla antes que en cualquiera de las naciones que conforman lo que llamamos hoy la América Latina y antes que en España. ¡Vaya paradoja! Cuba, colonia española, disfrutó de ese avance tecnológico antes que la misma España.

Así fuimos el sexto país del mundo en contar con el ferrocarril. Cuando se instaló en la Isla en 1837, ya se conocía en Inglaterra (1825) Estados Unidos (1828) Francia (1832) y Bélgica y Alemania, en 1835. Rusia lo tuvo al mismo tiempo que nosotros, también en 1837.

Llegó a Austria en 1838 y en 1839 a Holanda e Italia. España no tuvo transporte ferroviario hasta 1848, al igual que la Guyana Británica. México, Colombia y Chile lo tuvieron en 1850, Perú, en 1851, Panamá, en 1855, Portugal, en 1856 y Brasil, en 1857...

La iniciativa de instalarlo se debió a la benemérita Sociedad Económica de Amigos del País. Esa corporación se interesó en el asunto en 1830, y la Junta de Fomento, que presidía don Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva, solicitó autorización al rey Fernando VII, que terminó concediéndola el 12 de octubre de 1834, para concertar con Inglaterra un empréstito por dos millones de pesos con el que construir el ferrocarril en Cuba: la línea Habana-Güines.

Obtenido el empréstito con bastante rapidez para la época, se comenzaron los trabajos y el 19 de noviembre de 1837 se inauguraba el primer tramo, Habana-Bejucal. Exactamente un año después (19 noviembre de 1838) se puso al servicio público el tramo Bejucal-Güines.

En La Habana, antes de la construcción de la Estación de Villanueva, los trenes salían de la llamada Casa de Parada de Garcini, situada en la calle Oquendo esquina a Estrella.

Parte del tiempo

El primer parte o aviso que dio cuenta de la proximidad de un huracán se emitió en La Habana el 12 de septiembre de 1875. Nunca antes se había producido un hecho científico de esa naturaleza aquí ni en ninguna otra parte del mundo.

Se trataba de un organismo que debía cruzar por las inmediaciones de la ciudad y el parte pretendía no solo alertar a los habaneros sino además a la tripulación de las embarcaciones que navegaban por los mares aledaños, ya que aquel documento no solo avisaba de la cercanía del meteoro, sino que pronosticaba su trayectoria. Eso tampoco se había hecho antes.

Su autor fue el sacerdote Benito J. Viñes Martorell, el eminente padre Viñes, de la Compañía de Jesús, director en ese entonces del Observatorio del Colegio de Belén. Sus pacientes y profundas investigaciones le permitieron

elaborar leyes de circulación y traslación de los ciclones, que pusieron fin al enigma en que aparecía envuelto el fenómeno de esos meteoros.

Viñes nació en Cataluña en 1837 y murió en La Habana en 1893. Bien merece que se recuerde su nombre entre los de los fundadores de la tradición meteorológica cubana, universalmente reconocida.

Llega el teléfono

El 16 de mayo de 1910 comenzaron a instalarse en La Habana teléfonos del novedoso sistema automático, y cinco días después, el 21, con la presencia del general José Miguel Gómez, Presidente de la República, se inauguraba dicho servicio. Cuba fue así el primer país del mundo que disfrutó de esa técnica maravillosa que permite que dos personas se conecten telefónicamente sin el intermedio de la operadora, como aquí sucedía hasta entonces y siguió sucediendo en otros países, incluido EE. UU.

El 19 de diciembre de 1912 había ya 11 437 teléfonos en el país y crecía el número de los que solicitaban ese importante servicio.

