





Esta versión digital ha sido realizada por la Dirección de Patrimonio Documental de la Oficina del Historiador de La Habana con fines de investigación no comerciales. Cualquier reproducción no autorizada por esta institución, está sujeto a una reclamación legal.

Perfil institucional en Facebook
Patrimonio Documental
Oficina del Historiador



FERROCARRIL DE LA HABANA A GUINES Y DE
PUERTO PRINCIPE



FERROCARRIL DE LA HABANA A GUINES



PATRIMONIO
DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

CAMINOS DE HIERRO DE LA ISLA
DE LA HABANA A GUINES



4

INAUGURACION DEL PRIMER FERROCARRIL DE LA HABANA A BEJUCAL

El 19 de noviembre de 1837 se realizó la apertura pública del camino de hierro de La Habana a Bejucal, eligiéndose ese día por ser el de la Reina Ysabel II.

(Archivo Nacional, Junta de Fomento, Legajo 1012, Nº 35177)

INAUGURACION DEL FERROCARRIL DE LA HABANA A GUINES.

El 19 de noviembre de 1838, dia de la Reina Ysabel II, a los 3 años y 10 días justos de haberse principiado los trabajos, entraron los trenes de cargas y pasajeros en Guines, feliz terminación del camino de hierro de La Habana a Güines.

(Archivo Nacional, Junta de Fomento, Legajo 131, Nº 6422, expediente 3239)

Ver boleta

Archivo Nacional, Junta de Fomento, Legajo 131, nº 6422

SOBRE PRIMER FERROCARRIL HABANA-BEJUCAL-GUINES

Azorín, Castilla. (Los ferrocarriles) p. 13.

Ferrocarril de La Habana. En Diccionario de Pezuela, t. II, p. 330.

Pedro J. Gutiéras. Historia de Cuba, t. III, p. 137-139.

Casa Parada Camino de Hierro. En Paseo Pintoresco, p. 13 (2 grabados).

Camino de Hierro de la Habana a Güines, folleto de 1839. (Biblioteca E.R.L.).

Informe presentado a la Comisión Directiva del Camino de Hierro de Güines, folleto, 1836 (Biblioteca E.R.L.).

Plano del Camino de Hierro de La Habana a Güines (Biblioteca E.R.L.).

Pirala, Anales de la Guerra de Cuba, t. I, p. 26.

Cap. XLVIII. Busto en marmol de Fesser. En Cuba Monumental Estatuaría... por S. Fuentes, p. 619 (t. II).

Ver Diario de la Habana sobre inauguración primer
ferrocarril.

19 noviembre 1836

1837

1838



Bejucal, Junio 18 de 1937.

Sr. Dr. Emilio Roig.

Mi distinguido amigo:

Correspondo a su atenta de fecha dos del actual remitiéndole los escasos datos que sobre el ferrocarril he encontrado en las actas capitulares, tras una búsqueda minuciosa en varios años. Parece que este asunto llevó una tramitación especial, separada de la jurisdicción municipal; pués de otro modo/ no se explica que los ediles bejucaleños de entonces, no conocieran oficialmente la construcción y llegada del ferrocarril a Bejucal; y como no existen aquí otros documentos de aquella época, dignos de consultarse, más que las actas capitulares, de ellas le copio las siguientes referencias:

Cabildo celebrado en 24 de Noviembre de 1837.

Se leyó una instancia de Don Francisco Duque solicitando se le mercédén unas varas de terreno que dicen sobran contiguas al solar que tomó de Don Juan Hernández; y antes de que se discutiese la insinuada petición el señor Alfs. Rl. hizo presente que en los solares y terrenos inmediatos a la Línea del Camino de Hierro no debe hacerse por ahora concesión alguna hasta tanto que se practiquen las medidas necesarias y a punto fijo se sepa lo que corresponde al Municipio &.

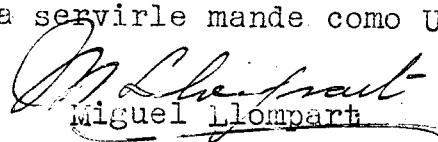
Cabildo celebrado en 5 de Enero de 1838.

El señor Alcalde Primero indicó que le parecía oportuno que además de los dos Comisarios de policía nombrados se elijieren otros dos porque así lo exigía el aumento progresivo de la población y el in-calculable ingreso de personas extrañas, que de todas partes diariamente se presentan por la natural curiosidad que inspira el Camino de Hierro y lo fácil de transportarse; que en tal concepto, dos comisarios no pueden atender a todo y verificar las rondas que son tan necesarias para la conservación del orden; que por tanto, nombrados otros dos se dividiría la Ciudad en cuatro cuartones y cada cual estaría encargado exclusivamente del suyo & & ...

En la Zona Fiscal de esta Ciudad fué presentada en estos días por la Compañía de Ferrocarriles la escritura por la cual fué adquirido el terreno de la estación de Bejucal, y en dicha oficina me faci-

litaron la copia de la cláusula primera que le adjunto. Aunque dicha escritura está firmada en 17 de marzo de 1838, consta que la venta y precio se pactó a principios de 1837

En todo cuanto pueda servirle mande como Ud. guste a S.S.B. y
amigo,


Miguel Llompart

9

VENTA REAL

Sépase que yo ~~De~~ Manuel García vecino de la ciudad de San Felipe y Santiago del Bejucal otorgo que vendo realmente y con efecto doy en perpetua enagenación a la real Junta de Fomento de esta ciudad de la Habana un paño de tierra de mi propiedad situado en la jusdiscción de mi vencindad compuesto de 47 cordeles y 521 varas planas que lindan con mas terrenos que allí me queda, con el camino Real que de esta capital va al Ratabanó, con el camino del Santo Cristo de La Salud y con la unión de estos dos caminos, según serefiere en el plano levantado por el Sr. Ingeniero ~~De~~ R. Dagurre que original existe en la Contaduría de dicha Real Junta y del cual se ha sacado la copia firmada por su Secretario y por mí que exivo para que se agregue a continuación y conste en todos tiempos su figura y dimensiones y dicho paño de tierra compuesto como llevo dicho de 47 cordeles 521 varas planas es parte de $1\frac{1}{2}$ caballería.

Esta venta se realizó por el precio líquido de \$ 340.00.- por escritura de 17 de Marzo de 1,838 ante el escribano Cayetano Pontón, documento que hoy se encuentra en el archivo general de protocolo a cargo del Dr. Luis Ramos Izquierdo.

10

ESTACION CENTRAL DE LOS F.C. UNIDOS

Inscripción que aparece en la locomotora :

PRIMERA LOCOMOTORA DE LA CÑIA. DEL F.C. DE MATANZAS CUYA
LINEA SE INAUGURÓ EL 1º DE NOVIEMBRE DE 1843.

Inscripción en el busto de Fesser:

EDUARDO FESSER / FUNDÓ ESTOS ALMACENES / EN EL AÑO DE 1843 /
Y FUE SU DIRECTOR / HASTA EL DE 1863 / EN QUE FALLECIO /
LA COMPAÑIA AGRADECIDA / LE CONSAGRA ESTE RECUERDO.

Encima de este busto existe en la pared la siguiente lápida:

COMISIÓN DIRECTIVA / DEL CAMINO DE HIERRO / MIGUEL
HERRERA Y O-FARRILL / ANTONIO MARÍA DE ESCOBEDO / YNGENIERO
ALFREDO CRUGER

Otra lápida encima del busto de

PARA LA PROSPERIDAD DE LA ISLA / LA JUNTA DE FOMENTO /
PRESIDIDA POR / EL CONDE DE VILLANUEVA / 1840.

11

SOBRE CLAUDIO MARTINEZ DE PINILLOS,
CONDE DE VILLANUEVA

Pezuela, Diccionario, t. IV, p. 221.

Calcagno, Dic. Biog., p. 503.

Pirala, Anales Guerra de Cuba, t. I, p. 26.

Delmonte, Escritos, t. I, p. 111 y sig., 169.

Don Claudio Martínez de Pinillos y Zeballos. Hijo de Don Bernabé y de Doña Luisa. Nació el año 1781 y murió en Madrid el año 1853.

Don Claudio Martínez de Pinillos y Zeballos fué el 2º Conde de Villanueva Grande de España, Vizconde de Valvanera, Gentil hombre de Cámara con ejercicio, del Consejo de Estado Caballero Gran Cruz de la Real Orden de Carlos III, y de Isabel la Católica, Comendador de la Legión de Honor, Caballero militar de las Ordenes de San Fernando y Calatrava, Gran Cruz de Bailén y Tudela, Maestrante de Ronda, Coronel de Infantería retirado, Superintendente General y Delegado de Hacienda de la Isla de Cuba. Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas, idem de la Junta Superior Directiva y Contenciosa de Hacienda, de la del Monte de Pío de Ministros, de la de Almoneda, Juez Privativo de Arribadas, Superintendente General del Ramo de Cruzadas, Jefe Supremo de la Renta de Lotería y Consejero extraordinario de Ultramar.....

Entre los egregios ascendientes del Conde de Villanueva se cuenta a los Duques de Normandía y también aquel Sancho Fernández de Texada pariente cercano del Rey Don Ramiro I de León, a cuyo lado luchó valerosamente contra los moros, acompañado de sus trece hijos en la batalla de Clavijo (año 825). No bajó ni un ápice Don Claudio Martínez de Pinillos de la alta aristocracia de su alcurnia ni de la multiplicidad y el esplendor de sus títulos. Tan numerosas como estos fueron las obras que realizó mientras desempeñó en la Isla

de Cuba como Tesorero General del Ejército y la Hacienda, Hospitales, Casas de seguro, cuarteles, caminos vecinales, pontones, mejoras en el jardín Botánico, el anfiteatro de Anatomía, los anales de Ciencias, Literatura y Comercio, la Escuela Náutica, el Laboratorio de Química. Bajo su impulso se construyó el acueducto de Fernando VII. El inició la idea del Acueducto de Vento.

El fundó el Monte de Piedad, ensanchó la Intendencia y la Aduana, levantó los Hospitales de Matanzas y los cuarteles de esta ciudad, de Bayamo, de San Antonio y Guanajay. El costeó de su peculio y donó a la ciudad de la Habana las dos estatuas del Parque de la India y la de los Leones que embellecen la plaza de la Fraternidad. El fundó el Teatro de Villanueva, fundó la ciudad de Cárdenas, el Monte de Piedad. Fué Presidente de la Sociedad Económica de Amigos del País. La 1^a locomotora de La Habana a Bejucal y a Güines. Fundó el Hospital de Santa Isabel. Su administración fué esplendorosa. La Beneficencia fué uno de sus fundadores y donó una gran fortuna a dicha casa.

La máquina que se conserva como reliquia en la Estación Terminal, es la de la línea de La Habana a Matanzas y tiene la fecha 1º de noviembre de 1843.

FERROCARRIL DE LA HABANA A GUINES

DATOS DE LAS ACTAS CAPITULARES DEL CABILDO DE

LA HABANA

SOBRE EL FERROCARRIL. - 1830.

Cabildo ordinario de 23 de julio de 1830.

El Sor. Marqués de la Cañada Tirry, encargado por el Ecmo. Sor. Presidente, propuso al Ecmo. Ayuntamiento nombrase dos sujetos de su Corporación para que unidos con los del Consulado y Sosiedad patriotica, tratasen y discutiesen sobre el Camino de hierro que piensan egecutar por el que actualmente sigue de la Ciudad al pueblo de Guines, para lo que se verificarán varias Juntas con los individuos de las tres Corporaciones espresadas las que precidirá S. E. con el fin de atender todo lo que fuese útil e indispensable para dho. intento. Consecuente á esta mocion el Ecmo. Ayuntamiento há nombrado por sus representantes á los Sres. Regidores D. Andrés de Zayas y D. Domingo de Herrera, y por suplente al Sor. D. José María Chacon, pasandose por los Comisarios el correspondiente oficio.

Cabildo ordinario de 30 de julio de 1830.

Los Sres. Comisarios presentaron al Ecmo. Ayuntamiento un oficio que les había pasado el Secretario de la Real Sociedad patriotica en veinte y tres del corriente, con el que incluye copia del oficio, y cartas que el Ecmo. Sor. Presidente Gobernador y Capitan Gral. comunicó á aquella Corporacion excitando su celo para que promueva una empresa igual á la de la Península, para abrir un Camino o Carril de hierro de los que propone D. Marcelino Calero, que facilite las comunicaciones de Guines á la Capital que servirá de ensayo : vistos sus buenos efectos para pensar en otros segun su mayor utilidad y conveniencia, y enterado de todo el Cuerpo

Capitular, acordó, que mediante á estar nombrada ya la Comision para que concurra á las Juntas que deban celebrarse, se pase á ella el citado oficio y copia, contestándose por los Sres. Comisarios al Secretario de la Real Sociedad el suyo ya citado.

.....

SOBRE EL FERROCARRIL. - 1831

Cabildo ordinario de 7 de febrero de 1831.

.....

El Sor. Dn. Andres de Zayas como vocal Secretario de la Junta de Caminos de hierro, formada de orden del Ecmo. Sor. Presidte. Gobor. y Capn. Gral. presentó trece egemplares impresos del extracto de sus tareas con objeto de que instruyendose los Sres. Capitulares de la posibilidad que habia en realizar el que se ha proyectado de esta Ciudad á la Villa de Guines, y tambien de la grandisima utilidad que resultaba á los que se interesasen en esa empresa, contribuyese con su celo é influxo á su realisacion, procurando se reuniesen las acciones q. para el efecto son precisas. El Sor. Dn. Anastacio Carrillo de Arango dijo : que creía debía ilustrarse mas este particular, ya p respecto al precio de la obra, ya en orden al modo de entregar el importe de estas acciones, para que el publico procediese con la confianza q. que se necesitaba, á lo que contestó el espre-
sado Sor. Zayas, que la Junta continuaba sus cesiones con objeto de esclarecer estos particulares, pues lo que deseaba era el acierto, y que tubiese efecto el camino pro-
yectado, y que en tal concepto proponia, que el mismo Sor. Carrillo en vista de la espuesta memoria hiciese las obser-

vaciones que tubiese por conveniente, sin perjuicio de que el Ecmo. Ayuntamiento nombrase una ó dos comisiones de su seno para que solicitasesen accionistas, mediante á que era lo que mas importaba ; y de conformidad con lo expuesto por Su Sria. se acordó que el mismo Sor. Zayas, y el Sor. Dn. Gabriel de Cardenas se encargasen de aquella comision, que debía ser estensiba á cada uno de los Sres. Regids. para que en su particular reuniesen las que pudiesen, y que apreciaria que el citado Sor. Carrillo expusiese ó ilustrase lo que creyese conducente al mejor exito del proyecto, con vista de lo expuesto en la memoria que se ha presentado.

.....

Cabildo ordinario de 23 de febrero de 1831.

..... Conforme el Ecmo. Ayuntamiento con la indicación del Sor. Alcalde Presidente, y estando satisfecho de la eficacia con que el Sor. Dn. Andres de Zayas ha desempeñado la comision que se le confirió para el asunto de Caminos de hierro, correspondiendo satisfactoriamente al nombramiento que se le hizo, acordó que se hiciese mension honorifica de este nuevo servicio de Su Sria. en el acta de esta dia, para la debida constancia, y ademas se le dieron las gracias por la Corporacion como una prueba de su gratitud á los interesantes trabajos de aquel Sor.

.....

SOBRE FERROCARRIL DE CASILDA A TRINIDAD. - 1834.-

Cabildo ordinario de 2 de mayo de 1834.

.....

Seguidamente. se leyó un oficio dirigido por el Exmo. Sr. Presidente Gobernador y Capn. Gral., con fha. veinte y seis de Abril proximo pasado en que transcribe el que le pasó el Exmo. Sr. Ynte. de ejercito Conde de Villanueva, acompañandole el expediente promovido por D. Santiago Tate y D. Federico Freeman solicitando privilegio para establecer un camino de carriles de hierro desde el Puerto y muelle de Casilda hasta la Ciudad de Trinidad, sobre cuya pretecn. quiere dho. Escmo. Sr. Ynte. oir la opinion de este Cuerpo y la de la Real Sociedad Patriótica en ordn. á la conva. del proyecto y demás que se les ofrezca en vista del informe de la Junta de Fomento y proceder despues á lo que corresponda con arreglo á la Real Ceda. de la materia, recomendando la preferencia que demanda lo importante de la empresa, y con ese objeto lo comunica el Escmo. Sr. Presidte. Se acordó que se pase á los Sres. Coms. y Síndico para que informen con la misma recomendacion de prefa.

.....

Cabildo ordinario de 6 de junio de 1834.

.....

Los Sres. Comisarios y Síndico Pror. Gral. á la vista que se les comunicó del oficio del Escmo. Sr. Presidte. de veinte y seis de Abril ultimo, y espte. con el acompañado sobre el camino de carriles de hie-

rro desde el puerto y muelle de Casilda hasta la Ciudad de Trinidad, que ha proyectado D. Santiago Tate y D. Federico Freeman, informaron : que eran del mismo sentir de los Sres. que formaron la Comn. nombrada pr. la Junta de Fomento, esplicado en su esposicn. de once de febrero de este año corriente á la pagina quinta de dho. expedte., y concluyen en que se devuelva este á S. E. con testimo. de su respuesta. Y habiendo visto la esposicn. á que se contrahen los Sres. Coms. y Sindico, reducida á convenir con la solicitud de Tate y Freeman bajo las condiciones que esplican, por lo que respecta al privilegio esclusivo, y oferta que hacen á favor de los propios de la mencionada Ciudad ; se acordó de conformd. con el parecer de los mencionados Sres. considerando el Escmo. Ayto. digno de recomendн. el proyecto, para que se abreviasen los trámites del expedte. y se concluyese, por que serviría de estímulo para iguales empresas ventajosas á la agricultura y comercio de la Ysla, alentandose otros capitalistas que quieran emprenderlas, con la protecn. que se dispense á la actual.

.....

21
6

SOBRE INTRODUCCION DE MAQUINAS Y PRIVILEGIOS
DE INVENCION.

Cabildo ordinario de 14 de agosto de 1834.

.....

Se leyó el último cabildo ordinario celebrado en ocho del que cursa, y resultó conforme con lo que en él se acordó: después se leyó un oficio dirigido pr. el Escmo. Sr. Presidte. Goberndr. y Capn. Gral. con fha. once del actual, en que transcribe el que le pasó el Escmo. Sr. Intendte. de Ejercito Conde de Villanueva, referente al nombramiento. que debe hacer este Escmo. Ayuntamto. de la Comn. de su seno que ha de asistir á la revisión y corrección. de los aranceles giales. que han de regir en las aduanas de los puertos habilitados de esta Ysla el año proximo, con cuyo objeto lo comunica el referido Escmo. Sr. Presidte. Se acordó de conformidad. con lo que se solicita, nombrándose para la expresada Comn. á los Sres. Dn. Franco. de Armas y Síndico Pror. Gral. y que pr. los Sres. Coms. se participase a S.E. en contestación recomendándose a los citados Sres. de la Comn. tengan muy particularmente presente la indicación que hizo el Sr. Regr. Dn. José Franco. Rodríguez á cerca del recargo de dhos. á las manufacturas que vienen del extranjero para evitar su introducción, con el salvable fin de que nuestros artesanos tengan en que emplearse y desaparezca la vagancia que pr. falta de trabajo se nota en el país y de consigte. los crímenes que se cometan pr. ese motivo.

.....

22

7

SOBRE INTRODUCCION DE MAQUINAS Y
PRIVILEGIOS DE INVENCION.

Sigue Cabildo ordinario de 14 de agosto de 1834.

.....

Se dió cuenta con el informe de los Sres. Coms., relativo á la Rl. Ceda. de treinta de Juno. del año pplo. sobre ptivilegios de invencn., perfeccn. é introdn., remitida al Ayto. pr. el Escmo. Sr. Presidte. con oficio de trece de Marzo del corre.; y teniéndose preste. que en la libertad de la introducn. nunca se ofende el dro. de propiedad, que puede ~~maxima~~ considerarse en los inventores y perfeccionadores, al paso que se favorece la concurrencia tan provechosa al pco. en gral. que la mente del soberano en la citada Rl. Ceda. aparece conforme a este principio saludable: que el interés privado es el agte. más seguro y poderoso pa. el fomento de toda clase de industria, sin necesitan de otra protecn. pr. parte del gobno. que la de no embarazar sus operaciones con trabas de ninguna especie; y que si estas consideracns. deben ceder algna. vez á circunsts. particulares de tiempo ó de lugar, la Ysla de Cuba no se halla pr. fortuna en la necesid. de semejte. escepcon.; se acordó contestar al Escmo. Sr. Pte. con insercn. de esta acta, que á juicio del A-yumto. no conviene que se concedan privilegios de ~~introducn.~~ en ningn. de los puertos de la Ysla, ni a ningn. ramo de industria, estando al alcance del Supmo. Gobno. dispensar á los introductores y al pais una proteccn. mas eficaz y mas directa, en el alivio de los dros. de internacn. qe. pudieran reducirse o suprimirse del todo, con respecto á maquinas o artefactos de nueva introduccn. y de conocida utilidd.

.....

SOBRE BUQUES DE VAPOR. -1834-

Cabildo ordinario de 11 de octubre de 1834.

.....

....:después se leyó un oficio dirigido por el Escmo. Sor. Presidte. Gobernadr. y Capn. Gral. su fha. ocho del actual en que transcribe el que le pasó el Escmo. Sr. Ynte. de Ejercito Conde de Villanueva, acompañandole la isnta. y descripción que le había presentado el Sr. D. Franco. Hernandez Noguez admir. gral. de la Real Renta de Correos, en solicitud de Ceda. de privilegio de introduccn. de dos barcos de vapor, cuyo proceder es del todo nuevo y aquidesconocido con aplicacn. á facilitar la entrada y salida de los buques en este Puerto, transportar desde el muelle de San Franco. al de Marimelena carruages, caballos, etc., á fin de que oido el parecer de esta Escma. Corpn. y de la Real Sociedad con arreglo á la Real Ceda. ~~xxxxxxxx~~ de la materia, se le devuelva todo pa. lo demas que corresponda ; con cuyo obgeto lo comunica el Escmo. Sr. Presidte., incluyendo la instancia y descripcn. que se cita, asi como tambien el espedte. instruido sobre el propio asunto. Se acordó que se pase á los Sres. Coms. y Sindico Pror. Gral. para que informe con presencia de la Real Ceda. sobre inventos artisticos y de lo acordado pr. este Escmo. Ayto. en el particular.

.....

249

-14

SOBRE BUQUES DE VAPOR. -1834-

CABILDO ORDINARIO DE 24 DE OCTUBRE DE 1834.

..... Los Sres. Coms. y Sindico Pror. Gral. con informe de esta fha., manifiestan que habían examinado detenidamente el proyecto de barcos de vapor para el transporte de carruajes, caballerías y frutos desde el muelle de Marimelena y al de San Franco., y viceversa, á que hace relaci. el espedito. que se les ha pasado, y no solo lo encuentran á todas luces utilísimo, sino que á mas de las razones de conveniencia p. c. q. de sí arroja, no es posible desde luego concebir las innumerables ventajas que deba producir bajo todos aspectos, por ser de una naturaleza enteramente. nuevo y no conocido en este país, dando rapido impulso á su industria, agricultura y comercio : siguen Sus Srias. expresando las razones de utilidad. y conveniencia p. c. : se contrahen también al acuerdo que celebró esta Escma. Corporación en catorce de Agosto de este año para que no se concediesen privilegios de introducción. en ninguno de los puertos de esta Ysla, estando al alcance del Supremo Gobierno dispensa á los introductores y al país una protección más eficaz y mas directa en el alivio de los derechos de internaci. que pudieran reducirse, ó suprimirse del todo con respecto á máquinas y artefactos de nueva introducción y de ¹⁰ considerada utilidad ; y consideran dhos. Sres. Coms. y Sindico que al celebrarse este acuerdo se tendría solo presente las maquinas ó instrumentos. de agricultura para los Yngenarios o Cafeta-

78-

les ; pero que no abrazara los otros procederes ó inventos que se quisiesen introducir con objeto, de facilitar la circulacion de nuestros frutos y el de poder transportarse con suma comodidad de uno á otro punto las personas, las caballerías y los carriages : que si no había inconveniente, ni repugnaba á los sanos principios de economía política el que se estableciesen camino principal de empresas, de peazgos, y de privilegios por cierto número de años, e indefinidamente, creen los informantes que el proyecto de los barcos de vapor con el privilegio de cinco años, en su esencia viene á ser lo mismo con la diferencia de que aqui son los vapores los que hacen las veces que suplen el de un buen camino por tierra, que no se tiene desde la villa de Guanabacoa á la Habana ; que á esto se agregaba que estas primeras empresas ó tentativas corren riesgos extraordinarios, invirtiendose capitales de consideracion, y es muy justo que para alentarlas y que no desmayen se les indemnize en cierta manera concediendoles el privilegio de introducción, principal que en no perjudicandose el interés propio con un privilegio perpetuo, ó el monopolio que es su equivalente, ninguno tiene derecho. para quejarse de esa gracia ; que luego que se advierta que rinde utilidades el proyecto, vendrán otros apresurados á la concurra. cesando el privilegio cualquiera. tendrá la facultad de establecer vapores con el mismo intento a. el Sr. Dn. Franco. Hernandez Noguez adm. gral. de Correos : que esto propio ha sucedido en nuestros días en el barco de vapor pa. Matanzas que fue uno en su principio

~~26~~

pio con privilegio, ha cesado éste, y hay dos que se ocupan en conducir pasajeros y frutos por lo tanto los Sres. Coms. y Sindico son de opinión, se admitan las proposiciones del proyecto digno de proteccn. bajo todo sentido, no tan solo prp su notoria utilidad, si-
no pr. que también puede ser un estimulo pa. otras nue-
vas empresas. Concluida la lectura de dho. informe, se entró en una detenida conferencia sobre el particular, y en ella se expresaron pr. los Sres. Capitulares con-
currtes. razones en pro y en contra del proyecto, en cuya virtud y declarado el punto suficientemente discu-
tido se entró á votar sobre él, fijándose la cuestión de si "se aprueba ó no el dictamen de los Sres. Coms. y Sindico Pror. Gral." resultando acordado de conformi-
dad con dho. dictamen, por haber sido de esta opinion la mayoria de los Sres. concurrtes., menos el Sr. Dn. Franco. de Armas que reprodujo el acuerdo de catorce de Agosto de este año q^{ue} se ha tenido presente, y el Sr. Dn. Manuel Ramírez, que fué de parecer que no hu-
biese privilegio pa. buques de vapor en este Puerto pues el concedido por S. M. habia terminado ; de consigte. se acordó que con testimonio del expresado informe y es-
te acuerdo se conteste el oficio del Escmo. Sr. Presidte. con devolucn. del expedte. acompañado, pa. lo demás que correspda. en el negocio.

.....

SOBRE FERROCARRIL.

-1835.-

Cabildo ordinario de 11 de diciembre de 1835.

..... Se leyó una representación de Dn. Martín Minzal y Dn. Juan del Pino Santana arrendatarios de varios lotes de los terrenos de la Ciénega, perteneciente á esta municipalidad en que participan al Escmo. Ayto. que por dhos. terrenos se trata de formar el camino de hierro que emprehende actualmente la Real Junta de Fomento de esta Ysla, cuya novedad está causando y causará á los esponentes perjuicios enormes, no solamente en la tala de sus siembras, sino en la desmembración de los terrenos, por que cuanto ocupe el camino, otro tanto dejan de aprovechar los sujetos., por lo que han creido de su deber hacer esta participación al Cuerpo Capr. como dueño de dhos. terrenos, para que se imponga de estos sucesos recientes que hacen desmerecer su propiedad, ya con el objeto de que en ningn. tiempo se les recomienda pr. su silencio, y ya con el ~~justo~~ justo de que se les rebaje el precio del arrendto. á medida de la falta de tierra, y desmerito que ocasiona semejante novedad, sin perjuicio de sus dros. sobre el cobro de lo que importe á juicio de peritos el destrozo de sus labranzas con todo lo demás que expresan en orden á haberse destruido el muro de contención qe. pr. su falta volverá á la finca al estado de Ciénega, habiéndose entorpecido el curso ordinario de las aguas, y ocuparse con el mencionado camino toda la calzada que sirve para la salida así de las personas como de los

frutos, pues atravesandola ó dividiendola deja á los arrendatarios sin transito.- En su conceca. se acordó que la referida instancia se remita inmediatamente con oficio de los Sres. Comisarios al Escmo. Sr. Procer del Reyno Presidte. de la Real Junta de Fomento de Agricultura y Comercio, con el fin de que tomando en consideracion los perjuicios presentes y futuros que se siguen á los fondos de propios por las razones que se expresan en la memorada instancia, se acuerde y disponga la competente indemnización, que si bien debe hacerse á todo particular á quien se le toma su propiedad para el uso y servio. publico, con mor. razón, á una Corp. que tiene destinados sus fondos para objetos de utilidad y necesidad comun ; y con las resultas, se proveherá sobre el reclamo que hacen Minzal y Pino Santana en orden al rebajo de la renta que respectivamente pagan, instruyendoseles de este acuerdo, y de que deben ocurrir á quien corresponda á reclamar el destrozo de sus labranzas que no le ocaciona la municipalidad.

.....

SOBRE FERROCARRIL. - 1836.-

Cabildo ordinario de 8 de enero de 1836.

.....

Los arrendatarios de dos lotes de la Ciénaga D. Martin Minzal y D. Juan del Pino Santa Ana vuelven á representar al Escmo. Ayuntamiento los daños y perjuicios que están sufriendo aquellos terrenos con la nueva obra del camino de hierro, segándose los canales ó zanjas que servian para el riego y que eran los que daban valor y estimacion á la finca, que la reduce á su anterior estado de anegadizo - para que en esta virtud se sirva la Corporacn. determinar lo que estime ~~expres~~ ~~rum~~ conforme. Se acordó que por los Sres. Comisarios se vuelva á oficiar al Escmo. Sr. Presidte. de la Real Junta de Fomento de Agricultura y Comercio, acompañandole la nueva instancia de los arrendatarios y recordandole la contestacion del anterior.

.....

Cabildo ordinario de 15 de enero de 1836.

.....

Habiéndose leido una representación de D. Manuel Antonio Hernandez arrendo. de cuatro caballerias de tierra de las de la Ciénega perteneciente á los propios en que hacia presente los perjuicios que está sufriendo, por atravesar pr. sus terrenos el camino de hierro, y los que son de esperarse recibirá la finca pr. haberse ~~entrastornado~~ las vias de desague que los reducirá á su anterior estado de anegadizos y pantanosos ; manifestó el caballero Sindico Pror. Gral., que era

de toda necesidad que el Escmo. Ayuntamto. se ocupase de este negocio pr. que los perjuicios que precisamente. habia de sufrir la finca con aquella obra la reducirá á su primitivo estado de Ciénega, perdiendose las grandes sumas invertidas en hacerla laborable, proponiendo con tal objeto se hiciese un reconocimiento. de aquella con ~~intervencion~~ interv. de la autoridad protectora de la empresa, á fin de allanar los inconvenientes y perjuicios que se recomiendan. En conceca. se acordó de conformd. con la indicación del Caballero Sindico encargando á los Sres. Comisarios que en unión suya tomen los conocimientos necesarios á cerca del estado de dhos. terrenos, é informen á la Corporación, sin perjuicio de que se recuerde al Escmo. Sr. Presidte. de la Real Junta de Fomento de Agricultura y Comercio la contestacion. pendiente del oficio que se le ha dirigido.

.....

Cabildo ordinario de 5 de febrero de 1836.

.....

En otro de veinte y nueve de Diciembre del año referido, hacia presente el Sr. Calvo, (1) que seria convte. se le facultase para pedir á S. M. lo que acordase esta Escma. Corporacion en orden á la obra del Camino de hierro, sobre cuyo particular ya había dado algunos pasos, en virtud de la Comn. que obtiene para solicitar el remedio de los males que ha sufrido la Ysla de resultas de la epidemia del colera, debiéndose a su entender hacer un plan gral. tanto á cerca del modo

.....

(1) El Sr. José Ma. Calvo, Regidor, fungía de Comisionado en la Corte, desde 1834 ; terminó su misión a fines de 1836, y el año referido es el de 1834. -

PATRIMONIO
DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

de ayudar á los hacendados, como el tener fondos pr. el mismo conducto para concluir las muchas obras que le faltan al municipio, señaladamte. la Carcel, en el supuesto de que el gobierno está muy dispuesto á egecutar cuanto se le proponga util y razonable.

.....

Cabildo ordinario de 12 de febrero de 1836.

.....

Tambien dieron cuenta los espresados Sres. Coms. del oficio del Escmo. Sr. Presidte. de la Real Junta de Fomento de Agricultura y Comercio en fha. veinte y dos de Enero ulto, contestando el que se les dirigió en once de Dre. del año pasado relativo á la indemnizació de los perjuicios que dicen recibir los arrendatarios de la Ciénega con la obra del Camino de hierro ; en cuyo oficio incerta S. E. el informe que había dado la Comn. de la enunciada obra que trata de persuadir que la finca, lejos de recibir perjuicios con el citado camino, va a aumentarse su valor, como sucedería si se anunciará de nuevo su arrendto. en que serian los primeros en subir las rentas, los que tan ecsageradamente se han quejado.- Con este motivo los mismos Sres. Coms. y el Caballero Sindico Pror. Gral. manifestaron : qe. habian hecho el reconocimto. ocular de la repetida ciénega, que se les encargó, y aunque no pudieron verificarlo en toda su estencion pr. no estar espedito el transito, creian deberse contraher á los particulares siguientes : primero : La parte de esas tierras aplicadas cada voluntariamente al Camino sin conocimto. de este Cuerpo, correspondiendo á los fondos de propios ; debe

determinarse si reclama su importe á justa valuacion como
cualquiera vecino, ó si se renuncia á su dominio, sufriendo
en obsequio del bien gral. que resultará de la obra, la re-
ducción de las rentas, que solicitarán indispensablemente. los
poseedores á medida que se desmembre la area arrendada : se-
gundo, el demerito que acaso recibirán las estancias funda-
das allí quedando abiertas al transito publico. Hasta ahora
esto ha sido un mal gravísimo, de que se han quejado siem-
pre todos los Hacendados á quienes há cabido esa suerte, pe-
ro como el carril de hierro es nuevo entre nosotros, y tal
vez podrá proporcionar utilidad en la conducn. de la maloja,
viandas, legumbres y demás frutos á que se destinan aquellas
tierras, parece que el Escmo. Ayuntamto. debe reservarse su
dro. para deducirlo si conviniere á la conclusion del cami-
no, que es cuando se pueden pesar en balanza fiel los daños
y ventajas ; y tercero el peligro de que esa propiedad vuel-
va á su estado antiguo de inutilidd., perdiéndose los miles
de pesos que le costó para hacerla productiva.- Se ha trata-
do de dar á las aguas otro curso pr. zanjas colaterales del
camino, obstruyéndose á lo menos tres de las otras y la
espera. manifiesta el mal ecsito, pues aunque hace días que
no llueve están detenidas : Se pretende un retroceso que pa-
rece difícil y si nó se logra, la inundacn. será inevitable
en las avenidas del rio tan inmediato como caudaloso ; que
los esponentes temían dar su voto decisivo en materia que no
entienden absolutamente, y así se limitaban á indicar al
Cuerpo la elección de un idraulico que le informe los daños
que puedan sobrevenir y su tamaño, estendiéndose á proponer
el modo de evitarlos sin perjuicio de aquella obra, que si

es útil al pueblo, no es pr. cierto el Escmo. Ayto. quien debe embarazarla, sino al contrario protegerla : que ya con datos positivos, se podrá oficiar al Escmo. Sr. Presidente de la Rl. Junta de Fomento, que es la empresaria, ó nombrar una Comm. á que se agregue el perito, á fin de que con la elegida por aquella Corpn. arregle todas las dificultades con la armonia propia de personas, á quienes no domina otro interés que es el mejor servicio publico. - Enterado el Escmo. Ayto. de todo cuanto se ha puesto en su consideracn., no pudo menos de aprobar la idea indicada pr. los Sres. Coms. y Sindico del nombramiento. de un hidraulico, que examinando la finca de que se trata, le informe circunstanciadamente. lo que crea convte., con el justo fin de evitar los pr. perjuicios que se han recomendado ; y siendo este paso el primero que debe darse, para con perfecto conocimiento determinar lo que corresponda, desde luego recayó la elección de perito, en D. Pedro Abad y Villareal, sugeto que merecía la confianza del Cuerpo Capr. á quien se le pasarán estos antecedentes. con el objeto de que verifique el reconocimiento y lo devuelva con su informe ; esperándose que en obsequio del mismo Cuerpo y del bien publico, desempeñará el encargo que se le hace con la brevedad posible : que ese mismo individuo quede agregado á los Sres. Coms. y Sindico para convenir con la Comm. de la Rl. Junta de Fomento todo lo concerniente al particular del modo que crean mas benefico á los intereses que se versan , y con el acuerdo que tengan, darán cuenta á la Corporación para el que se estime oportuno.

SOBRE FERROCARRIL. -1836-

Cabildo ordinario de 3 de marzo de 1836.

.....

Así mismo se instruyó la Corp. de otro oficio dirigido á los citados Sres. Coms. pr. D. Pedro Abad y Villareal en dos de corrente, manifestandoles qe. no le era posible desempeñar el encargo que se le hizo en cabildo de doce de Febrero ulto. de reconocer la finca titulada la Ciénega, informdo. los perjuicios ó beneficios que puedan resultarle de la obra del Camino de hierro, por que requiriendo esto un examen maduro y tanto mas prilijo, cuanto que de el pende el acierto en una materia de tanta gravedad, no le permitian sus diarias ocupaciones en el desempeño de la Catedra de matemáticas del Real Colegio Seminario, dedicarse pr. tiempo indeterminado al reconocimiento del terreno en cuestión y calculos indispensables, con harto sentimiento suyo y ~~á~~ pesar de sus buenos deseos, al paso que estaba penetrado de reconocimiento pr. la buena opinión que merecía á esta Escma. Corp. que le habia honrado con su confianza en un asunto tan delicado y espinoso ; y se acordó que la Comm. nombrada en el asunto participase ^{fi} berbalmte. al Escmo. Soñ. D. Franco. Lemaur la necesidad en que se hallaba este Escmo. Cuerpo de efectuar la operacn. cometida á D. Pedro Abad, pr. si S. E. tiene la bondad de desempeñarla en obsequio de los fondos municipales.

.....

SOBRE BUQUES DE VAPOR.

Cabildo ordinario de 15 de abril de 1836.

.....

Así mismo se leyó otro oficio del propio Escmo. Sr. Presidte. de doce del corrente. en que transcribe el del Escmo. Sr. Yntendte. de Ejercito que incluye la instancia que le habían presentado D. Pablo Soler Dn. Franco. Suñé y D. Antonio Font en solicitud de cedula de privilegio de introduccn. pa. establecer uno ó dos buques de vapor que constantemente. sostengn. comunicacion entre Batabanó, Cienfuegos, Trinidad y Santiago de Cuba, para que oido el parecer de este Escmo. Cuerpo con arreglo á la Soberana determinación del asunto, se le devuelva á fin de proceder á lo demás que corresponda, con cuyo obgeto lo comunica el Escmo. Sr. Presidte. Se acordó que se pase á los Sres. Coms. y Sindico Pror. Gral. para que informen, teniendo presente la Real Ceda. sobre privilegios de inventos artísticos e introduccn. de maquinas extrangeras y acuerdo de su compto.

.....

SOBRE BUQUES DE VAPOR. -1836.-

Cabildo ordinario de 22 de abril de 1836.

.....

Se leyó el informe á que se contrahen los Sres. Coms. y Sindico, en el cual esponen que sin embargo de haberse negado este Escmo. Ayto. en cabildo ^{del} ordinario de catorce de Agosto de mil ochos. treinta y cuatro á que se concedan privilegios de introduccn. en ninguna de los puntos de la Ysla y á ningún ramo de industrias, lo que se ha ratificado en diferentes acuerdos posteriores, consideraban que debía hacerse una escepcion en el que pretendían los antedhos. Soler, Suñé y Font pr. el grande fomento y progreso que recibiría la Ysla en la agricola. y comercio en aquella parte del Sur, y con la indicn. de que se les imponga una contribución moderada con el obgetto esplícado. Se acordó unanimemente de conformd. con el dictamen de los Sres. Coms. y Sindico en ambas instancias y que en esos terminos se constesten los oficios del Escmo. Sr. Presidte. con que las remitió.

.....

SOBRE REMATE DE LA CIENEGA. - 1836.-

Cabildo ordinario de 27 de mayo de 1836.

.....: después se leyó un oficio dirigido pr. el Escmo. Sr. Procer del Reyno Presidte. Gobr. y Capn. Gral. su fecha veinte y seis del actual en que incerta los puntos acordados pr. la Junta de Autoridades que combocó y presidió S. E. en once del que cursa, instruida del conflicto ha q. ha llegado el asunto de la manutencn. de los presos de la Carcel y de la necesidad de tomar una medida estraorda. con que ocurrir de momento á la urga. de proveer á la subsistencia de los mismos presos para que no perescan pr. dha. falta, ó tener q. ponerlos en libertad cuyos puntos son referentes, el primero á que por la Real Hacienda se haga el suplemento de quince mil pesos reintegrables inmediatamente de las fincas urbanas y rurales que saldrán al hasta publica con la brevedad posible, á cuyo efecto se prevendrá á este Escmo. Ayuntamto. proceda á su tasación y remate como también de las cobranzas pendtes. ó de cualquiera otra ó de arbitrios establecidos ó que se establescan, segundo que respecto á que esta Corpn. no ha podido realizar los cobros, y atendiendo á las graves ocupaciones del Caballero Sindico pror. gral. se nombre pr. el gobierno una persona q. se ocupe esclusivamente en activarlos pr. los terms. más breves que permitan las leyes en deudas de esta naturaleza, tercero que como todo lo acordado no será tal vez bastante para el pronto reintegro de la Real Hacienda, de lo q. se adeuda al contratista y de la necesidd. continua y urgte. de la manutención sucesiva

de los presos, se comisionen pr. el gobierno dos personas de la mor. represn. y buen concepto pa. que después de eccitada la generosidad pca. á qe. contribuya el vecindo. á cubrir un obgeto q. tanto recomienda la humanidd., y que ni corresponde á la Rl. Hacda. ni pudiera gravarse en las urgentisimas circunsts. en que la nacion se encuentra, se encarguen de la recaudacion de lo q. dho. arbitrio produsca y cuarto que en lo tocante á los arbitrios que propone esta Corpн. eceptuando el de las harinas y el de los barcos de vapor, vuelva el expedte. al Sr. asesor pa. q. consulte. Tambien incerta S. E. la consulta del Sr. asesor gral. ~~per~~ primero into. y de conformd. con ella, previene S. E. al Escmo. Ayuntamto. que se proceda á la tasacn. y remate de la Casa de Baños y terreno de la Ciénega dando cuenta luego q. se verifique y poniendo en arcas rs. su producido pa. cubrir los suplementos. que aquellas han hecho con otras indicaciones con respecto al mismo particular de la venta de la Ciénega : nombrar S. E. para recaudar los creditos activos de la Corpн. al Licdo. D. Franco. Javier Bernal á qn. se le entregarán todos los expedtes. comenzados y nota de los que no estubiesen y para la recaudn. de lo q. ofresca el vecindo. á D. Ignacio Gonzalez Larrinaga y D. Santiago Zuasnabar y finalmte. que se pase á este Cuerpo copia de la Rl. orden de nueve de Marzo de mil ochoes. veinte y cinco ~~pa.~~ q. en su vista proponga la cuota con q. han de contribuir los establecimientos q. han de gravarse, prevdo. también que lo que recaude el mayordomo de propios pr. dietas cobradas á las jurisdiccions. de la prova. pr. los presos q. depositan en esta Carcel, lo entregue á dhos. Sres. Larrinaga y Zuas-

nabar.- Concluida la lectura del expresado oficio se acordó, que se pase á los Sres. Coms. y Síndico Pror. Gral. para q. informen lo que se les ofresca y paresca en los puntos indicados en la Junta y consulta transcritas.