De inicio se instalaron las letras A (La Habana) y F (Vedado) y se anunció que oportunamente se conocerían las letras de los centros telefónicos de Regla y Marianao. Durante años, los teléfonos se identificaron en la Isla mediante una combinación de letras y números. Por ejemplo: X 1553. En 1958 las letras fueron sustituidas por números. Entonces la A fue 5 y la A5, 55. La M fue 6 y ML, 61, en tanto que la W pasó a ser 8, la U, 7, y la U0, 70. F, F0 y FL fueron sustituidas por 3, 30 y 31, respectivamente, y B, B9 y B0 por 2, 29 y 20. La I pasó a ser 4, I0, 40 e I2, 42. El 9 sustituyó a la X y el 90 a la X0.

Primer importador de automóviles

Cuba era ya en 1919 el primer importador de automóviles en América Latina y uno de los primeros del mundo en la relación vehículos-habitantes. En 1958 Cuba era el sexto país del mundo en el promedio de automóviles por habitantes. La superaban, en este orden, EE. UU., Canadá, Gran Bretaña, Venezuela y Alemania Occidental. En 1959 circulaban en Cuba 180 511 autos, casi todos de procedencia norteamericana. Las estadísticas revelan que Chevrolet era la marca preferida por los cubanos. Seguían los vehículos marca Ford en la preferencia de los compradores, y más atrás las marcas Buick y Plymouth.

El primer automóvil circuló por las calles habaneras en 1898. En 1901 se movían 11 automóviles. En 1903 comenzó a funcionar el primer servicentro; hasta entonces la gasolina se expendía en las farmacias. En 1905 se celebraba en Cuba por primera vez una carrera internacional de autos en el tramo de Arroyo Arenas a San Cristóbal, con un recorrido de ida y vuelta de 158 km. En ese mismo año se expidieron las primeras carteras dactilares. En 1906 ocurrió en esta capital, en Monte y Ángeles, el primer accidente automovilístico. En 1917 se concedió por primera vez autorización para conducir a una mujer, la célebre Macorina. En 1930 funcionaba el primer semáforo en el país.

Primer vuelo internacional

Un piloto cubano protagonizó el 17 de mayo de 1913 una hazaña sin precedentes en los anales de la aviación. En dos horas, 30 minutos y 44 segundos atravesó el Estrecho de la Florida, en una travesía Cayo Hueso-La Habana y abrió así la ruta de la aviación internacional y se convertía al mismo tiempo en el primer piloto en

volar sobre el mar. Cinco años antes, un afamado piloto norteamericano había hecho ese intento, pero no había podido completarlo porque su avión cayó 12 millas antes de llegar a las costas cubanas. Pasarían otros cinco años para que volviera a intentarse.

Domingo Rosillo, cubano nacido en Argelia, fue el héroe de aquella jornada. Hoy, en que cómodas y seguras aeronaves cubren grandes distancias, aquel vuelo entre Cayo Hueso y La Habana parecerá cosa insignificante. No es tal. Por una ruta no transitada se lanzó Rosillo en un aparato inestable, sin flotadores, sin más elemento de orientación que una simple brújula. Dos barcos norteamericanos se hicieron a la mar para brindar auxilio al piloto si era necesario, y los cañoneros Hatuey, Patria y 24 de Febrero —toda la flota de guerra de la nación en la época— se apostaron con el mismo propósito en la ruta del osado aeronauta, mientras que miles de personas se agolpaban en el Malecón para ver pasar el avión en su vuelo hacia el campamento militar de Columbia. ¿Lograría Rosillo su propósito? Hubo apuestas en favor y en contra. En la capital de Cuba, en toda la Isla, hay júbilo, ansiedad, expectación. También en el Cayo, en La Florida, en todas partes de la tierra. ¿Logrará el audaz aviador cubano abrir la ruta de los aviones comerciales del futuro? ¿Vencerá la barrera del agua?

Aquella fue, sin duda, una de las grandes proezas de la aviación en sus primeros tiempos. El memorable vuelo de Rosillo marca un importante hito en la historia del transporte mundial.

<http://www.juventudrebelde.cu/columnas/lecturas/2019-03-16/de-rompe-y-rasga>