.....

SOBRE EL FERROCARRIL. - 1836.-

Cabildo ordinario de 23 de junio de 1836.

..... El Sr. Regr. D. Matias de Meza, dijo : q. pr. informes privados, ha comprendido que se trata de atravesar pr. la poblacn. de estrams. el camino de hierro q. conduce á la Villa de Güines pa. q. termine en el Jardín botánico, introduciéndose los frutos y cargas pr. la unica puerta del Moncerrate q. justamente. está en el centro de la Ciudd., y es la mas frecuentada, lo que de suyo presenta obstaculos y embarrasos q. no es de este momto. esplanar : que sin embargo de q. la Rl. Junta de Fomento ha podido proyectar y darle direccn. al referido camino pr. el campo, sin la concurra. de la municipd., consideraba absolutamente indispensable esta, tocandose en la poblacn. pr. ser peculiar de las atribuciones del municipio cuidar de la comodidad y ornato de ella ; en cuya inteligencia creia Su Sria. oportuno y convte. oficiar al Escmo. Sr. Presidte. pa. q. se sirva hacerlo con el Escmo. Sr. Ynte., á fin de que tenga á bien comunicar al Cabildo el proyecto del expresado camino pa. esponer con vista de el las dificultades q. ocurran pa. traerlo al referido punto, suspendiendo entre tanto su realizacn. Se acordó de conformd. con lo propuesto pr. el Sr. Regr. D. Matias de Meza y q. pr. los Sres. Coms. se dirija el oficio q. se indica.

.....

SOBRE VENTA DE LA CIENEGA. -1836.-

Cabildo extraordinario de 23 de junio de 1836.

..... Se instruyeron los Sres. concurrentes de q. el obgetto de la combocatoria hecha de orden del Escmo. Sor. Presidte. Gobr. y Capn. Gral. comunicada al Sr. Alcalde Presidte. era dar lectura á un pliego q. le remitió S. E. para q. se entrase la Corpн. y llevase á debido efecto sus disposiciones dictadas con consulta del Sr. asesor gral. primo. into. en el espte. sobre la manutencion de los presos de la Carcel ; en intliga. de q. en esta misma tarde ó en la noche había de quedar cumplido lo q. se le ordenaba.- De consiguiente se abrió dho. pliego que contenia dos oficios de S. E. de esta fha. incertando en el primo. la consulta del referido Sr. asesor gral. primo. into. de hoy y de conformd. con ella declara S. E. estemporanea y sin fundamto. legal la suplica de este Escmo. Cuerpo y muy estraña al cabo de tanto tiempo q. se le comunicó la supr. resolucion de S. E., y q. debiendo llevarse esta al cabo, se le previene que en el dí, sin mas recurso ni demora dé esacto y puntual cumplimiento á cuanto se le ha mandado en el particular, en el concepto , q. si asi no lo avisa dentro de tres dias desde ahora, quedaba multado en cien pesos cada uno de los individuos de la Corpн. y en el duplo el Sr. Alcalde Presidte. á cuyo cargo pone S. E. hacer efectiva su resolucion comprehendida en la consulta de diez y ocho del cornte. entendiendo todo sin perjuicio de las demas providencias que tenga á bien en el caso no esperado de faltarse. En el otro oficio transcribe asi mismo

S. E. otra consulta del referido Sr. asesor Gral. into., su fha. diez y ocho del actual, é igualmente de conformd. con ella, ordena al Cuerpo Capr. que no solo acceda dentro de quinto dia á la solicitud del Licdo. D. Franco. Javier Bernal comisionado pr. S. E. pa. la cobranza de los creditos activos, sino q. en el mismo termino le participe estar cumpliendo su supr. dispn., en el concepto de que de no hacerlo así, tomará las justas y debidas providencias q. para hacerse obedecer tienen establecidas las leyes, encargando al Sr. Alcalde primero y bajo su responsabilidad el que haga llevar á efecto lo mandado y le dé cuenta.- Enterado de todo el Escmo. Ayto. y considerando no estar en su facultad, faltar á la debida obediencia á los preceptos del Escmo. Sr. Presidte. Gobr. y Capn. Gral., pr. unanimidad acordó : q. se guardase cumpliese y egecutase la determn. de S. E., ratificando sus protestas pa. q. en ningun tiempo, casos ni circunstancias le pase, ni pueda pasar perjuicio pr. la enagenacn. de los bienes de propios, y pr. el despojo ~~que~~ que le resulta de la prerrogativa q. la ley y la costumbre no interrumpida le confiere de nombrar un defensor pa. sus negocios judiciales pero q. creyendo q. faltaría á sus deberes sino hiciese uso del dro. q. tienen todos los subditos de representar á su Soberano, acuerda igualmte. q. pr. los Sres. Coms. se forme la competente repn. á S. M. , en la que no solo se le esponga lo ocurrido desde los principios, y pa. lo cual tendrán á la vista cuantos antecedtes. obren en la materia, sino tambien pa. q. releve al Cuerpo Capr. de una carga q. no le impone la ~~xxxxx~~ ley ni tampoco está en su posibilidad X repor tarla despues q. la poblacn. se ha aumentado casi doblemte.

de lo q. antes era ; y en fin pa. q. la Soberana justa. se digne decretar el debi^{do} desagravio de las impropias y ofensivas espresiones del Sr. asesor gl. primero into. en su consulta á una Corpn. tan respetable y tan acreedora pr. su conducta y laboriosidad en todos tiempos á favor del estado y de su municipalidad.- También se determinó pr. conceca. q. el Sor. Regr. D. Manl. Ramz. q. ha sido el defensor d^e inmediatamente una relan^{do} de todas las causas y negocios del Ayto. quedando encargdo. el Esno. de cumplir todo lo demás de su resorte con arreglo y en conformd. á lo prevenido ; y los Sres. Coms. de lo q. les respecta en orden al nombramto. de peritos pa. las tasaciones de las fincas y consigtes. diligs. de la subhasta, agregdo. el Sr. Alferez D. Ciriaco de Arango q. ratificaba su protesta de no consentir q. el Licdo. D. Franco. Javier Bernal ^{jam} desafecto notorio interbenga en asunto q. tenga relacn. con Su Sria., y pr. ulto. q. se facilite inmediatamente copia certificada de esta acta al Sr. Alce. presidente pa. la contestacn. q. debe dar de quedar cumplimentadas las prevenciones de S.E.

.....

SOBRE FERROCARRIL. - 1836.-

Cabildo ordinario de 22 de julio de 1836.

..... Quedó enterado el Escmo. Ayto. de otro oficio de S. E. de veinte del q. cursa en contestacn. al que se le dirigió el día cuatro sobre los antecedentes. del camino de hierro proyectado pr. la Real Junta de Fomento, en cuya contestacn. manifestaba S. E., q. prevenida la suspension de la direccn. de qho. camino pr. el Jardin botanico, de conformd. con lo q. le espusieron é informaron los Escmos. Sres. Director subinspr. de Yngenieros, y Mariscal de Campo D. Franco. Lemaur y Sres. Brigr. Comte. de Yngenieros en esta plaza y Coronel D. Feliz Lemaur, consideraba innecesario pedir los antecedentes. al Escmo. Sr. Ynte. Pte. de dha. Real Junta.

.....

SOBRE TASACION DEL TERRENO DE LA CIENEGA.

Cabildo ordinario de 26 de agosto de 1836.

.....

El cavallero Sindico Pror. Gral. manifestó : q. en este acto se había instruido de ascender la tasacion de los lotes de la Cienega á sesenta y nueve mil cuarenta y seis pesos uno y medio reales cuando en treinta y uno de Octubre. de mil ochos. veinte y uno importó noventa mil ciento sesenta y cinco ps. siete reales sin q. en este tiempo haya ocurrido motivo q. hiciera desmerecer los terrenos de la Ysla, sino el contrario aumentar su estimn., mayormte. los de la Ciénega q. siempre han sido muy codiciaables pr. lo q. proponía se suplicase al Escmo. Sr. Pte. tubiese en consideracn. esta circunsta. á fin de q. si lo creia convte. dispusiera la suspension del remate q. debe celebrarse hoy pa. asignarse otro día, previo nuevo justiprecio pr. otros peritos. Se acordó q. los Sres. Coms. y Sindo. participasen esta ocurra. al Escmo. Sr. Pte. para que se sirva determinar lo q. estime convte. verificandose esta participan. inmediatamente.

.....

48
-22- 31

SOBRE FERROCARRIL, -1836-
DE REGLA A GUANABACOA.

Cabildo ordinario de 2 de septiembre de 1836.

.....

Se leyó despues un oficio dirigido pr. el Escmo. Sr. Procer del Reyno Presidte. Gobr. y Capn. Gral. su fha. veinte y nueve del propio mes de Agosto en q. transcribe el q. le pasó el Escmo. Sr. Ynte. de Egercito, acompañandole la insta. q. le presentó el Dr. Dn. Carlos Belot, solicitando patente de privilegio para la construccn. de un Camino de hierro desde el E. del Pueblo de Regla á la ensenada de Guanabacoa ambos puntos inclusos y de allí á la misma villa, con el fin de q. informe este Escmo. Ayto. sobre dha. solicitud ; con cuyo obgeto lo comunica el Escmo. Sr. Presidte. y se accordó que se pase á los Sres. Coms. y Sindo. Pror. Gral. con la Real Ceda. del asunto y acuerdo de su cumto. para q. espongan lo q. se les ofresca y paresca.

.....

Cabildo ordinario de 16 de septiembre de 1836.

.....

Se leyó una repn. del Sr. Dn. Franco, Hernandez y Noguez Ynte. hono. de Prova. y Admor. gral. de Correos de la Ysla en q. dice : q. habiendo llegado á su noticia se halla á informe de este Escmo. Ayto. una insta. de Dn. Carlos Belot solicitando privilegio para hacer un camino de hierro desde su hospit. á la ensenada de la Villa de Guanaba., y siendo notorio los dros. q. asisten al esponte. pa. la preferencia de un establecimto. de la misma naturaleza, como proceder q. es de un privilegio de dos barcos de vapor para el trafico de esta bahia con sus diligs. annecas, presentó al Escmo. Sr.

Presidte. de la Rl. Junta de Agricultura y Com. en treinta
del mes antor. igual solicitud para emprenderlo desde el pun-
to de Marimelena hasta dicha Guanabacoa y en siete del ac-
tual lo reprodujo al Escmo. Sr. Capn. Gral. añadiendo de q.
habiendo recorrido nuevas lineas con el director comdo. Dn.
N. Cruger y penetrado pr. sus observaciones q. la que mas
puede convenir al publico para el referido camino ~~exist~~ es la
de Regla á Guanabacoa, le suplicaba tubiese á bien autorizar
al q. habla para verificarlo en cualq. de los dos puntos,
oyendo en el particular á las Corporaciones como es de costum-
bre ; concluia suplicando al Escmo. Ayto. q. en el caso de
no habersele remitido ambas esposiciones, se tome esta en
consideracion. para los fines q. combengan, aguardando el re-
sultado á fin de q. se pueda deliberar con mas acierto en la
materia á la vista de ambos espdetes. Se acordó : q. se pase
á los Sres. Coms. y Sindico donde se hayan los antecedentes.
para lo q. corresponda.

.....

Cabildo ordinario de 23 de septiembre de 1836.

.....
Seguidamente se leyó un oficio del Escmo. Sr. Procer del
Reyno Pte. Gobr. y Capn. Gral. su fecha diez y siete del que
cursa en que transcribe el que le pasó el Escmo. Sor. Ynte.
de Egercito en catorce incluyendole la instancia q. le había
presentado el Sr. Admor. gral. de la Real Renta de Correos
en solicitud de permiso pa. establecer un camino ~~exist~~
doble de calzada de carril de hierro desde Marimelena á Guan-
abacoa, aspirando al pleno y perpetuo dro. de propiedad en
los ~~territorios~~ terms. q. espresa, á fin de q. oiga el dic-

tamen de este Escmo. Cuerpo teniendo en considn. la pretencn. establecida pr. el Dr. Dn. Carlos Belot ; y en el caso de q. una y otra sean para igual obgetto se califique la q. ofresca mayores ventajas al publico con cuyo motivo lo comunica el Escmo. Sr. Presidte. acompañando los documtos. q. se citan con calidad de devolucion. Se acordó q. pasen á los Sres. Coms. y Sindico en cuyo poder ecsisten los antecedentes para q. informen con presencia de todo.

.....

SOBRE REMATE DE LA CIENEGA. - 1836-

Cabildo ordinario de 23 de septiembre de 1836.

..... Ygualmte. se leyó otro oficio del propio Escmo. Sr. Presidte, de este dia, en q. incerta la consulta del Sr. asesor gral. primero interino en el espte. sobre manutencn. de presos, y en la cual contrayendose á la cuenta q. ha dado ~~xx~~ esta Escma. Corporacn. de las entradas y gastos q. han tenido los fondos desde primero de Enero hasta treinta y uno de Agosto ulto., se les pide informe sobre las observaciones q. ha hecho el Licdo. Dn. Franco. Javier Bernal encargado por S. E. de la recaudn. de los creditos activos, con respecto á la partida del debido cobrar de años anteriores á cuyo efecto remite S. E. copia de aquellas ; pr. lo q. hace á la hipoteca que aun subsiste sobre la Casa de Baños, se previene á la Corpн. q. dentro de quinto dia acredite estar satisfecho el ramo ó descubierto del vestuario, para q. se espida la providencia q. correspda., siendo reparable q. ahora al tiempo del remate se anuncie una dificultad que debió allanarse desde el principio ; y lo es mucho mas q. haya sido preciso q. el Cavallero Sindico notara la escandalosa diferencia de precio q. se ha dado hoy á la Ciénega respecto al que tubo, cuando las tierras no tenian la estimacion q. hoy, lo q. tambien debió notarse desde el momento de la tasacn. pues la baja de un tercio no era cosa q. pudiera dejar de advertirse, pr. lo q. se dispone q. en el acto se proceda á nuevo justiprecio pr. otros peritos y que egecutado con expresion de los q. corresponda á colono y en el mas breve termino se dé cuenta para lo q. corresponda ; y conforme S. E. con dho. dictamen lo traslada á este Cuerpo, devolviendole

el expedte. sobre el asunto para q. sin perdida de tiempo pro-
ceda al cumplimto. de todo lo q. en el mismo dictamen se es-
presa. Se acordó en cuanto al primr. particular que los Sres.
Coms. oyendo el mayo. de propios informen á S. E. lo q. haya
ocurrido ; y en ordn. á los demás, los expresados Sres. pro-
videncien lo q. deba hacerse para dar cumpto. á las disposi-
ciones de S. E. con toda la brevedad q. se recomienda.

.....



SOBRE FERROCARRIL. -1836.

Cabildo ordinario de 23 de septiembre de 1836.

Así mismo se leyó otro oficio del referido Escmo. Sr. Presidte., de veinte y dos del actual en que transcribe el q. le dirigió el Escmo. Sr. Presidte. de la Junta de Fomento de Agricultura y Com. , relativo á la Comm. directiva del Camino de hierro se halla en la necesidad de establecer almacenes provisionales para uso de dho. Camino en la parte de la Ciénega en donde está cortada la calzada q. va del Cerro á Puentes grandes y al efecto habría menester un espacio de cien varas en cuadro y como este Escmo. Ayto. tenia anunciada la venta de esos terrenos, desearía saber si pr. el carácter de provisional de la ocupacion del terreno designado, pudiera ser gratuita y bajo la condicn. de q. la Rl. Junta de Fomento abonará el precio de su tasacn. al respecto de la q. hay tenido la tierra inmediata en el caso de q. se haga necesaria la permanencia de los expresados almacenes ; que de cualq. manera sin embargo y aunq. sea forzoso estipular desde luego la compra en caso de q. pr. parte de esta Corp. no haya lugar á la prestacn. provisional q. se solicitaba, regrogaba á S. E. se sirviese disponer lo q. correspda., á efecto de q. se acuerde la entrega del mencionado terreno á la Comm., bajo cualq. de las bases q. este Escmo. Cuerpo tenga á bien adoptar ; y lo traslada el Escmo. Sr. Pte. con el objeto q. se expresa. Se acordó q. se pase á los Sres. Coms. y Sindo. pa. que informen.

SOBRE FERROCARRIL DE REGLA A GUANABACOA. -1836.

Cabildo ordinario de 30 de septiembre de 1836.

.....

Después se leyó un oficio del Escmo. Sr. Procer del Reyno Pte. Gobr. y Capn. Gral. su fha. veinte y seis del actual en q. transcribe el q. le pasó el Escmo. Sr. Ynte. de Egercito con la de veinte, haciendo presente á S. E. que despues de haberle dirigido en veinte y siete de Agosto ulto. una instancia del Dr. D. Carlos Belot sobre construccn. de un ferro carril y calzada desde el Este del Pueblo de Regla á la ensenada de Guanabacoa, y de ahí á la Villa del mismo nombre, le había presentado ultimamente otras dos nuevas instancias aclarando en la una los terminos de su prima. pretencn. y acompañando á la otra dos pliegos marcados con las letras A. y B. comprendiendo el primero dos planos del perfil y corte del ferro carril y calzada proyectado y el presupuesto del costo de ambas obras, y el segundo las bases prales. de la empresa, las cuales remitía á fin de q. S. E. tubiese á bien disponer se agregasen y corran los trámites q. la prima., con cuyo obgeto las acompañaba el Escmo. Sr. Presidte.- Con tal motivo digeron los Sres. Coms. y Sindico q. ya tenian evacuado el informe q. se les pidió sobre el particular ; y habiéndose leido, Se acordó : q. volviese todo á dhos. Sres. para q. con vista de los nuevos documtos. remitidos, espongán lo q. se les ofresca y paresca.

.....

SOBRE FERROCARRIL. -1836.-

Cabildo ordinario de 30 de septiembre de 1836.

.....

Los citados Sres. Coms. y el Cavo. Sindico con vista del oficio del Escmo. Sr. Pte. q. incerta la pretencion de la Real Junta de Fomento de Agricultura y Comercio de q. se le concedan cien varas en cuadro en los terrenos de la Ciénega para establecer unos almacenes provisionales pa. uso del Camino de hierro, informaron : que en el estado de subhasta en q. se hallan los mismos terrenos, no les parecía q. estaba en facultad de la Corpн. conceder las cien varas q. se solicitan, pudiendo la expresada Rl. Junta en su caso ocurrir al q. rematase el lote en q. las quiera para q. se las conceda. Se acordó de conformd. con el parecer de dhos. Sres. y q. en esos terminos se conteste el oficio de S. E.

.....

SOBRE FERROCARRIL DE REGLA A GUANABACOA. - 1836-

Cabildo ordinario de 14 de octubre de 1836.

.....

Los Sres. Coms. y Sindico á la vista q. se les dió del oficio del Escmo. Sr. Presidte. de veinte y seis de Setre. ulto. y memoriales q. acompañó del Dr. Dn. Carlos Belot sobre el camino de hierro q. ha proyectado, informaron : que dhos. memoriales se reducian á determinar los puntos donde el expresado Dr. va á formar el camino, sin q. se alegue ni docu-mente cosa capaz de alterar lo q. Sus Srias. manifestaron en el Cabildo de treinta de Setre. ulto., teniendo solo ahora q. añadir, q. demarcado el rumbo q. debe llevar el Dr. Belot desde la ensenada de Guanabacoa, no deja ninguna duda q. se-ría muy desventajoso al publico en comparacion al trazado pr. el Sr. Dn. Franco. Hernz. Noguez pues partiendo aquel desde un Hospital donde no hay otra clase de vecinos q. el mismo interesado, sería antipolítico y quizá perjudicial el admitirlo, al paso q. privaría al Pueblo de Regla de las ven-tajas q. le deben resultar con el propuesto pr. el Sr. Hernz. que sobre contribuir al fomento y riqueza de aquella pobla-ción ofrece al pco. pr. mil titulos mayores garantías y con-veniencias no solo pr. la brevedad en la corta travesía, cuan-to pr. q. separandose de esta linea dejaria sumido con el tiempo ^{en} la miseria dho, pueblo, tan digno pr. sus estableci-mientos, clase de poblacn. y relaciones mercantiles con esta Capl. de toda la considn. del gobierno, no debiendo pr. lo tanto permitir á ninguno otro construirlos en su inmediacn., ya pr. ser este actualmente el privilegiado y que está en el

ejercicio del trafico como para no desalentarle de q. ponga en planta el q. tanto interés debe reportar al procomunlar ; así q. dños. Sres. Coms. y Sindico reiterando su citado informe concluyen en q. con testimo. de el y del preste. con el acuerdo q. recaiga se conteste al mencionado Escmo. Sr. Pte. Seguidamente. se leyó el informe presentado pr. los expresados Sres. en el cabildo de treinta de Setre. ulto., y al cual se contrahen en el antor., reducido á que el objeto de las solicitudes del Dr. D. Carlos Belot y del Sr. Dn. Franco. Hernz. Noguez era identico y sobre ellas no podia aspirarse á patente de privilegio pr. que no es de lo q. comprehende la Rl. Ceda. de treinta de treinta de Julio de mil ochochos. treinta y tres limitandose su informe á dar únicamente su parecer sobre cual de aquellas ofrecia mayores ventajas al pco., en conceca. hacen Sus Sres. las observacions. q. creen convtes. sobre una y otra pretencn. y en virtud de ellas concluyen manifestando q. se conteste al Escmo. Sr. Pte. con ~~xxxxxxxxx~~ testimo. de su infe. y del acuerdo diciendose á S. E. q. el Escmo. Ayto. estima en todos sentidos preferte. el proyecto del Sr. Dn. Franco. Hernz. Noguez, pr. ser superiormente. beneficioso al pco. bajo qualq. aspecto q. se contesten los oficios del Escmo. Sr. Pte. con testimo. de los dos informes q. anteceden y devolviéndoles los esptes. acompañados.

.....



58
41
-88-

SOBRE TASACION DE LA CIENEGA. -1836.-

Cabildo ordinario de 27 de octubre de 1836.

.....

Los Sres. Regs. Coms. dieron cuenta de un oficio que les dirigieron los Sres. Brigr. Dn. Juan Montalvo y Ofarrill y Dn. Migl. Anto. de Herrera á quienes Sus Srias. nombraron para el nuevo justiprecio de los terrenos de la Ciénega en virtud de lo dispuesto pr. el Escmo. Sr. Presidte. Gobr. y Capn. Gral. en el cual despues de disponer lo q. les há parecido convte. en el particular, contrayendose á la antor. tasacion hecha ~~por~~ pr. los peritos Dn. Agustín José Rodríguez Rodríguez y Dn. José Luciano Valdés, como tambien al informe del Yngeniero Director de la obra del Camino de hierro q. origl. acompañan, sobre la utilidad q. resulta á los expresados terrenos con ese Camino, y estendose ^{dién} á calificar su buena calidad y estado de producción, los justiprecian según su leal saber y entender á seis mil pesos cada caballería de las trece y un sexto de que constan, segn. el plano del Agrimr. Dn. José Oliva ~~y~~ Flores, lo mismo q. al pedazo B. uno y dos cerca de Mordazo, que se halla arrendado separadamente., q. todos juntos importan setenta y nueve mil noventa y ocho pesos cinco reales. Se acordó en su inteliga., q. se agregue á su espte. y se pase al Escmo. Ayto, digo, Sr. Presidte. para lo q. tenga á bien ~~disponer~~ determinar en virtud de lo q. previno S. E. en oficio de veinte y tres de Setre. ulto. y q. pr. los Sres. Coms. se den las gracias á los Sres. Montalvo y Herrera pr. haberse prestado á este servicio publico, y correspondido satisfaciamente. á los deseos de la Corpn. to

.....

SOBRE FERROCARRIL DE CANIMAR HASTA BEMBA - MATANZAS.- 1836.

Cabildo ordinario de 27 de octubre del 1836.

.....

Los espresados Sres. Coms. y el cavallero Sindico á conceca. de la insta. de Dn. Joaqn. de Arrieta acompañada pr. ~~por~~ el Escmo. Sr. Presidte. con oficio de primo. del actual solicitando permiso para construir un camino de hierro desde Canimar hasta la Hacienda Soledad de Bemba al E. de la Ciudad de Matanzas con el respectivo dro. de propiedad y prohivision absoluta de q. se levante otro igual en la misma direccn., informaron : que sin ~~embago~~ de haberse esta Corpn. negado en cabildo ordo. de catorce de Agosto de mil ochocs. treinta y cuatro á q. se concedan privilegios á ningun ramo de industria, por que estaba al alcance del Supremo gobierno dispensar una proteccn. mas eficaz y directa, lo q. se há ratificado en diferentes acuerdos posteriores, considera que debia hacerse una ecepcion en el que solicita D. Joaqn. de Arrieta pr. el grande fomento y progreso que recibirá la agricultura y Comercio en el punto de la Ysla donde se proyecta el camino de hierro, y pr. que de concederse el privilegio y prohivision absoluta de que se forme otro, no se sigue ningn. perjuicio ; asi que en su concepto debe este Escmo. Cuerpo evacuar de conformd. el informe que se le pide. Así se acordó y que se conteste el oficio de S. E. con devolucn. de la insta. de Arrieta.

.....

SOBRE TASACION DE LA CIENEGA. - 1836.-

Cabildo ordinario de 2 de diciembre de 1836.

.....

Seguidamente se leyó un oficio dirigido pr. el Escmo. Sr. Presidte. Gobr. y Capn. Gral. su fha. veinte y nueve del propio mes de Novre., en que pide S. E. se le remita á la mor. brevedad posible la tasacn. de los terrenos de la Ciénega q, dió margen á la nuevamte. practicada pr. los Sres. Dn. Juan Montalvo y Dn. Migl. Anto. de Herrera con objeto de determinar lo correspte. en el p espte. de la materia. Se acordó q. inmediatamente. se remita á S. E. pr. los Sres. Coms. el formando el año pasado de mil ochocientos veinte y uno sobre división y venta á censo de los referidos terrenos, donde se halla la tasación á q. se contrahe S. E.

.....

Cabildo ordinario de 2 de diciembre de 1836.

.....

Los referidos Sres. Coms. y el Cavo. Sindo. Pror. Gral., contestando á la vista q. se les dió del oficio del Escmo. Sr. Presidte. de veinte y tres de Novre. ulto., en q. incerta el de la Rl. Juanta de Fomento, sobre las cien varas de terreno de la Ciénega q. há solicitado la Comm. directiva del Comino de hierro, informaron : q. no creian hubiese reparo por parte del Escmo. Ayto. en facilitar pr. su justo precio las varas de terreno q. se piden para los almacenes indispensables á la construccn. del Camino de hierro ; al contrario pensaban q. la Corpн. tube un sentimto. verdadero en no poder contribuir al mejor ecsito de esa obra tan importante al beneficio publico, pr. no serle licito disponer de unos bienes q. se estaban subhastando en cumpto. de lo dispuesto pr. el Escmo. Sr. Presidte. de acuerdo con la Junta de Autoridades, á fin de satisfacer con su producto los alcances del ~~cuantioso~~ de viveres para el mantenimto. de los presos de la de la Carcel publica ; que ahora reiteraban lo q. informaron en treinta de Setre. ultimo relativamente á este inconvte., agregando, q. en observancia á lo prevenido pr. S. E. se le podía manifestar en contestacn. el allanamiento de este Cuerpo en los terms. indicados, si S. E. como Presidte. de la Junta de Almonedas en q. há de rematarse la Cienega y de este Escmo. Ayto. se sirve acceder á la pretencion de la de Fomento, pues solo á S. E. corresponde deliberar sobre la materia. En conceca. se acordó de conformidad con el parecer

de los Sres. Coms. y Sindico y q. con testimo. de su informe y de este acuerdo, se conteste inmediatamente el oficio del Escmo. Sr. Presidte. para la resolucn. q. S. E. tenga á bien dictar.

.....

Cabildo ordinario de 16 de diciembre de 1836.

..... Diose lectura á un oficio del Escmo. Sr. Presidte. Gobr. y Capn. Gral. su fha. doce del corrente, en el q. manifestaba S. E. q. con la misma decia al Escmo. Sr. Presidte. de la Junta de Fomento Agricultura y Comercio, q. el Sr. su Tente. asesor gral. primo. into. á quien habia pasado el espte. instruido á conceca. de sus oficios relativos á q. se faciliten para el uso de almacenes del camino de hierro cien varas en cuadro de los terrenos de la Ciénega le habia consultado con la de siete del actual lo siguiente : "Escmo. Sr.- Puede V. E. servirse de mandar se conteste á la Junta de Fomento pr. el conducto debido q. V. E. está pronto á conceder los terrenos que necesita para el camino de hierro y almacenes q. piensa establecer abonando el precio q. se les asignó en la tasaen. de treinta y uno de Octre. de mil ochos. veinte y uno en el cual se ha servido disponer en esta fha. se rematen, ó lo q. V. E. estime más acertad." Lo q. transcribia S. E. para conocimto. del Cuerpo Capr. y demás q. corresponda. Se acordó quedar enterado el Escmo. Ayto. y q. se pase á los Sres. Coms. y Sindo. pa. lo q. deba hacerse pr. su parte.

.....

SOBRE TASACION DE LA CIENEGA. -1836.-

Cabildo ordinario de 16 de diciembre de 1836.

.....

Dióse asimismo ~~informe~~ á otro oficio del mismo Escmo. Sr. su fha. doce del corrente en el q. manifiesta S. E., q. el Sr. Tente. de Gobr. asesor gral. primero into., á quien habia pasado los expedientes. sobre division y venta de los terremos de la Ciénega q. han de salir á hasta publica, le habia consultado con la de siete lo q. sigue :"Escmo. Sr.- De este expediente. aparecen tres tasaciones de los terrenos de la Ciénega, una ejecutada pr. Dn. Agustin Rodríguez. y Dn. Manuel Lafita en treinta y uno de Octubre. de mil ochos. veinte y uno ascendente á noventa mil ciento sesenta y cinco pesos siete rs.: otra practicada pr. el mismo Rodríguez. y D. Luciano Valdes en veinte y dos de Julio del corrente. q. solo llegó á sesenta y ocho mil sesenta y cinco pesos siete y tres cuartillos rs. y la ultima pr. los Sres. Juan Montalvo y Dn. Miguel Herrera en veinte y seis de Octubre. del mismo presente año q. subió á setenta y nueve mil noventa y ocho ps. cinco reales. El Cavo. Sindo. en vista de las tres operaciones pide y opina q. se verifique el ~~el~~ remate ~~de~~ preventido pr. el valor de la ultima q. es el medio preciso q. resulta de las tres ; pero el asesor, considerando q. se trata de vender propiedad de una Corp. entiende que es de ejecutarse pr. la tasacion del mor. precio y estimacion, supuesto q. esta se ejecutó pr. peritos publicos y q. es innegable q. el valor de los terrenos de la Ciénega en lugar de disminucion ha aumentado segn. aseguran los miemos Sres. Montalvo y Herrera.

ra, pr. lo tanto pues opina q. V. E. se sirva prevenir al Escmo. Ayto. que lleve adelante y proceda al remate de la Ciénega pr. el precio de la prima. tasacn. fha. en el año de mil ochocs. veinte y uno ó lo q. V. E. estime más conforme." Y estandolo S. E. con ese dictamen lo trasladaba al Escmo. Ayto. con el fin a q. pr. su parte se contrahe con devolucn. de los espedtes.- Lo q. oido pr. el Cavallero Sindo., manifestó q. si había sido de opinión qe. la subhasta se hiciese pr. el abaluo de los Sres. Montalvo y Herra. fue pr. ser la mas alta para hacer la venta al contado, supuesto q. la prima. se realizó teniendose presente q. se iba á proceder á ella á censo, siendo en este caso muy diversas las circunstancias del dinero efectivo q. en el dia vale un doce pr. ciento, y el censo q. solo dá un cinco. En su inteliga. se acordó q. se agregue dho. oficio á su espte. y se pase á los Sres. Coms. pa. q. dispongan lo conducente.

.....

1837 ----- 1837

EN CABILDO DE 20 DE ENERO DE 1837, PARTICIPACION DEL REMATE DE LOS LOTES NS. 10, 11 Y 12 DE LA CIENAGA AL MARQUES DE ESTEBA DE LAS DELICIAS POR EL INTEGRO PRECIO DE LA TASACION, SIENDO APROBADO POR EL GOBIERNO, SEGUN CABILDO DE 5 DE MAYO. EN EL MISMO CABILDO DE 20 DE ENERO DE 1837 SE TRATO DE NO HABER POSTORES PARA LOS RESTANTES LOTES, LO QUE SE CONFIRMO EN CABILDOS DE 27 DE ENERO Y 3 Y 9 DE FEBRERO.

SOBRE FERROCARRIL.

-1837-

Cabildo ordinario de 20 de enero de 1837.

.....

Como los Sres. Coms. dieron cuenta de un oficio del Escmo. Sr. Pte. Gobr. y Capn. Gral. del día de ayer en q. incerta la contestacn. dada pr. la Rl. Junta de Fomento al que se le pasó pa. que designara el lote de la Ciénega en que había de tomar las cien varas en cuadro de terreno q. se le ha vendido pa. los almacenes de la obra del camino de hierro, manifestando dha. Rl. Junta q. lo hacía en el marcado con el no. cinco y que dichas cien varas deberán hacer frente al camino que va del Cerro á ~~Puentes~~ Grandes ; Se acordó q. agregado á su respectivo Espte. dho. oficio, se pasase á los mismos Sres. Coms. y el Cavo. Sindico para q. informasen lo q. se les ofreciese en el particular.

.....

Cabildo ordinario de 27 de enero de 1837.

.....

Los Sres. Coms. y Sind. Pror. Gral. á la vista q. se les dió del oficio del Escmo. Sr. Presidte. Gobr. y Capn. Gral., en q. incerta el de la Rl. Junta de Fomento, designando el lote no. cinco de los terrenos de la Ciénega para tomar las cien varas en cuadro q. se le han vendido, informaron: que dho. lote, se compone de una cavallería y tres cordeles de tierra y pr. ser de inferior calidad está tasado en cuatro mil quinientos cuarenta y un ps. cinco rs. á razón de cuatro mil quinientos ps. cavallería q. en las cien varas en cuadro hacen diez mil planas que componen mas de nueve solares, y

debiendo dar frente al camino q. va del Cerro á Puentes grandes, como dice la Rl. Junta, era claro q. el citado lote queda sin ningn. merito para venderse el resto del terreno, pr. lo q. eran de opinion q. á fin de evitar el perjucio q. se seguirá de quedar sin venderse ese lote, se invite á la memorada Rl. Junta de Fomento pr. el conducto del Escmo. Sr. Presidte. Gobr. y Capn. Gral. á q. haga estensiva la venta al todo del terreno, aplicando el resto á lo q. tenga pr. convte., suspendiendose en el entretanto la almoneda del expreso lote. Se acordó de conformd. con el parecer de los Sres. Coms. y Sindo. Pror. Gral.

.....

SOBRE FERROCARRIL.

-1837.-

En cabildo ordinario de 16 de marzo de 1837, en un papel relacionado con asuntos de la esclavitud, decía el Regidor D. José Francisco Rodriguez lo siguiente :

"El manantial de nuestra riqueza vista y examinada, como ~~yo~~ yo la veo y examino, consiste en la agricultura, esta en los brazos que el memorable Padre Bartolomé de las Casas aconsejó convenientes para estas regiones, y esos mismos brazos subsisten á la manera que los pajaros en la jaula, que permanecen en ella, mientras no tienen abierta la puerta, ó encuentran algun agujero, para aun que con dificultad restituirse á su primitivo estado.- Lo caro del país, su temperamento y ciertas costumbres que están en las entrañas de sus habitantes no hacen posible que en la Ysla de Cuba se elabore la azucar & & por otras manos, que por las de aquellos. No olvidemos el proyecto de traer isleños de las Canarias para los caminos de hierro, que no ha correspondido, aun abonandoles lo qe. ningun amo de Yngenio puede pagar."

SOBRE FERROCARRIL DESDE EL PUEBLO DEL COBRE AL
PUERTO DE CUBA.

-1837.-

Cabildo ordinario de 7 de abril de 1837.

.....

En otro oficio del citado dia seis incerta S. E. el que le pasó el Escmo. Sr. Intendte. de Ejercito y Rl. Hacda., acompañandole la insta. que le presentó D. Juan Hardy Consul de S. M. B. en Santiago de Cuba y D. Joaqn. de Arrieta de este vecindo. y como. en solicitud de cedula de privilegio de introducción para asegurar la propiedad de un camino de ~~mix~~ hierro desde el pueblo del Cobre al puerto de Cuba, á fin de q. se pase á informe de esta Corporación y de la Real Sociedad Patriótica para oír la opinión de ambos cuerpos sobre la recomendable y ventajosa empresa que tratan de realizar los interesados ; y de conformd. el Escmo. Sr. Presidte. con la consulta del Sr. asesor gral. primo. into., que también incerta, lo trasladaba á este Escmo. Ayto. con la instancia acompañada con el objeto indicado. Se acordó que se pase á los Sres. Coms. y Sindo. Pror. Gral. con la Rl. Ceda. del asunto para que informen.

.....

SOBRE FERROCARRIL.

1837.

Cabildo ordinario de 14 de abril de 1937.

.....

Los Sres. Coms. dieron cuenta de un oficio q. les había dirigido. el Escmo. Sr. Pte. de la Rl. Junta de Fomento Conde de Villanueva en diez dias del corrente., incertando el que con la misma le decia la Comn. directiva del camino de hierro á cerca de q. habiendo llegado á este puerto de los de Inglaterra y Estados Unidos ^{en} un mismo tiempo varios buques con todo el hierro para el primr. tramo del camino, maquinas, locomotoras, coches, carros y los seis mecanicos contratados q. han de armar el tren de conducciones, era necesario en el punto más procsimo de la linea formar talleres y almacenes provisionales, en que ir alistandolo todo para que dentro de dos meses pueda abrirse el camino desde esta Ciudad al Bejucal, no siendo ningn. terreno mas á proposito q. el de las cien varas cuadradas de la Ciénega pedidas anteriormente. á esta Corpn. y que cogen las esquinas de los lotes numeros cinco y ocho las cuales se pidiesen nuevamente. con la preferencia q. recomiendan las razones espuestas y en el concepto de q. la Junta las pagará pr. su valor legitimo, si en favor de la gran obra á q. se aplican, no estubiere en las facultades de esta misma Corpn. conceder algun genero de gracia ; y lo transcribe al citado Escmo. Sr. Presidte. de la mencionada Rl. Junta á los Sres. Coms. para q. poniendolo en noticia de este Escmo. Ayto. se sirva tomar en consideracion las razones manifestadas y contestarle con la brevedad posible su determinación. á los efectos correspondientes, Se acordó que los citados Sres. Coms. y el Cavallero Sindo. con presencia del espte. del asunto informen lo q. crean convte.

.....

SOBRE FERROCARRIL DEL COBRE A CUBA.

-1837.-

Cabildo ordinario de 14 de abril de 1837.

.....

Los mismos Sres. Coms. y Sindo. Pror. gl. concecuente a la vista q. se les dio del oficio del Escmo. Sr. Presidte. de seis del actual con que acompañó la instancia de D. Juan Hardy y Dn. Joaquín de Arrieta en que solicitaban ceda. de privilegio de introduccn. para asegurar la propiedad de un camino de hierro desde el Pueblo del Cobre al puerto de Cuba, informaron : que consideraban recomendable y ventajosa la citada empresa, y pr. lo tanto eran de opinion, que se concediese á sus autores el privilegio q. solicitan, contestandose así al Escmo. Sr. Presidte. para que se sirva hacerlo al Escmo. Sr. Ynte. siendo muy obias las razones que pudieran manifestar para fundar su dictamen. Se acordó de conformd. con el parecer de los Sres. Coms. y Sindo. Pror. gl.

.....

SOBRE BUQUES DE VAPOR QUE INTENTABA ESTABLECER D. CARLOS
DRAKE, DE CARGA Y PASAJEROS DESDE CARDENAS A LA GUANAJA
O NUEVITAS, HAY ACUERDOS EN LOS CABILDOS ORDINARIOS DE
14 DE ABRIL, 5 DE MAYO, 19 DE MAYO, Y 26 DE MAYO DE 1937.

SOBRE FERROCARRIL DE CARDENAS A BEMBA. -1837-

Cabildo ordinario de 7 de julio de 1837.

.....

También se leyó otro oficio del indicado Escmo. Sr. Presidte. de cuatro del corrente, acompañando la insta. q. le há presentado la Sociedad anónima formada para construir un camino de hierro del puerto de Cardenas á Bemba, para q. sobre lo q. manifiesta á cerca del privilegio sea pr. quince años y no pr. cinco como se le há asignado en la Cédula, y q. lo mismo disfruten los dos ramales q. espresa, se sirva esta Corpн. informar á S. E. lo q. se le ofrezca. Se acordó q. se pase á los Sres. Coms. y Sindo. Pror. Gral para que informen.

.....

SOBRE FERROCARRIL.

-1837-

Cabildo ordinario de 7 de julio de 1937.

.....

Se leyó una repn. de D. Francisco Muñoz arrendo. del lote no. cinco de los de la Ciénega en que solicita se le rebaje la renta annual q. paga pr. dho. lote pr. que hace cerca de dos años q. habiendo principiado sus trabajos en ese punto el Camino de hierro, se le ocupó un pedazo considerable de terreno pa. las obras allí construidas, y q. el rebajo se entienda no solo pa. lo sucesivo, sino en las rentas q. ya há satisfecho. Se acordó, q. se pase á informe de los Sres. Coms. y Sindo. Pror. Gral.

.....

Cabildo ordinario de 14 de julio de 1937.

.....

Los Sres. Coms. y Sindico á la vista q. se les dió de la repn. de D. Franco. Muñoz arrendo. de un lote de la Ciéne-
ga en solicitud de q. se le rebaje de la renta la parte que corresponda al terreno q. le han ocupado los Sres Comisiona-
dos del Camino de hierro, informaron : q. era de accederse á la pretn. de Muñoz, siempre que por este se califique, tanto la certeza de lo que relata, como tambien la cantidad fija del terreno cercenado, á fin de q. de esta manera se pueda hacer una justa y proporcional rebaja, dejandose siempre á salvo los dros. de este Escmo. Cuerpo para reclamar la di-
debida indemnizació de los Sres. Comisionados del Camino de hierro. Se acordó de conformidad con el precer de los Sres. Coms. y Sindo., y q. se instruya á Dn. Franco. Muñoz para que haga la calificación q. se expresa.

.....

SOBRE FERROCARRIL DE CARDENAS A BEMBA. -1837-

(Cabildo ordinario de 14 de julio de 1937.

.....

Los mismos Sres. Coms. y Sindo. teniendo presentes las razones q. ha espuesto la Sociedad anonima pa. construir un camino de hierro del puerto de Cárdenas á Bemba, con el fin de q. se le prorogue el termino del privilegio, opinaban : que era de accederse á la solicitud de la espresada Sociedad pr. parecerles de toda considn. los dos obstaculos q. han encontrado pa. llevar al cabo la empresa, pues no hay duda q. en los cinco años concedidos, es ilusoria la ventaja que se les ofrece, si se atiende á q. lo menos q. han de invertir en la construccion del ferrocarril hán de ser dos años, y es imposible q. en los tres restantes pueda la empresa solventarse de las gruesas sumas q. há invertido y pr. consigte. mucho menos puede reportar ninga. utilidad : q. era igualmte. accequible el segdo. estremo de la solicitud de la referida Sociedad, pr. que los dos ramales proyectados van precisamente en la direccn. q. mas utilidad pueden proporcionar á los hacedores de aquellos puntos pr. hallarse radicados en ambos rumbos los predios mas valiosos y productivos de la Ysla ; concluyendo dhos. Sres. en que se conceda á la Sociedad la prorroga q. solicita. Se acordó de conformd, con el parecer de los Sres. Coms. y Sindo. y q, en esos terms. se conteste el oficio del Escmo. Sr. Presidte. de cuatro del actual, devolviendosele la insta. acompañada.

.....

CAMINO DE HIERRO DE LA HABANA A GUINES

NOTAS DE DOCUMENTOS EXISTENTES EN EL ARCHIVO NACIONAL

DE CUBA

76
ENRIQUE H. MORENO
Calle 9 (Línea) No. 55 758
VEDADO.- HABANA

Noviembre 4 de

Sr. Emilio Roig de Leuchering.-
Departamento de Cultura Municipal.
C i u d a d .-

Estimado amigo:-

Cumpliendo lo que ofrecí a usted
le estoy acompañando las notas que hube de tomar en
Nacional, en relación con el primer Camino de Hier-
ros y si en algo pueden ser útiles a usted, lo que mu-
grará.-

Aprovecho la ocasión para rogarle e-
dirección, para los futuros envíos que me haga de
de Historia Habana, tan interesantes y tan deseados
cumpliéndose las disposiciones municipales, mi casa
suya, ha perdido su número 90, para convertirse en e-

Muy afectuosamente suyo,

Enrique H. Moreno.-

ehm/

Adj:-

ENRIQUE H. MORENO
Calle 9 (Línea) No. 758
VEDADO. - HABANA

Noviembre 4 de 1937.-

Sr. Emilio Roig de Leuchering.-
Departamento de Cultura Municipal.
C i u d a d . -

Estimado amigo:-

Cumpliendo lo que ofrecí a usted esta mañana, le estoy acompañando las notas que hube detomar en el Archivo Nacional, en relación con el primer Camino de Hierro de Cuba, por si en algo pueden ser útiles a usted, lo que mucho me alegrará.-

Aprovecho la ocasión para rogarle el cambio de dirección, para los futuros envíos que me haga de los Cuadernos de Historia Habana, tan interesantes y tan deseados por mí, ya cumpliéndose las disposiciones municipales, mi casa, que es la suya, ha perdido su número 90, para convertirse en el 758.-

Muy afectuosamente suyo

Enrique H. Moreno.-

ehm/

Adj:-

Notas tomadas en el Archivo Nacional, de los leg. 6375, 6384, (primera, segunda, tercera, cuarta y y 6400, del indice de la Junta de Fomento.-

La carátula de la primera pieza dice: " 23 de Jun Junta de Fomento de la Isla de Cuba.-- Negociado rrestres.-- Expediente No. 2189.-- Promovido por dad Patriótica para que en unión del Exmo Ayunta Cómision nombrada por el Real Consulado, se o un ferrocarril que una esta ciudad y la villa de G

En Julio 30, la Junta de Gobierno del Real Consula presidencia del Conde de Buena Vista, visto el ofi tario de la Real Sociedad Patriótica, acordó que "se ocupe de promover los medios de ensayar en el nes a esta ciudad, uno de carriles de hierro".-

La Cómision la formaron los Srs. Rafael O'Farrill mero. Luego se les unió el Coronel Francisco Lemaur. Los estudios del proyecto duraron hasta 1833 y en ponderaron posibilidades de todas clases y buscó todos los ostáculos. El costo se estimó en \$7.000. las veinte leguas de camino. Hubo oposición porque el ferrocarril desplazaria a mil quinientos carreteros que el accareo de frutos desde Güines a la Habana.- Se posibilidad de usar tracción animal, calculándose un doce horas y efectuar cada dia un acarreo de 200 podrian transportar 500 toneladas de frutos.-

Como fruto del ferrocarril se estimó el transporte jas de azucar, cuyo flete a \$2.00, produciría al año

Notas tomadas en el Archivo Nacional, de los legajos números 6375, 6384, (primera, segunda, tercera, cuarta y quinta pieza) y 6400, del indice de la Junta de Fomento.-

La carátula de la primera pieza dice: " 23 de Junio de 1830.-- Junta de Fomento de la Isla de Cuba.-- Negociado de Caminos Terrestres.-- Expediente No. 2189.-- Promovido por la Real Sociedad Patriótica para que en unión del Exmo Ayuntamiento y una Comisión nombrada por el Real Consulado, se ocupe de ensayar un ferrocarril que une esta ciudad y la villa de Güines!--

En Julio 30, la Junta de Gobierno del Real Consulado, bajo la presidencia del Conde de Buena Vista, visto el oficio del Secretario de la Real Sociedad Patriótica, acordó que una comisión "se ocupe de promover los medios de ensayar en el camino de Güines a esta ciudad, uno de carriles de hierro".-

La Comisión la formaron los Srs. Rafael O'Farrill y Francisco Romero. Luego se les unió el Coronel Francisco Lemaur.-

Los estudios del proyecto duraron hasta 1833 y en ese tiempo se ponderaron posibilidades de todas clases y buscó la solución a todos los ostáculos. El costo se estimó en \$7.000.000 para hacer las veinte leguas de camino. Hubo oposición porque el ferrocarril desplazaría a mil quinientos carreteros que trabajaban en el acarreo de frutos desde Güines a la Habana.- Se consideró la posibilidad de usar tracción animal, calculándose hacer el viaje en doce horas y efectuar cada día un acarreo de 200 carros que podrían transportar 500 toneladas de frutos.-

Como fruto del ferrocarril se estimó el transporte de 70.000 cajas de azúcar, cuyo flete a \$2.00, produciría al año \$140.000 de

ingresos seguros.-

78

Se recibió un informe que hizo saber que en Inglaterra se iban trenes a razón de 11 y 13 millas por hora, llevaban 13 toneladas y que había otro tren que andaba a 15 y en algunos lugares la velocidad se hacía ascendente "siendo sus movimientos tan cómodos que se podía según el testimonio de sus 45 pasajeros".-

Los cálculos finales se basaron en un costo de \$ 33 millas que se calcularon de extensión al ferrocarril que el sostenimiento de la vía significaría un costo del 8%, o sean unos \$158.000.00.-

También se estudió la idea de hacer los carriles abrirlas con chapa de hierro.-

En Octubre 25 de 1833, la Real Junta de Fomento acordó prestar en Londres, para financiar la construcción del ferrocarril y designó comisionado para ir a Londres a la Junta ese empréstito al Sr. Joaquín Uriarte, instruyéndole que a los Estados Unidos, a contratar "ingenieros que pudiesen seguir a Madrid a obtener la aprobación del Gobierno de Londres para realizar la operación financiera, sobre todo a la Junta de Fomento el 75% de la emisión con un interés anual y fijar la amortización en un diez por ciento durante veinte y cinco y luego quedar a la par".-

En Octubre 12 de 1834, por Real Orden se autorizó el préstamo \$2.000.000.00.-

En el Diario de la Habana del 16 de Enero de 1835, la orden oficial que se publicó fué la Real Orden referida.- El 28 de Marzo de 1835 se firmó en New York un contrato entre el Sr. Francisco Stoughton, Cónsul de España, autorizado por el

ingresos seguros.-

Se recibió un informe que hizo saber que en Inglaterra, ya corrían trenes a razón de 11 y 13 millas por hora, llevando un peso de 13 toneladas y que había otro tren que andaba a razón de 30 millas y en algunos lugares la velocidad se hacía ascender a 40 millas, "siendo sus movimientos tan cómodos que se podía leer y escribir, según el testimonio de sus 45 pasajeros".-

Los cálculos finales se basaron en un costo de \$1.980.00 por las 33 millas que se calcularon de extensión al ferrocarril y se estimó que el sostenimiento de la vía significaría un costo anual de un 8%, o sean unos \$158.000.00.-

También se estudió la idea de hacer los carriles de madera y cubrirlos con chapa de hierro.-

En Octubre 25 de 1833, la Real Junta de Fomento acordó hacer un empréstito en Londres, para financiar la construcción del Ferrocarril y designó comisionado para ir a Londres a la contratación de ese empréstito al Sr. Joaquín Uriarte, instruyéndosele de ir primero a los Estados Unidos, a contratar "ingenieros hábiles". Después seguir a Madrid a obtener la aprobación del Gobierno y seguir a Londres para realizar la operación financiera, sobre la base de recibir la Junta de Fomento el 75% de la Emisión con un interés del 6% anual y fijar la amortización en un diez por ciento cada año y durante veinte y cinco y luego paarse a la par.-

En Octubre 12 de 1834, por Real Orden se autorizó el empréstito por \$2.000.000.00.-

En el Diario de la Habana del 16 de Enero de 1835, la única nota oficial que se publicó fue la Real Orden referida.-

El 28 de Marzo de 1835 se firmó en New York un contrato por Francisco Stoughton, Cónsul de España, autorizado por el Ministro plenipotenciario

tenciario Francisco Toca, en representación de la Fomento y los ingenieros Benjamin White, ingeniero cipal, Alfredo Cruger, ingeniero principal y Benjamín geniero segundo.-

Se convino en pagar a Benjamín White \$45.000.00 por ejecución de la obra y a Cruger y Benjamín H. Whait suales.-

Para los estudios se dieron a Cruger en Abril 21 de "negros de los mas dispuestos" con el capataz Francisco. En Mayo de 1835 se hizo la primera excavación inició trabajos.-

El 16 de Febrero de 1835 el General Tacón, convocó a de Fomento para una reunión en la Capitanía General la dirección que pueda darse al camino de hierro". En Abril 21 de 1837, se llegó al acuerdo de que saliera paralelo al nuevo paseo y a cincuenta varas de este de la calzada de Guadalupe y Vives a orillas del mar".

En el Diario de la Habana del lunes 31 de Julio de 1837 se publicó un detallado informe, en el que la Junta de Fomento da cuenta del progreso de la obra. Lo firma el Sr. Antonio Escobedo y habla de la construcción del camino desde la Habana hasta el Rincón de Guadalupe. Trabajaron en la obra, hasta entonces, 1.500 negros, 100 isleños e irlandeses traídos al propósito, de los cuales murieron por la inclemencia del clima y el tiempo.-

Dice el informe que al año y medio de comenzada la obra, la excavación ^{extraída} muy adelantada y se habían ~~xxxxxx~~ 204.146 metros cúbicos y 106.729 metros cúbicos de ~~xxxxxx~~ roca y se habían hecho provisiones de carbón para el servicio de un año.-

La obra de fábrica mas importante era el puente sobre

tenciar Francisco Toca, en representación de la Real Junta de Fomento y los ingenieros Benjamin White, ingeniero mayor y principal, Alfredo Cruger, ingeniero principal y Benjamin H. White, ingeniero segundo.-

Se convino en pagar a Benjamín White \$45.000.00 por el estudio y ejecución de la obra y a Cruger y Benjamín H. Whaite \$250.00 mensuales.-

Para los estudios se dieron a Cruger en Abril 21 de 1835 "diez negros de los mas dispuestos" con el capataz Francisco Antuñez.- En Mayo de 1835 se hizo la primera excavación iniciándose los trabajos.-

El 16 de Febrero de 1835 el General Tacón, convocó a la Real Junta de Fomento para una reunión en la Capitanía General para "decidir la dirección que pueda darse al camino de hierro".-

En Abril 21 de 1837, se llegó al acuerdo de que saliera "de un lugar paralelo al nuevo paseo y a cincuenta varas de este en la dirección de la calzada de Guadalupe y Vives a orillas del mar".-

En el Diario de la Habana del lunes 31 de Julio de 1837 se publicó un detallado informe, en el que la Junta de Fomento explica el curso de la obra. Lo firma el Sr. Antonio Escobedo y hace la descripción del camino desde la Habana hasta el Rincón de Santiago.-

Trabajaron en la obra, hasta entonces, 1.500 negros y núcleos de isleños e irlandeses traídos al propósito, de los cuales muchos murieron por la inclemencia del ~~clima~~ tiempo.-

Dice el informe que al año y medio de comenzada la obra, estaba muy adelantada y se habían ~~extraido~~ 204.146 metros cúbicos de tierra, 106.729 metros cúbicos de ~~xxxxxx~~ roca y se habían hecho importaciones de carbón para el servicio de un año.-

La obra de fábrica mas importante era el puente sobre el río Almen-

dares y le seguía en importancia el túnel, que hacía parte del Retiro" y cuyas dimensiones eran: 14 pies de ancho y 325 de largo. En sus dos entradas había unos arcos de piedra. El costo de la obra, hasta entonces era de sólo 100 mil pesos, la cifra estaba incluido el valor de las locomotoras y vagones comprados en Inglaterra.-

El servicio de pasajeros quedó abierto por quince días y se estableció un tren de carga cada día.-

Se aprobaron también las obligaciones de los pasajeros y pedir al Capitan General una guardia de un cado para cada estación, para el cuidado de las mareas.-

El primer personal del ferrocarril lo constituyeron
nes, Sobrestante, (especie de administrador de la empr

dares y le seguía en importancia el túnel, que había "mas allá del Retiro" y cuyas dimensiones eran: 14 pies de ancho, 16 de alto y 325 de largo. En sus dos entradas había unos arcos morisco.- El costo de la obra , hasta entonces era de sólo \$844.147 y en esa cifra estaba incluido el valor de las locomotoras y carros compradas en Inglaterra.-

En 11 de Noviembre de 1837, la Real Junta de Fomento, Agricultura y Comercio, aprobó el informe de la Comisión del Camino de Hierro "sobre el mejor servicio y exactitud que se debia establecer" en los seis y medias leguas de Garcini a San Felipe y Santiago del Bemucal y acordó tambien:"avisar al Capitan General que el domingo ~~del mcorriente~~ 19,/en celebración de los dias de la Reina Nuestra Sra. Doña Isabel II" se inauguraría el servicio,"sin otra preferencia para los asientos que la presentación de los boletines que se expedirán desde la víspera". Que se dieran dos viajes con todas las máquinas y coches, el primero a las 7 dela mañana y el segundo a la 1, regresando a las 10 y a las 5 y desde el 20 un tren diario de Garcini a las 7,regresando a las 5. Que en el arco morisco del túnel se pondria esta inscripción:"La Junta de Fomento.- Presidente el Conde de Villanueva.- Comisarios M. Herrera, A.M. Escobedo, W. deVilla Urrutia.- Ingeniero Alfredo Cruger.-

El servicio de pasajeros quedó abierto por quince días. Luego habría un tren de carga cada dia.-

Se aprobaron también las obligaciones de los pasajeros, los empleados y pedir al Capitan General una guardia de un cabo y cinco soldados para cada estación, para el cuidado de las mercancías y caudales.-

El primer personal del ferrocarril lo constituyeron: Juan de Junes, Sobrestante,(especie de administrador dela empresa), Jose Vic-

torino Carcasés, Guarda almacén en la Habana, Miguel Tarafa, Guarda almacén en Bejucal. Los demás empleados se tomaron de personal de la Junta de Fomento, según su capacidad y aptitudes.- Los sueldos que se asignaron fueron: \$150.00 el sobrestante, \$120.00 el Guarda almacén de la Habana, \$100.00 el de Bejucal, \$60.00 el de Villanueva & \$50.00 los demás.-

Las estaciones fueron Habana, Villanueva, Filtros, Almendares, Cafetal González, Rincón y Bejucal.-

Los trenes no pararian en cada uno de ellos, mas de 4 minutos.-

Después de la inauguración la Junta de Fomento envió un informe al Capitán General, dándole cuenta de ella y hacia constar que desde la madrugada de ~~el~~ ese dia llovía torrencialmente y le informaba de que "setenta pasajeros acudieron en medio de un diluvio a ocupar sus asientos y partieron a las 8 de la mañana"

"El segundo tren salió a las dos de la tarde con otros tantos pasajeros sin haber cesado el mal tiempo y ambas salidas fueron presenciadas por una multitud de personas agolpándose frente a los lugares del tránsito".-

Decía además la Junta de Fomento en dicho informe, que se había calculado que las obras durarian tres años hasta el Rincón y Güines y en los tres años, ya estaban a una legua mas allá del primer lugar y que los costos sólo excedían los pensados en la diferencia que había en el precio del hierro y que había subido mucho en Inglaterra y la Junta agregaba, "se verá claramente que esta empresa se distingue precisamente en las dos cualidades en que fallan casi todas las de su género, ya sean conducidas por agentes públicos o por intereses privados y he aquí otro motivo de complacencia para la Junta".-

El 21 de Octubre de 1837 se sacó a subasta el acca-
tos que trajera el ferro carril, desde su estación
los almacenes de Hacendados.-

El 17 de Noviembre de 1837, el General Tacón, publi-
to depolicia "que deberá observarse en el uso y para-
ción del camino de hierro".-

En Agosto de 1838, el ingeniero Cruger hizo un viaj-
dos Unidos y compró dos locomotoras a A. W. Baldwi-
y otro material para el ferrocarril c^h costo de \$26.
locomotoras costaron \$14.500.00.

Las locomotras que había en uso se llamaban Cubana
La Comisión y Havana. Todas fueron devueltas a Ingla-
tar averiadas

En el Diario de la Habana del 25 de Octubre de 1838,
pliego de condiciones para la subasta del arriendo d-
rril, que debía ser por cinco años, pagando el arrend-
el primer año y luego \$10.000.00 más cada año, hasta
año del contrato.-

Ni^{en}
En el Diario de la Habana, ni El Noticoso y Lucero, u-
cos de la Habana, en aquel tiempo, se publicó informe
relación con la inauguración del ferrocarril.-

El 21 de Octubre de 1837 se sacó a subasta el accarreo de los frutos que trajera el ferro carril, desde su estación de Garcini a los almacenes de Hacendados.-

El 17 de Noviembre de 1837, el General Tacón, publicó el Reglamento depolicia "que deberá observarse en el uso y para la conservación del camino de hierro".-

En Agosto de 1838, el ingeniero Cruger hizo un viaje a los Estados Unidos y compró dos locomotoras a A. W. Baldwin de Filadelfia y otro material para el ferrocarril cuyo costo de \$26.870.91. Las locomotoras costaron \$14.500.00.

Las locomotoras que había en uso se llamaban Cubana, Villanueva, La Comisión y Havana. Todas fueron devueltas a Inglaterra, por estar averiadas

En el Diario de la Habana del 25 de Octubre de 1838, se publicó el pliego de condiciones para la subasta del arriendo del Ferro-Carril, que debía ser por cinco años, pagando el arrendatario \$130.00.00 el primer año y luego \$10.000.00 más cada año, hasta \$170.000.00 el último año del contrato.-

Ni en el Diario de la Habana, ni en El Noticoso y Lucero, únicos periódicos de la Habana, en aquel tiempo, se publicó información alguna, en relación con la inauguración del ferrocarril.-





PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

33

CAMINOS DE HIERRO EN LA ISLA

EL DE LA HABANA A GUINES

Proyectado con Real autorizacion por la Real Junta de Fomento,
y principiado bajo la inspeccion inmediata de una comision
de su seno, en 9 de Noviembre de 1835.

Está dividido en dos tramos: el primero de 15 millas inglesas de estension, de la Habana al Rincon de Santiago, que comprende dos divisiones de á $7\frac{1}{2}$ millas cada una.--El segundo de 30 millas inglesas de estension, del Rincon á Guines, que comprende cuatro divisiones de á $7\frac{1}{2}$,millas cada una.

COMISION DIRECTIVA

Sr. don Miguel Antonio Herrera y O-Farrill.

Sr. don Antonio María de Escovedo.

Sr. don Wenceslao de Villa Urrutia.

Empleados en la oficina de la comision.

Don Juan de San Juan, tenedor de libros.

Don José Larrauri, dependiente.

Un portero.

Departamento de ingenieros.

Don Alfredo Cruger, ingeniero director.

Don J. Clemente Stocker, ayudante principal.

Don Simon Wright, ayudante de la 1^a y 2^a division de la Habana al Rincon.

Don Carlos Schlatter, id. de la 3^a del Rincon a Buenaventura.

Don Tomas Ogden, id. de la 4^a de Buenaventura á Guara.

Don Blanchard, id. de la 5^a de Guara al ingenio de Estevez.

Don Lathrop, id. de la 6^a del ingenio Estevez á Güines.

Don Respicio Daguerre, ayudante en la oficina del departamento.

Don Washington Hood, dibujante.

Quince sub-ayudantes ó porta-miras en toda linea y un portero.

Por el impresio informe del Sr. director Cruger, se ha instruido el público del ramal proyectado y calculado de 12 millas en linea recta de Quivicán al Batabanó, para unir las comunicaciones del camino de hierro con las de los vapores por ámbas costas del Sur y Norte. 'Qué perspectiva tan halagüeña!

NOTA.--Se dan pasos muy activos y acertados para igual empresa de ferrocarril desde el puerto de Nuevitas á la ciudad de Puerto-Príncipe, bajo la indispensable autorizacion del superior Gobierno, que con comision de aquel ilustre cuerpo patriótico apoyada por la Sociedad madre, ha venido á impetrar

su benemérito individuo actual director D. Gaspar Betancourt y Cisneros. Se emprenden tambien con igual aprobacion de la bahía de Cárdenas y desembarcadero del río Canímar en Matanzas, á sus respectivos centros de ricas haciendas de agricultura, para facilitar las conducciones de frutos como el mas eficaz remedio de fomento, que en miles de millas ponen en planta todas las naciones industriosas con notorias ventajas para su rápido engrandecimiento y riqueza.

Guía de Forasteros, 1837, p. 194-196.

CAMINOS DE HIERRO EN LA ISLA

El DE LA HABANA A GUINES

Consta de 45 millas y ya concluidas las primeras 20 hasta la Ciudad de San Felipe y Santiago de Bejucal, se encuentran practicables y se transintan por numerosos convoyes de pasajeros en apropiados trenes, tirados por locomotoras desde el 19 de noviembre, día de la Reina Ntra Sra que fueron solemnizados con tan fausto acontecimiento.

Comisión Directiva

de

En virtud novisima Real Orden y propuesta del Tribunal Mayor de Cuentas, la Junta Superior Directiva de Hacienda nombró al Excmo. Sr. D. Rafael de Quesada y Arango, para llevar la intervención de entradas y salidas como una formalidad de ordenanza, que sirva para mas autenticar la exactitud con que se manejan los fondos de la empresa. Además del Excmo Sr. Quesada se compone la encargada comisión del Seno de la Real Junta de Fomento, de los Sres.

Don Miguel Antonio de Herrera y O'Farrill

Don Antonio Ma. de Escovedo.

Don Wenceslao de Villaurrutia.

Un tenedor de libros, un dependiente y un portero.

Departamento de Ingenieros.

Mr. Alejandro Kruger, ingeniero civil y derecho.

Mr. I. Clemente Stocker, ayudante principal
 Mr. Simon Wright, ayudante
 Mr. Carlos Schalatter, ayudante
 Mr. Tomás Ogden , ayudante
 Mr. Blanchar, ayudante.
 Mr. Lthrop, ayudante
 Don Respicio Daguerre, ayudante en la Oficina del Departamento.
 Mr. Washington Hood.
 Seis subayudantes o portamirras.

FERROCARRIL DE NUEVITAS A PUERTO PRINCIPE

Sus primeras 20 millas del Puerto de Nuevitas a la Hacienda Batayabo, se han contratado entre la Junta de directores a nombre de la constituida sociedad anónima, y el ingeniero civil de los Estados Unidos Mr. Benjamin H. Wright por escritura pública de 6 de octubre inserta en el Diario de Gobierno de 29 del mismo y se está ya en los preparativos para dar principio a tan interesante obra bajo los auspicios de la Autoridad y del patriotismo de cuantos se interesan en el bien general. Presidente de la junta, don Gaspar de Betancourt Cisneras, y Secretario, don Alonso de Betancourt.

FERROCARRIL DE CARDENAS A SOLEDAD DE BEMBA

También se activa la realización de su contrata por la Sociedad anónima y constituida junta de directores de la empresa, de que es presente el Excelentísimo Sr. D. Juan Montalvo y O'Farrill, y Secretario el Ldo. D. Domingo del Monte.

(Guía de Forasteros de la Siempre fiel Isla de Cuba, 1838, Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General y de la Real Sociedad Patriótica por S.M., V. 199-200)

CAMINOS DE HIERRO EN LA ISLA

EL DE LA HABANA A GUINES

Que consta de 48 millas.

Sr. Intendente honorario de provincia don Antonio María de Escovedo, administrador, calle de la Amargura, núm. 11.

D. Meliton Francisco de Revenga, tenedor de libros, habita en la Aduana.

D. José R. Angueira, escribiente.

D. Respicio Daquerre, ingeniero.

D. Juan de S. Juan, sobrestante mayor, calle Real de la Salud Núm. 3.

Depósito de Cimarrones.

D. Francisco de P. Fabre, oficial cuarto, honorario del cuerpo del ministerio de Marina, administrador, en el destino.

D. José Gutierrez, médico, en idem.

D. Felipe Regues, practicante, idem.

D. Bernardo Neyra, portero, idem.

Villanueva.

D. Pedro de Torres, guarda-almacen en el destino.

D. Ramon Garcia Panasco, dependiente, idem.

D. Eusebio Zubizarreta, escribiente, idem.

D. Jaime Viñeta, pesador, ídem.

D. José Rico, espededor de voletines en el destino ambulante, ídem.

D. Francisco de P. Trigoso, conductor de pasajeros, en el destino.

D. Ildefonso Celada, ídem de carga, en ídem.

D. Manuel de la Cruz, mayordomo, ídem.

D. Juan Lopez, sobrestante, ídem.

Ciénega.

D. Erze K. Dod, director de máquinas, Villanueva.

D. Luis Rothée, sobrestante, ídem.

D. J. Roberts, jefe de taller, ídem.

D. L. Kincaide, encargado de la carpintería, ídem.

Bejucal.

D. Tito Francisco Carbonai, guarda-almacen, en el destino.

D. Mariano Laraga, guarda-almacen, escribiente, ídem.

San Felipe.

D. Francisco Patiño, guarda-almacen, en el destino.

D. Angel Ceballos, escribiente, ídem.

Guara.

D. Francisco Viamonte, guarda-almacen, en el destino.

Melena.

D. Andres de Zayas, guarda-almacen, en el destino.

Guines.

D. Angel Ureta, guarda-almacen, en el destino.

D. Antonio Latorre, escribiente, idem.

FERRO-CARRIL

DE NUEVITAS A PUERTO PRINCIPE.

Están ya abiertas, desmontadas, destronconadas y niveladas once y medias millas, hay superconstruidas una y media milla: existen continuamente trabajando ciento sesenta hombres. A principios del año pasado se hizo una prueba con el locomotor, bajo la direccion del ingeniero don Benjamin H. Wright. Cuanta ademas la empresa con un locomotor, un martinete de vapor, una plataforma giratoria, dos carros de carga y el hierro y madera necesarios para siete millas.

Junta directiva.

- D. Gaspar Betancourt Cisneros, presidente.
- D. Tomas Pio Betancourt, tesorero.
- D. Melchor Batista Caballeros, secretario.

FERRO-CARRIL DE CARDENAS

Este camino es propiedad particular de una sociedad anónima, principia en la bahía del mencionado pueblo en la costa N., á cuarenta leguas al E. de esta capital, y concluye en la hacienda Soledad de Bemba, recorriendo un espacio de 18 millas y 1391 pies: se halla enteramente concluido con los correspondientes edificios en sus cuatro paraderos ó depósitos de Cárdenas, Contreras, Cimarrones y Bemba, que facilitan el transporte de los abundantes productos de aquellas feraces comarcas y el tránsito de pasajeros; siendo reparable entre las obras el almacén de Cárdenas y el puente de Cimarrones por su belleza, elegancia y solidez. Para el servicio público está provisto de tres excelentes y experimentados locomotores, y próximo á llegar otro de iguales circunstancias: cuatro coches para pasajeros y ciento treinta carros de cargas: ademas tiene los talleres de herrería, carpintería y maquinaria para la construcción y reparación de los útiles empleados en el objeto de la empresa con una máquina de vapor fija que da movimiento á los trabajos que lo necesiten.--El valor de todo ascederá aproximadamente á 750.000 pesos, incluso el que se ha invertido en 212 siervos.

Se abrió al servicio público á fines de junio de 1840, y sin embargo de que en los primeros meses no tuvo transitable toda la línea, ni se ocupó mas que en la conducción de materiales para concluir la superconstrucción de ella y de lo desprovisto de

empleados, coches, carros y útiles, que estaba, se transportaron por él hasta 31 de octubre de 1841, cajas de azúcar 85.720 $\frac{1}{2}$.--Sacos de café 3.639 $\frac{1}{2}$.--Pipas de aguardiente 1.777.--Bocoyes de moscavado 1.583 $\frac{1}{2}$.--Idem de miel 4.961 $\frac{1}{2}$.--Pies de madera 409.828.--Pasajeros 12901.--Productos en pesos fuertes de misceláneas 8.248 ps. 6 $\frac{3}{4}$ rs. que dieron un total de ps. fs. 120.853 ps. $\frac{1}{2}$ rl.--De los cuales deducidos por gastos ordinarios 53.601 6 $\frac{1}{2}$ rs. quedaron de utilidad líquida 67.251 ps. 4 rs. Que en razon del capital ascendente á 540.000 da un dividendo de doce y cerca de medio por ciento en los diez y seis meses corridos.

Esta empresa ha proyectado y tiene muy adelantados los trabajos en la continuacion de la linea hasta el punto llamado de Navajas en la hacienda Macuriges, doce millas distante del paradero de Bemba.

Junta directiva.

Escmo. Sr. don Juan Montalvo y O-Farrill, presidente.

D. Joaquin de Peñalver y Sanchez, vice-presidente y tesorero interino.

D. José Joaquin Carrera.

D. Antonio de la Torriente.

D. Tomas de Veiga.

D. Lorenzo de Larrazabal.

Sr. oidor Ildefonso José de Medina.

Sr. auditor honorario don Cornelio F. Coppinger.

Teniente coronel don Salvador de la Pasa Martiartu.

Illmo. Sr. don Bernardo de Hechavarria y O-Gavan.

Presb. Sr. don Francisco Ruiz.

Sr. auditor honorario don José Bruzon.

D. Domingo del Monte, secretario.

D. Antonio Gutierrez, contador.

Departamento de ingenieros.

Teniente don Manuel José de Carrera, director.

D. Rafael Carrera, ayudante.

Administrador general.

Capitan de fragata, don Rodrigo Tavira.

Empleados subalternos.

Un tenedor de libros.--Un portero.--4 guarda-almacenes.-- 2 mayordomos.-- 4 mayordomos.-- Dos conductores.-- Dos reparadores.-- 6 vigilantes.-- 4 maquinistas.-- 2 aprendices.-- 2 herreros.-- 1 martillador.-- 2 carpinteros.

FERRO-CARRIL

De la primera compañia de esplotacion de minas de carbon de piedra de la Habana.

Este camino que se estenderá $8\frac{1}{2}$ millas desde Regla á la mina Prosperidad, tiene ya concluida las $2\frac{1}{4}$ primeras, y espedito para el servicio público con dos vapores que atraviesan la bahía.

Junta directiva.

Escmo. Sr. don Manuel Pastor, presidente.

D. Francisco del Corral, vice-presidente.

Escmo. Sr. conde de Fernandina.

Sr. Intendente don Manuel Lopez García.

Sr. auditor don Antonio Armero.

Sr. oidor don Ignacio Crespo Ponde de Leon.

Sr. auditor hon^o don Francisco Muñoz del Monte.

Don Juan de la Cámara.

D. Juan Fernandez.

D. Juan Pujol.

D. Ramon Zangroniz.

D. Luis Navarro.

Suplentes.

D. Julian de Zulueta.

D. Antonio Ferran.

D. Pascual Fernandez.

FERRO-CARRIL DEL JUCARO.

Este camino que debe tener 25 millas de estension con el ramal de la Sabanilla, ya tiene graduadas las 12 primeras millas.

Junta directiva.

Sr. marques de Villalba, presidente.

Escmo. Sr. conde de Peñalver, vice-presidente.

D. Tomas de Juara y Soler, tesorero.

D. Leon García, contador.

D. José de la Luz y Caballero, secretario.

D. Joaquin de Ayestaran, vice-secretario.

Vocales.

Escmo. Sr. marques de Esteva.

Sr. marques de la Real Proclamacion.

D. José Manuel Carrillo.

D. Pedro Diago.

D. Joaquin de Arrieta.

D. Ramon Morales.

D. Francisco de la Luz y Caballero.

En otros puntos de la Isla se proyectan iguales obras, y puede asegurarse que dentro de pocos años las comunicaciones de Cuba atravesando su territorio animarán la industria y desenvolverá con asombro las riquezas que encierra su seno.

Guia de Forasteros, 1842, p 256-262

CAMINOS DE HIERRO EN LA ISLA

EL DE LA HABANA A GUINES.

Concluida ya esta utilísima obra, la primera de su clase en las Antillas, se encuentra practicable hasta la villa de Güines que consta de 48 millas, transitando numerosos convoyes cargados de mercancías y de pasajeros en apropiados trenes tirados por locomotoras.

Sr. Intendente honorario de provincia don Antonio María de Escovedo, administrador, calle de la Amargura, núm. 11.

Don José Rafael Angueira, escribiente.

Don Melchor Francisco Revenga, tenedor de libros en el Banco de Fernando VII.

Ingenieros.

Don José Clark encargado de los trabajos, vive en el jardín botánico.

Don Miguel Kessell, ayudante en id.

Don Respicio Daguerre, id., en id.

Sobrestante mayor.

Don Juan de San Juan, calle Real de la Salud, n. 3.

Depósito de Cimarrones.

Don José Roig y Sanchez, administrador, en el destino.

Don José Gutierrez, médico, en id.

Don Felipe Raqué, practicante, en id.

Don Francisco Roig, portero, en id.

Destino del Botánico

Don Juan Lopez, sobrestante interino, en el destino.

Destino Garcini.

Don Juan de San Juan, guarda-almacen.

D. Miguel de la Llana, dependiente, en el destino.

Don José Fernandez, idem en idem.

Don Angel Ureta, idem en idem.

Don Andres de Zayas, escribiente, en idem.

Don Antonio Camino, mayordomo, en idem.

Destino de Villanueva.

Don Luis Rothe, sobrestante, en el destino.

D. R. Dod, director de máquinas, calzada de Galeano.

Don..... jefe de taller, en el mismo destino.

Destino del Bejucal.

Don Tito Francisco Carbonay, guarda-almacen, en el destino.

Don Ventura Ortiz, escribiente, en idem.

Destino de Guara.

Don Francisco Viamonte, guarda-almacen, en el destino.

Destino de Melena.

Don Juan Perez, guarda-almacen, en el destino.

Destino de Guines.

Don Pedro de Torres, guarda-almacen, en el destino.

Don Angel Ceballos, escribiente, en idem.

FERRO-CARRIL

De Nuevitas á Puerto-Príncipe.

El estado actual de este camino es como sigue. Tiene niveladas nueve millas, algunas maderas preparadas y mas de 13000 arrobas de fierro listo para colocar, habiendo celebrado una contrata para hacer venir trabajadores de Barcelona.

Junta directiva.

Don Gaspar Betancourt Cisneros, presidente.

Don Alonso de Betancourt, secretario.

FERRO-CARRIL

De Cárdenas á Seledad de Bemba.

Hoy se halla la obra de la supersconstrucción de este camino

mas allá del río de Cimarronee, en el cual se ha construido un puente: su graduacion sigue marchando hacia Bemba. De modo que se hallan colocadas en la linea principal 14 millas y 2880 pies de carriles, sin incluir las carrileras de los depósitos y obrador de herrería y maquinaria. Ya estan concluidos todos los depósitos y demas edificios necesarios, adyacentes á aquellos, desde Cárdenas hasta el paradero del pueblo de Cimarrones. Esta empresa tiene cuatro coches para pasajeros, dos máquinas locomotrices á la fábrica de Norris, de Filadelfia, y el número correspondiente de carros de carga. El producto bruto del camino hasta Cimarrones en el mes de octubre último fúe de 4.706 pasajeros.

Junta directiva: los señores.

Escmo. Sr. don Juan Montalvo y O-Farrill, presidente.

Don Joaquín de Peñalver y Sanchez, vice-presidente.

Don Juan Ignacio Echarte, tesorero.

Don José Joaquín Carrera.

Intendente honorario, don Wenceslao de Villa-Urrutia.

Don Antonio de la Torriente.

Don Tomas de Veiga.

Don Lorenzo de Larrazabal.

Don Domingo de Aldama.

Oidor don Ildefonso José de Medina.

Coronel Don Pedro Valera.

Auditor honorario don Cornelio F. Coppinger.

Don Domingo del Monte, secretario.

Don Antonio Gutierrez, contador.

Departamento de Ingenieros.

Teniente don Manuel José de Carrera, director.

Don Rafael Carrera, ayudante.

Administrador general.

Capitán de navío, don Francisco Garnica.

Guía de Forasteros, 1841, p 254-257.

CAMINOS DE HIERRO EN LA ISLA.

EL DE LA HABANA A GUINES.

Concluida ya esta utilísima obra, la primera de su clase en las Antillas, se encuentra practicable hasta la villa de Güines que consta de 48 millas, transitando numerosos convoyes cargados de mercancías y de pasajeros en apropiados trenes tirados por locomotores.

Sr. Intendente honorario de provincia don Antonio María de Escovedo, administrador, calle de la Amargura número 11.

Don José R. de Angueira, escribiente, calle de la Habana núm. 158.

Don Meliton Francisco de Revenga, tenedor de libros, en el Banco Real de Fernando VII.

Ingenieros.

Don José Clark, encargado de los trabajos, vive en el Jardín Botánico.

Don Miguel Kessel, ayudante, en idem.

Don Respicio Daguerre, idem, en idem.

Sobrestante mayor.

Don Juan de San Juan, en el paseo de Tacon.

Depósito de Cimarrones.

Don José Roig y Sanchez, administrador, en el destino.

Don José de Jesus Gutierrez, médico, en idem.

Don Tomas Valdes, practicante, en idem.

Don Francisco Roig, portero, en idem.

Destino del Jardin Botánico.

Don Juan Francisco Camillery, sobrestante, en el destino.

Don Juan Lopez, escribiente, en idem.

Destino en Garcini.

Don José Madan, guarda almacen, vive en el mismo destino.

Don Ramon García Panasco, escribiente, en idem.

Destino de Villanueva.

Don Luis Rothe, sobrestante, vive en el destino.

E. R. Dot, director de máquinas, en el Cerro.

Destino de Bejucal.

Don Tito Francisco Carbonay, guarda almacen.

Don José Gonzalez Valdes, escribiente.

Destino de San Felipe.

Don Francisco Segovia, guarda-almacen.

Don Angel Ceballos, escribiente.

Destino de Guara.

Don Francisco E. Fernandez, guarda-almacen.

Destino de Melena.

Don Juan Perez, guarda-almacen.

Destino de Güines.

Don Pedro de Torres, guarda-almacen.

Don Eusebio Ayala, escribiente.

Depósito de Güines.

Don Pedro de Torres, administrador.

Don..... escribiente.

Don Juan Francisco Cancilleri, sobrestante.

Don Tomas Valdes, practicante en el hospital.

FERRO-CARRIL.

De Nuevitas á Puerto Príncipe.

El estado actual de este camino de hierro en el dia, es como sigue. Está abierta la linea hasta el ingenio del Ldo. don Bernabé Sanchez, con 7 millas: terraplenadas para recibir supers-
construcción tres millas, y construyéndose los terraplenes de

las restantes.

Junta directiva.

Don Gaspar de Betancourt Cisneros, presidente.

Don Alonso de Betancourt, secretario.

FERRO-CARRIL.

De Cárdenes á Soledad de Bemba.

El estado de esta empresa que se activa por una sociedad anónima es como sigue. Concluida la graduacion desde Cárdenes hasta Soledad, que es el término de la línea, y practicada la supersconstruccion de dos y media millas.

Junta directiva: los señores.

Escmo. Sr. don Juan Montalvo y O-Farrill.

Don Joaquin de Peñalver y Sanchez, vice-presidente.

Conde de Mopox y de Jaruco.

Don Martín Pedrosò y Hecheverría.

Don Joaquin Pedroso y Hecheverria.

Don Miguel Gaston y Montalvo.

Don Domingo de Aldama.

Don José Joaquin Carrera.

Don Juan Ignacio Echarte.

Don Angel Jerez.

Don Antonio de la Torriente.

Don Antonio Gutierrez, contador.

Don Juan Ignacio Echarte, tesorero.

Don Domingo del Monte, secretario.

Departamento de ingenieros.

Teniente don Manuel José de Carrera, director.

Don Francisco de Villafranca, ayudante.

Don Joaquin de Cueva, idem.

Guia de Oficinas, 1840, p 227-230

CAMINOS DE HIERRO EN LA ISLA

EL DE LA HABANA A GUINES.

Concluida ya esta utilísima obra, la primera de su clase en las Antillas, se encuentra practicable hasta la villa de Güines que consta de 48 millas, transitando numerosos convoyes cargados de mercancías y de pasajeros en apropiados trenes tirados por locomotoras. Se trata en el día de un ramal que cruce por la villa de S. Antonio hasta Guanímar, segun el proyecto publicado en las Memorias de la Real Sociedad.

Comision: señores.

Don Miguel Antonio Herrera y O-Farrill.

Don Antonio María de Escovedo, secretario de la Real Junta de Fomento.

Dependientes.

Don B. Blanco, escribiente.

Departamento de ingenieros.

Don A. Cruger, director.

Don R. Daguerre, ayudante.

Don S. Clark, idem.

Don A. B. Davis, idem.

Don M. Keszeli, idem.

Don C. Waterland.

Departamento de mecánicos:

Don E. K. Dod, director.

Don Guillermo Green, ayudante de idem.

Don J. B. Annible, idem idem.

Y 30 operarios bajo la dirección de estos para toda clase de trabajos.

Empleados en la línea.

Don Juan de San Juan, sobrestante mayor.

Ldo. don José de Jesús Gutiérrez, médico cirujano.

Don Domingo Alvarez, escribiente.

Depósito de Garciny.

Don Francisco de Paula Fabre, administrador.

Don José Rafael de Angueira, escribiente.

Don Miguel de Herrera, sobrestante,

Depósito de Cimarrones.

Don Máximo Du-Bouchet, administrador.

Don Manuel García, practicante en el hospital.

Depósito de Villanueva.

Don Luis Rothe, sobrestante.

Depósito de Bejucal.

Don Tomas Diaz, administrador.

Depósito de San Felipe.

Don Francisco Eugenio Fernandez, administrador.

Don José Angel Ceballos, escribiente.

Depósito de Guara.

Don José Calimano, administrador.

Depósito de Melena.

Don

Depósito de Güines.

Don Pedro Torres, administrador.

Don N. N., escribiente

Don Juan Francisco Camilleri, sobrestante.

Don Tomas Valdes, practicante en el hospital.

Don Juan López, escribiente.

Conductores.

Don Santiago Batista, principal con 4 de segunda clase.

FERROCARRIL
DE NUEVITAS A PUERTO PRINCIPE.

Estan ya abiertas y desmontadas cuatro millas de las 20 contratadas con el ingeniero don Benjamin H. Wright.

Junta directiva.

Don Gaspar de Betancourt Cisneros, presidente.

Don Alonso de Betancourt, secretario.

FERRO CARRIL
DE CARDENAS A SOLEDAD DE BEMBA

Por oficio del ingeniero don Manuel José Carrera fecho el 17 de Diciembre último, se comunica que en aquel mismo dia se habia dado principio á la construccion del camino.

Junta directiva.

Escmo. Sr. don Juan Montalvo y O-Farrill, presidente.

Don Domingo del Monte, secretario.

Guia de Forasteros, 1839, p 206-208.

111

CONTADURIA DE LA REAL JUNTA DE FOMENTO.-CAMINO DE HIERRO.

ESTADO de los productos de carga y pasajeros en los meses del margen extractados de los partes diarios, y publicado de orden del Excelentísimo Señor presidente de la misma.

PASAJEROS.

Ida.

MESES	CLASES				Total.
	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	
1837--Noviembre...	448	47	390	,	885
Diciembre...	1649	,	902	,	2551
1838--Enero.....	1002	,	701	,	1703
Febrero.....	327	,	199	,	526
Marzo.....	324	,	179	,	503
Abril.....	806	521	643	,	1970
Mayo.....	678	401	689	,	1768
Junio.....	368	244	479	,	1091.
Julio.....	636	532	670	,	1838
Agosto.....	626	507	583	,	1716
Setiembre...	614	550	702	,	1866
Octubre.....	747	603	879	,	2229
Noviembre...	929	770	968	,	2667
	9154	4175	7984	,	21313
Diciembre...	2776	1329	1968	341	6414
	11930	5504	9952	341	27727

PASAJEROS.

Vuelta.

MESES.	C L A S E S				
	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	Total.
1837--Noviembre...	417	10	381	,,	808
Diciembre...	1226	,,	784	,,	2010
1838--Enero.....	1330	,,	594	,,	1924
Febrero.....	304	,,	214	,,	518
Marzo.....	324	,,	112	,,	436
Abril.....	225	162	279	,,	666
Mayo.....	173	175	221	,,	569
Junio, , , , ,	132	94	245	,,	471
Julio.....	593	485	548	,,	1626
Agosto.....	663	394	589	,,	1646
Setiembre...	698	501	633	,,	1832
Octubre.....	826	594	749	,,	2169
Noviembre...	924	712	771	,,	2407
	7835	3127	6120	,,	17082
Diciembre...	1814	1001	1503	71	4389
	9649	4128	7623	71	21471

PASAJEROS

TOTAL DE PASAJEROS

MESES	Ida	Vuelta	Total de pasajeros
1837--Noviembre...	885	808	1693
Diciembre...	2551	2010	4561
1838--Enero.....	1703	1924	3627
Febrero.....	526	518	1044
Marzo.....	503	436	939
Abril.....	1970	666	2636
Mayo.....	1768	569	2337
Junio.....	1091	471	1562
Julio.....	1838	1626	3464
Agosto.....	1716	1646	3362
Setiembre...	1866	1832	3698
Octubre.....	2229	2169	4398
Noviembre...	2667	2407	5074
	21313	17082	38395
Diciembre...	6414	4389	10803
	27727	21471	49198

PRODUCTO.

MESES	Ida		Vuelta		Total	
	Pesos	Rs.	Pesos	Rs.	Pesos	Rs.
1837--Noviembre...	1422	4	1293	1	2715	5
Diciembre...	4686	2	3555	,,	8241	2
1838--Enero.....	2880	5	3696	2	6576	7
Febrero.....	941	7	893	6	1835	5
Marzo.....	901	7	820	7	1722	6
Abril.....	2999	6	969	4	3969	2
Mayo.....	2649	4	829	4	3479	,,
Junio.....	1581	,,	628	,,	2209	,,
Julio.....	3296	6	2574	6	5871	4
Agosto.....	3136	6	2554	4	5691	2
Setiembre...	3467	,,	2931	2	6398	2
Octubre....	4553	7	4530	5	9084	4
Noviembre...	5795	7	5239	1	11035	,,
	38313	5	30516	2	68829	7
Diciembre...	15549	3	10461	6	26011	1
	53863	,,	40978	,,	94841	,,

CARGA.

MESES	Ida		Vuelta		Total	
	Pesos	Rs.	Pesos	Rs.	Pesos	Rs.
1837--Noviembre...	,	,	,	,	,	,
Noviembre...	,	,	,1	,	,	,
1838--Enero.....	,	,	,	,	,	,
Febrero.....	,	,	,	,	,	,
Marzo.....	,	,	,	,	,	,
Abril.....	,	,	,	,	,	,
Mayo.....	,	,	,	,	,	,
Junio.....	,	,	,	,	,	,
Julio.....	425	5	1065	1½	1490	6½
Agosto.....	1115	½	2171	5½	3286	6
Setiembre...	848	½	1066	6	1914	6½
Octubre.....	1648	4	1089	,	2737	4
Noviembre...	2816	4½	2258	6½	5075	3
	6853	6½	7651	3½	14505	2
Diciembre...	6269	1½	4114	½	10383	2
	13123	,	11765	4	24888	4

TOTAL DE CARGA Y PRODUCTO

MESES	Producto		Carga		Total Pesos	Total Rs.
	Total Pesos	Rs.	Total Pesos	Rs.		
1837--Noviembre...	2715	5	,,	,,	2715	5
	8241	2	,,	,,	8241	2
1838--Enero.....	6576	7	,,	,,	6576	7
	1835	5	,,	,,	1835	5
Marzo.....	1722	6	,,	,,	1722	6
	3969	2	,,	,,	3969	2
Mayo.....	3479	,,	,,	,,	3479	,,
	2209	,,	,,	,,	2209	,,
Junio.....	5871	4	1490	6½	7362	2½
	5691	2	3286	6	8978	,,
Setiembre...	6398	2	1914	6½	8313	½
	9084	4	2737	4	11822	,,
Noviembre...	11035	,,	5075	3	16110	3
	68829	7	14505	2	83335	1
Diciembre...	26011	1	10383	2	36394	3
	94841	,,	24888	4	<u>119729</u>	4

(DIARIO DE LA HABANA, jueves 10 de enero de 1839, p. 2)

M E M O R I A,

-- presentada a la Comision Regia, ---

----- por su Sección, -----

de Hacienda Comercio y Diezmos.

Sobre el costo y administración del Camino de hierro

de la H A B A N A A G U I N E S

No. 24

A la Comision Regia , ,
La Sección de Hacienda, Comercio y Diezmos.

De los expedientes remitidos por la Junta de Fomento, por efecto de la petición hecha en 20 de Abril último, y los estados de gastos, entrados y descubiertos hasta 31 de Marzo, y por nueva petición hasta el 30 de Junio, cuyos extractos, numerados de 1 á 10, se acompañan, resulta:

Que la Junta suplicó á S.M., en ~~el~~ 17 de Febrero de 1834, el permiso para construir un Camino de hierro, desde esta Ciudad á Guines, cuyo costo seria el de 1.300.000 \$, y al mismo tiempo la facultad de hacer un empréstito en Londres de dos millones de Duros nominales, hipotecando para ello el mismo Camino, los fondos de la Junta, las Rentas R^s,, y que se le permitiera por seis años disponer de setenta mil duros en cada uno de los fondos de la misma, para atender a los primeros pagos de intereses y amortización de dicho empréstito; y S.M., en R^l orden de 12 de Octubre de 1834, concede la Construcción del Camino, el realizar el empréstito de los dos millones de duros nominales en Inglaterra, con la hipoteca del citado Camino y su producto, la de las Rentas de la misma Junta; y por ningun motivo la de las Rentas R^s, señalándola, en lugar de los 70 \$ duros anuales, solo 40 \$.

En 4 de Abril de 1837 suplicó a S.M. se le concediera nueva habilitacion para hacer estensivo el empréstito á 500 \$\$ mas en el

mismo punto, y poder llevar tambien un ramal al Batabanó; y S.M. la ~~concedio~~ ^{confirio} en real orden de 17 de Junio del mismo, y ambos se hicieron en sus épocas respectivas.

Después suplico nuevamente a S.M. que, en atencion a la falta de fondos, para concluir el Camino, se recargue ^{pe} un medio por ciento mas sobre el derecho de avería, y se le entregase su importe, para aquel objeto; y S.M. hasta ahora no se ha dignado acceder á ella; y no es ya regular que la conceda, quando por Real orden de 20 de Abril ultimo, y por las razones, que en ella se espresan, se sirve mandar la venta del Camino o su arriendo,

La Junta, por medio de su presidente, y con fecha de 30 de Abril ultimo, suplica á S.M. el permiso para la venta ó arriendo del mismo.

LOS DOS EMPRESTITOS IMPORTAN :)

1º	450.450 Lib.Sterl ^S	PS\$	2.199.997 ⁸ , 6
2º,	112.600 " "	\$	549.938,, 3.. ¹ / ₂

En Londres 565.050 £St,, \$ 2.749.936,, 1 ¹/₂

Suplido por el Banco de Fernando VII

cuyo crédito pasó á la R¹. Hacienda al 8p.^s 100.000 , , ,

Ydem por 25 prestamistas. al 12p.^s 100.000 , , ,

Dispuesto del fondo de averia 369.681 , ,

Producto del Camino hasta 31 de Marzo 261.719 , , 4

Importe del auxilio, que recibieron
las obras en prisioneros. 16.221 , , ,

Idem en Cimarrones emancipados y escla-
vos 84.962 , , ,

Intereses de los Fondos tomados de
averia hasta 31 de Marzo 45.325 , , ,

Por pagos pendientes en la misma fecha. 57.515 , , ,

Costo total hasta 31 de Marzo \$3.785.359 , , 5,, $\frac{1}{2}$

á deducir: Productos por todos con-
ceptos hasta esta fecha 261.719 , , 4,,

Resultado del costo del Camino y sus
propiedades, hasta la propia fecha,
con mas el beneficio de la libertad
de derechos en quanto ha introducido
p^a su construccion, servicio y entre-
tenimiento. 3.523.640 , , 1,, $\frac{1}{2}$

Remitido á Inglaterra en el mes de
Mayo. p^a el pago de intereses y amor-
tizacion, cuyo plazo se cumple el 5
de Setiembre. 110.120 , , 4,, $\frac{1}{2}$

Idem en el mes de Júnio, con el mis-
mo objeto. 24.753 , ,

Por el entretenimiento del Camino,
en los meses de Abril, Mayo y Júnio,

á 11600\$ cada uno, segun nota.

34800 , ,

\$ 3.693313 , , 6 , ,

A DEDUCIR: Aprovechamiento del Camino en los meses de Abril, Mayo y Junio

83688 , , , , ,

GASTOS Y COSTO TOTAL hasta 30 /
 de Júnio, sin contar con el importe /
 en estos tres meses de los premios que /
 se adeudan á la Hacienda, á particula- /
 res y á la Junta de Fomento, ni del im- /
 porte, que corresponde á la misma en / 3.619.625 , , 6
 toda la época por los jornales de 230 /
 esclavos de su pertenencia, cuyo capi- /
 tal invertido necesita su resarcimien- /
 to, en el jornal, que corresponde a /
 cada uno. /

Por un cálculo bajo, la nueva obra comprendida, desde Garcini al Jardín Botánico, incluso el costo de este terreno, el de las Casas de propiedad particular, que hay que derribar y satisfacer sin espesar, el de los terrenos por donde debe pasar el carril, y los almacenes y oficinas que hay que construir

Suma de la página No. 4 \$ 3.619.625 , , 6

en dicho Jardín. 300.000 , ,

Importe total del costo sin el de los intereses devengados, desde el mes de Abril inclusive, y el jornal de los es-clavos de la Junta de Fomento en toda la época.

3.919.625 , , 6

OBLIGACIONES PERENTORIAS Y POSITIVAS DEL CAMINO

Por su entretenimiento anual sin ninguna clase de nuevas composiciones, y segⁿ nota de la misma J^{ta}.

139.200 , ,

Por el sueldo 6 jornal de 230 negros es-clavos de la Junta.

24.000 , ,

Por el importe de los intereses y amorti-zacion de los empréstitos ingleses.

218.365 , , 6 $\frac{1}{2}$

Por el de los 100 £ \$ de la R¹, Hacienda

8.000 , , , ,

Por el de los 100 £ \$ de los particulares

12.000 , , , ,

Por el interés de los fondos tomados de la Junta de Fomento, sin autorizacion del Go-bierno de S.M., cuya suma la redusto a 500 £ \$ en concepto de ser mayor, y al interes de 8p.%

40.000 , ,

ENTRADAS POSITIVAS QUE HOY TIENE EL CAMINO

Productos anuales de él 330.000
 Por un cálculo mui desaogado
 de lo mas que debe producir, por
 la nueva obra desde Garcini al
 Jardín Botánico. 6.000

Por 40 ₧ \$ anuales concedidos
 por el Gobierno de los fondos de
 la Junta de Fomento. 40.000

376.000

DEFICIT ANUAL CONTRA EL CAMINO

\$ 65.565 , , 6 $\frac{1}{2}$

Costo total del Camino

\$ 3.919.625 , , 6 $\frac{1}{2}$

Cálculo de la Junta de Fomento con el
 cual hizo la propuesta y súplica á S.M.

1.300.000 , ,

Mayor Costo.

\$ 2.619.625 , , 6

COSTO TOTAL DEL CAMINO EN EL AÑO DE 1860

rebajados sus positivos productos del modo que quedan manifes-
 tados.

Costo total, concluido el ramal desde Garcini
 al Jardín Botánico. 3.919.625 , , 6 , ,

Por el deficit de 21 años, que debe tener
 el camino a su cargo á 65.565\$ 1 $\frac{1}{2}$ r\$ en
 cada uno, desde ellaño de 1840 al de
 1860. 1.376.868 , , 7 $\frac{1}{2}$

Por 20.000 \$ anuales de composiciones y reparos en la misma época.	420.000, , , ,
Por la diferencia de mas pago de 70.513 Libras esterlinas, en el año de 1860 á las 45.494 en los demás años.	351.432 , , , ,
Suponiendo que la Junta de Fomento tenga el crédito suficiente p ^a hacerse á interes de las dos cantidades precisas, p ^a cubrir el déficit, importantes de 1.796.868, , \$ 7½ r\$, al premio de 12 p.%	215.624 , , 3 , ,
Por la asignación de los 40.000 \$ anuales de los fondos de la Junta, en los 21 años, y en los cuales no cargo interes.	840.000 , , ,
TOTAL COSTO EN EL AÑO DE 1860 deducidos sus positivos productos.)	\$ 7.123.551 ½

De las demostraciones, que ~~pueden~~ ^{preceden}, extractadas con toda exactitud de los estados y documentos originales, que se han tenido a la vista, se desprenden naturalmente las observaciones siguientes.

1º Que en el carril de hierro, construido desde la Habana á Guines, no solo se han invertido los productos del mismo carril,

sino tambien los dos millones de pesos del primer empréstito, obtenido en Inglaterra, los 500.000 \$ del segundo, destinados para el ramal proyectado del Batabanó y la mayor parte de los productos del derecho de avería, con otras cantidades, que se adeudan á la Real Hacienda y á particulares.

2º Que en lugar de 1.300.000 pesos, que se calcularon como presupuesto de gastos para ~~la~~ ^{su} construccion y completa habilitacion, se ha invertido hasta fin de Júnio último la enorme suma de 3.619.313 \$ 6 r^s, sin haberse realizado el ramal de Batabanó, ó á otro punto mas preferente y productivo de la costa del Sur de la Isla, y la de \$ 3.919.313,,6 r^s, luego que se haya concluido el ramal desde Garcini al Jardín Botánico.

3º Que hasta el año venidero de 1860, en que deben quedar amortizados los empréstitos, no son bastantes los productos del carril, para el pago de intereses, amortizacion de Capitales, y Gastos ordinarios y ~~extra~~ ordinarios del mismo, siendo por tanto indispensable aplicar una parte no pequena de los fondos de avería para cubrir el deficit.

4º Que en 1860, época designada para la amortizacion de los empréstitos, ascenderá el costo total del camino de hierro, construido hasta Guines, á la respetable suma de 7.123.551 \$, que fueron invertidos en él, á demas de sus propios productos, bajo los diferentes conceptos, que quedan esplificados y consti-

tuyen un Capital efectivo adeudado por la empresa.

5º y Ultimo: Que resultando á cargo de la Junta de Fomento, ó sea de la empresa del Camino de hierro, depuradas todas las operaciones, hasta el año de 1860, 7.120.551 pesos, que constituye su positivo Capital; de aqui debe partirse, para entrar en el análisis de este importantísimo y complicado negocio, á fin de presentarlo bajo ~~los dos~~ ^{tos} sus puntos de vista.

Los productos anuales del Camino de hierro, en el estado que tiene, y debe tener desde el año de 1840, pueden calcularse en 336000 \$, y pues que los gastos ordinarios y extraordinarios ascenderán mui aproximadamente á 183 Ø \$, y esta suma es de deducirse de los 336000, que dará un sobrante liquido de 153 Ø pesos, y aun suponiendo que la real Junta de Fomento renuncie al reembolzo, haciendo donacion de las gruesas cantidades, que en dinero efectivo y otras especias ha surrido al Camino de hierro, y que los 7.123.551 pesos se estimen como una propiedad de la misma empresa, no puede sin embargo prescindirse de graduar el interes, ó sea el premio anual de 10 p.% que es el mas equitativo de la plaza sobre aquel Capital, en cuyo indispensable caso aparecería un cargo anual de 712355 \$, resultando de aqui que, en lugar del 10 p.% de interes, á que en todo sentido debe aspirarse, como producto sobre los Capitales invertidos en esta clase de empresas, los 153000 \$ del sobrante anual darán una pequeña fracción mas que el 2 p.%.

Atendido el estado que actualmente tiene la empresa del Camino de hierro, y el aspecto que presenta en las dos épocas anterior y posterior al año de 1860, ~~se tiene~~ viene facilmente en conocimiento de las ventajas, que ofrece su venta aun en la hipótesis de que la administracion continuase bajo el orden metódico y de regularidad que corresponde; y he aqui el punto que debe llamar mas principalmente la atencion.

Los diferentes y complicados objetos, que constituyen el Camino de hierro, el crecido número de empleados que demandan las estensas operaciones de su administracion, y la falta de práctica, de conocimientos, y de todo otro elemento, para establecer orden, regularidad, y economias bien entendidas, persuaden de la necesidad y conveniencia de trasladar a manos de particulares esta colosal empresa, y asi le previno S.M., en la Real orden de 20 de Abril último, á virtud de la cual se dispone la venta ó arriendo del referido camino. Esta circunstancia, el Sistema adoptado en la ejecucion de esta clase de empresa por todas las Naciones y Gobiernos mas ilustrados y los tristísimos resultados, que en todos tiempos y casos, se han experimentado en esta Capital en cuantos negocios de parecida tendencia se ha puesto en administracion, persuaden hasta mas alla de la evidencia, que es de resolverse sin perdida de un solo instante la venta del Camino de hierro, por que, si bien es desatendible la administracion en manos de la Real Junta de Fomento, de qualquiera otra corporacion o persona, no es menor aventurado y pe-

ligroso el arriendo, que en último resultado daria lugar á contiendas judiciales, con exito favorable á los arrendatarios, como se accredita por una dolorosa experiencia; deduciendose de aqui, como conveniencia necesaria, la adopcion de la venta á particulares, como urgente y de suyo recomendada..

Para que el Camino de hierro sea susceptible de grandes productos, prestando al mismo tiempo la necesaria proteccion á la Agricultura del país, y correspondiente aumento de riqueza a todos sus ramos, es indispensable construir el ramal proyectado a la costa del Sur de la Isla, en el punto de Guanimar, y todos los demás que se crean ~~convenientes~~ ^{conducentes}, para atraer las producciones de la vuelta de abajo, las de sus ricos partidos y feracísimos terrenos. El carril continuado hasta Guines es improductivo, y puede decirse oneroso sin el ramal indicado, y hallandose calculado su costo en un millon de Duros, claro es que la Real Junta de Fomento no puede emprenderlo sin ocurrir á nuevos impréstitos, cuya realizacion seria dudosa y pudiera resultar desfavorable, por la sola razon de que se dificultaria la venta y continuaria la administracion sin hacer mérito de otras que se presentan de ~~b~~ulto; y si bien es cierto que varios Capitalistas se han reunido, para emprender el carril á Guanimar, invirtiendo los fondos propios con ~~la separacion~~ de los de la Junta de Fomento, y como empresa de propiedad puramente particular, no es presumible que esto pueda realizarse porque, sean cuales

fueren las bases y condiciones, que se establescan, para des-
~~linder~~
~~linder~~ los derechos y acciones respectivas, á fin de que ambas empresas sean igualmente servidas y que las cargas y pasajeros no reciban demoras ni perjuicio de la una, ni de la otra, son siempre de temerse ocurrencias imprevistas, que alterarian el orden, indisponiendo los animos; y estas otras consideraciones retraeran á los accionistas del carril de Guanímar; y puede asegurarse que no se realizará semejante proyecto; proyecto grandioso que tendría efecto tan pronto como se pusiera en manos de particulares la propiedad y administracion del carril existente, y proyecto al fin que, al tiempo de brindar pingues ganancias á los accionistas, promoveria el aumento de riqueza y de poblacion de una manera que no es fácil explicar y mayores ingresos por el Erario.

Del expuesto se deduce que la venta del Camino de hierro, construido desde la Habana a Guines, se halla imperiosamente recomendada, que se continúe administrando por la real Junta de Fomento, ofrezca pocas y aventuradas ganancias, quedando ademas comprometidos no solo los derechos de averia, sino tambien quantos recursos tiene la Corporacion y desatendidos, como lo han estado hasta el dia, los caminos generales, y toda la mayor parte de los demas ramos de su ~~privativa~~ atribucion, á que estan ~~sol~~ aplicados exclusivamente estos fondos, con perjuicio tan notable como manifiesto de todos los hacendados y vecinos que se hallan situados en ~~distintas~~ ^{diferentes} direcciones á la de Guines.

Realizada la venta á una empresa particular, que se hiciese cargo de pagar los empréstitos de Inglaterra en su totalidad, los 200 ₧ \$, que se adeudan á la Real Hacienda, y á particulares, y 150 á 200 ₧ \$ en que debe graduarse el valor del Jardín Botánico, quedarian expeditos desde luego los productos del derecho de averia y todos los demás fondos pertenecientes á la Real Junta de Fomento, para ser invertidos en los objetos de su instituto, y cubrir otros desembolzos hechos; se salvaria el inconveniente, que ofrece la administracion de una empresa complicada y colosal por la Corporacion que la tiene á su cargo; y es harto probable que se lograria las recomendables ventajas que quedan detalladas.

Para que la venta pueda realizarse con las mayores utilidades posibles á favor del estado, seria de estimularse á los Capitalistas y personas influyentes, á fin de que reuniendo número competente de accionistas, y constituyendose en sociedad, arrostraran la empresa presentando á quien corresponda sus proposiciones de compra, con las competentes garantias, como el medio de conocer el verdadero valor del carril, y realizar la venta en él que mas ofreciese; pero aun en el inesperado caso de que los licitadores no llenasen las cuotas, que quedan señaladas, y que resultan mayor la perdida de la Real Junta de Fomento, no por esto debe suspenderse la venta, pues que se halla tan a que no puede prescindirse de ella. sin que se sigan inmediatamente los mayores y mas trascendales

perjuicios al Estado, y á la prosperidad de la Isla en todos sus ramos. Trasladase pues el carril á manos de una empresa particular; pronunciese por el Gobierno justa y compatible protección , y cuanto sea con resultados en todos sentidos favorables, en lugar de lo que presenta el cuadro triste, que dejó bosquejado con la administracion de la Real Junta de Fomento.

Todas las perdidas, que á primera vista aparecen entre el costo y lo que pueden ofrecer los accionistas, deben no considerarse en razon á ser mayores é incalculables las que produciría la administracion, si siguiere en el estado en que se halla. Es un mal que es necesario sufrir para evitar una ruina pronta y positiva.

Por la citada Real orden de 20 de Abril se facultó á la Comisión Regia, para que oiga proposiciones de enagenacion ó arriendo del referido Camino, participandolas al Gobierno de S.M.; siendo de precisa necesidad este paso y teniendo la comision limitado el tiempo para el desempeño de sus vastas tareas debe, en mi concepto, encargarse de esta operacion el Exmo. Sr. Presidente ya como tal, y ya como Capital General, auxiliandolo la Comision, mientras exista en cuanto se creyese necesario. Deben llamarse los Capitalistas de mas consideracion y arraigo cuyos intereses y buen nombre sea una positiva garantia para la empresa, invitandolos á que formen una sociedad con dicho objeto, y compren el camino , en la forma indicada, ó en la que se crea mas segura y util; pa..... para infor-

mar el Gobierno con vista de todos los antecedentes y re.....
.... pueda resolver con todo conocimiento en esta materia tan
contravertida y delicada.

Los anuncios publicos para ~~la~~ venta, no servirian mas que
para detenerla; Su mismo tamaño y costo separa á todo especula-
dor , que tuviese deseos de hacer frente á su compra y aun que
hubiesen varios, nunca prestarian una seguridad tan efectiva
como la que dará la Sociedad, que dejo indicada.

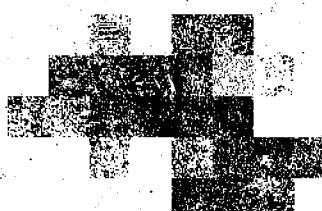
La Comision, á su vista, resolverá lo que crea mas útil.

Habana 27 de Agosto 1839.

Nº 1565

Lista general de las personas á quienes se le ocuparon terrenos con el Camino de hierro de la Habana á Guines, empesando por Villanueva -- con exprecion de las varas, y caballerias ocupadas.

1837



Estado de los terrenos ocupados por el Camino de hierro, con especificación de dueños, y de las varas ^{planas} que a cada uno corresponden -----

Dueños	Distancia pies Españoles	Superficie en varas varas planas.	en Caball's Cab mil. mos.
Desde el Dep. ^{to} de Villa- nueva al 1. ^{er} Lindero -----	6648	-----	-----
Jibacoa -----	974	3007	0016
Nuevo Jardín Botánico, Jardín y Paseo de Tacón -----	1503	-----	-----
Ramón Morales -----	340	1218	0006
Herederos de Miguel Fernández	279	1786	0009
Font y Plá -----	1691	6052	0032
Maria Morales Palomino -----	510	3649	0020
Dolores Quintero -----	1299	8389	0045
Dolores Padrón -----	856	4480	24
Madrigal -----	1231	9490	0050
María Magallanes -----	308	1322	0007
Eusebia González -----	401	1861	0010
Conde de Peñalver -----	1173	5662	0030
Padre Claro -----	1178	5772	0031
Cienaga -----	1311	-----	-----
Calzada -----	32	-----	-----
Ayuntamiento -----	4125	27250	0130
Padre Portela -----	1655	10208	0055

Miguel Sosa -----	2062	14224	0076
Gaytan -----	1043	7000	0040
Zanja -----	65	----	----
Manuel Hernández -----	1092	7036	0036
José Hernández -----	862	4691	0025
Filtros -----	328		
Monserrate Echegoyen -----	3511	18681	0100
Pelaez -----	3204	13487	0070
Sosa -----	1758	7108	0038
Perdomo -----	1292	7810	0040
Martínez Negron -----	1136	5987	0032
Dominga Negron -----	1376	9319	0050
Puente de Almendares -----	117		
Mariano Pedroso -----	2895	23409	0125
Bestia -----	4410	36426	0200
Funnel -----	346		
Luis Pedroso -----	1409	3364	0020
Carlos Pedroso -----	7689	36831	0197
Rafael Gonzalez -----	1360	6949	0037
Dueñas -----	1353	6025	0032
Carvajal -----	1004	3821	0020
Ang. ¹ Granero -----	2235	9756	0050
Diego Silveiro -----	2555	21141	0113
Caminos -----	39	----	

Ponce de Leon -----	1679	10140	0054
Gonzalez -----	2192	9986	0050
Camino -----	65		
Esteban Godinez -----	324	1624	0008
Camino -----	65		
Gonzalez -----	702	2932	0015
Camino -----	35		
Oropesa -----	1176	4516	0024
Camino -----	87		
Suarez -----	241	1038	0005
Macias -----	1345	4817	0026
Fran ^{co} Garro -----	945	3899	0020
Lastre -----	825	2958	0015
Camino -----	113		
Rodríguez -----	458	1643	0008
Camino -----	26		
Barbara Diaz pot ^o del rincon -	2421	8668	0046
Camino de S. Antl. -----	86		
José M ^a Lima -----	4101	14682	0078
Jacinto Larrinaga -----	3415	15732	0084
Toribio Contreras -----	3808	19232	0103
Puente de Gobea -----	33		
Fariño -----	668	3191	0017
Rafael García -----	734	3320	0018

Marquez -----	1396	6660	0035
José M ^a Perez -----	1512	6279	0033
Manuel Garcia -----	609	2762	0014
Camino -----	48		
Deposito del Bejucal -----	818		
Camino -----	104		
Rafael Castillo -----	2637	9854	0052
Carlos Drake -----	2269	10297	0055
Camino -----	61		
Esteban Perez -----	1704	11133	0059
Gutierrez -----	2547	10870	0058
Julian Gonzalez -----	756	2706	0014
Anastacio Perez -----	762	2728	0014
Eligio Gonzalez -----	401	1447	0007
Cristobal Gonzalez -----	2413	10946	0058
Camino -----	78		
Pedro Morales -----	1012	5672	0030
Camino -----	36		
Cristobal Calcaño -----	1743	7127	0038
Tomas Acosta -----	1459	5223	0028
Camino -----	26		
Juan Acosta -----	3097	12594	0067
<u>Camino</u> -----	23		
Cayetano Vazquez -----	2887	10336	0055
Ysidoro Hernandez -----	1778	6368	0034

Cristo -----	2243	9637	0052
José Gonzalez -----	2055	8742	0086
Rafael Arango -----	2383	11524	0062
Vicente Valdes -----	4923	22408	0120
Aguacate -----	84		
Felipe Valdes -----	5625	25411	0136
Marques de San Felipe -----	8903	36287	0195
Deposito de S. Felipe -----	864		
Camino -----	54		
José M ^a Mantilla -----	4297	19390	0103
Rio de la Concepcion -----	34		
Camino -----	35		
Lombillo -----	5100	21914	0117
Sierra -----	1234	5893	0031
Lopez -----	2056	7359	0039
Simon Felipe -----	2461	9395	0050
Duran -----	2357	12218	0054
Camino -----	47		
Oliva -----	4306	17994	0096
Manuel Gonz Arango -----	10368	49714	0266
Rio/ de S. Antº -----	13		
Rio Blanco -----	35		
Ventura Roig -----	2028	7792	0042
Camino -----	675		

Mera -----	675	3734	0020
Josefa Satisteban -----	829	3954	0021
Tomás Montana -----	1101	5264	0028
Juan Montana -----	1238	5618	0030
Camino -----	97		
Pedro Suri -----	947	6656	0036
Deposito de Guara -----	972		
Río de Guara -----	42		
Viuda de Piedra -----	1240	6217	0033
Jacinto Perez -----	1118	4005	0021
Sardiña -----	1845	8150	0042
José Sardiña -----	1597	6096	32
Latorre -----	3567	15753	0084
Regla Abreu -----	1445	6856	0038
Manuel Guerra -----	1271	5608	0036
Fran ^{co} Garcia Capote -----	6874	36091	0193
Dept ^o de Melena -----	864		
Jose Pina -----	373	1784	0009
Camacho -----	4760	20268	0108
Vazquez -----	6612	39144	0220
Puente del Palenque -----	24		
Mendoza -----	21512	95027	0510
Caminos -----	240		
Curbelo -----	1240	5886	0031

Zepero -----	993	5574	0030
Dolores Padrón -----	920	5271	0028
Manuel Diaz -----	756	3376	0018
Juan Diaz -----	1071	7013	0032
Alejandro Martel -----	1988	15185	0081
Camino -----	39		
Oliva -----	535	3710	0020
Vicente Garcia -----	379	2985	0016
Ines M ^a de Rojas -----	194	2088	0010
Deposito de Guines -----	1895		
	255137	1.149.705	6.140

Informe al Capⁿ. Genⁿ sobre los
hon^s q^e reclama el Agr.^{or} D. Pedro
Larrinda en sus tareas del Ferro-
carril de Guines que di como vocal
suplente de la Junta de Agrim.^{res}

Año de 1838.

IP

PATRIMONIO
DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

En la siempre fidelísima ciudad de la Habana á seis de Febrero de mil ochocientos treinta y ocho, reunidos los vocales que componen la Junta de Agrimensores para informar al Exmo. Sor. Presidente, Gobernador y Capitan Gral. en punto á los honorarios que reclama de la real junta de Fomento Dⁿ Pedro Fran^{co} Larrin^{oa} por los trabajos que empleó en el proyecto del ferro-carril segun se ha servido ordenarle en decreto de quince dellinmediato Enero y despues de una detenida discusion á presencia de los datos que de si arroja el expediente del asunto dijeron que: su opinion debia entenderse en los términos siguientes: Exmo. Sor: La Junta de Agrimensores ha leido con toda detencion el expediente promovido por Dⁿ Pedro Fran^{co} Larrin^{oa} sobre reclamo de honorarios que V.E. se ha servido remitirlo en decreto de quince del proximo Enero y como advierte en varias partes ciertas ideas emitidas no conformes á las de los informantes tanto sobre la clase de tareas como con relacion á los conocimientos absolutamente necesarios creen que para fundar su dictamen deben presentar los datos científicos de donde siempre demandan las consecuencias inalterables y justas, deduciendo de ellos á la vez y para mayor claridad hasta el tiempo que habra debido invertirse: en este concepto pasan al análisis conciso de los trabajos proyectivos del ferro-carril de Atarés al Rincon -- Primero -- Reconocimiento del terreno para la elección de la linea directriz que requiere gran costumbre del figurado del terreno y otros muchos conocimientos -- Segundo --

Operaciones trigonometricas, (calas y catas ó ave.) nivela-
cion longitudinal y transversal perpendicular extensa del
terreno elegido, calas y catas ó averiguacion de la calidad de
las capas ~~terreas~~ = Tercero = construccion del plano topografí-
co y de los de perfil longitudinal y transversal = Cuarto =
correccion ~~y~~ eleccion definitiva de la linea directriz del ca-
mino en consideracion á las excavaciones y rellenos segun la
combinacion del plano ó planos inclinados deribados estos de
las toneladas de la ida y retorno de mercancias y frutos, del
peso de los carros necesarios y resistencia sobre el carril
& & : todo precisamente calculado por medio de formulas muy
minuciosas sin las cuales es imposible deducir con exactitud
las dimensiones de los sólidos de rellenos y excavacion con
superficies gauchas producidos por la penetracion de las líneas
ó plano del proyecto en el terreno y el espacio, planos de las
obras de arte, como puentes, alcantarillas, plataformas, ó ci-
mientos en las partes cenagosas &&. = Quinto = Eleccion de la
clase de carriles, maquina y carros convenientes = Sexto =
Presupuesto = Observando que los artículos primero y quinto
son casi exclusivamente del Director, el segundo y tercero ad-
miten participacion del segundo facultativo y hasta aquí bien
pueden emplearse cerca de dos meses, en el cuarto es tambien
necesaria para la prontitud pedida la asistencia del segundo
facultativo en cálculos muy delicados y que se han de rectifi-
car repetidas veces y añadido el sexto que tambien exige dicha

asistencia se necesita cuando menos otro tanto tiempo que en el segundo y tercero: si se tienen en cuenta los dias invertidos en correcciones y momentos inevitablemente perdidos anexos á toda operacion, se tendrá un resultado aproximado de 5 meses igual al manifestado por el mismo S^r Campos quien al paso que elogia la conducta del segundo facultativo asegura haber trabajado hasta la conclusion: por lo que, y en virtud de la conformidad del S^r Larrinda al recibir sus honorarios ~~_____~~ por los primeros trabajos manifestados en los articulos primero, segundo y tercero los cuales ascienden á quinientos diez pesos en que se advierte un convenio espícito entre las partes y añadiendo los cuarto, quinto y sexto aun mas delicados y trascendentales como lo comprueba el mayor tiempo invertido que nos sirve de término comparativo, somos de sentir, deduciendo proporcionalmente que si por cuarenta y tres dias se le han pagado quinientos diez pesos y á mayor abundamiento el alimento y cabalgadura, deben abonarsele por ciento cincuenta dias mil setecientos setenta y nueve pesos con mas el alimento y cabalgadura: esto nos parece tanto mas justo cuanto que concordando próximamente con la costumbre inveterada de pagar los trabajos comunes del Agrimensor envuelve la idea de que las tareas justipreciadas á pesar de su mayor mérito se han regulado por aquellos. Es cuanto la Junta puede informar á V.E. en cumplimiento de su antedicho superior decreto- Exmo. Sor- Juan Augusto Dulong- Ambrosio Maria Muñoz- Francisco Villa-

franca.

Es copia fiel de su original sentada en el libro de actas de la Junta de Agrimensores celebrada en este mismo dia á que nos remitimos, elevandolo al superior conocimiento de V.E. para que obre sus efectos.

Exmo. S^r. Juan Aug^{to} Dulong

Ambrosio María Muñoz Fran^{co} de Villafranca.

REAL ORDEN

Por el Ministerio de Ultramar se comunica al Excmo. Sr. Gobernador general, con fecha 17 de Marzo próximo pasado, y bajo el número 231, la Real orden siguiente:

"Excmo. Sr.-Visto el expediente que remite V.E. con su oficio número 1658 de Agosto del año pasado, relativo a la autorización otorgada por ese Gobierno General para abrir al servicio público el ferro carril de CAIBARIEN A ZAZA, de esa Isla, cuya autorización ha otorgado V.E. de conformidad con lo propuesto por el negociado de Obras públicas y la Secretaría de ese Gobierno General y a reserva de lo que disponga el Gobierno Supremo. Vistos los favorables informes emitidos en el expediente por la Inspección general, la Junta Consultiva de Obras Publicas y por el Consejo Superior de Administración de esa Isla, y de conformidad con lo informado por la Sección tercera de la Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos, el Rey (q.D.g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer que se confirme la autorización concedida por ese Gobierno General para abrir al servicio público el ferro carril de CAIBARIEN A ZAZA, y se declare que dicha linea puede considerarse de interés general para todos los efectos que procedan, publicándose esta resolución en extracto en la Gaceta de Madrid e íntegra en la de la Habana"

Y dispuesto por S.E. su cumplimiento con fecha 4 del que rige, de su orden se publica en la Gaceta de la Habana, para general conocimiento.

Habana, 14 de Abril de 1890-

Ricardo Cubells.

(Gaceta 19 abril-1890)

D

El Exmo. Sr. Gobernador general, se ha servido expedir, con esta fecha, el siguiente:

DECRETO

"Transcurrido con exceso el plazo de seis meses, que al partir del 1º de Junio del año próximo pasado, se impuso a la COMPAÑIA de los "FERRO CARRILES UNIDOS DE LA HABANA" para que cesase por completo el uso de máquinas-locomotoras en el interior de esta población, y cumpliese, por lo tanto, sin más prórrogas, la concesión otorgada a la misma, de Real orden y a instancia suya, para trasladar su ESTACION de mercancías y talleres del llamado "PARADERO DE VILLANUEVA"; teniendo en cuenta que, si por circunstancias especiales ha podido quedar en suspenso hasta hoy la resolución de este Gobierno, disponiendo la forma en que podían explotarse las líneas de la citada Compañía, comprendidas en el interior de este Ciudad, no es posible que tal estado de cosas subsista, habiendo cesado aquellas circunstancias; dispuesto a que la expresada resolución, tenga el debido cumplimiento y habida consideración de que los desperfectos ocasionados por el reciente temporal de aguas, pudieran ser causa que a la Compañía no le fuese posible atender a la traslación antes indicada; he tenido por conveniente disponer lo que sigue:

- 1- Queda prohibido terminantemente que salgan máquinas de la ESTACION DE VILLANUEVA ni que pasen el cruzamiento de Carlos III no siendo en el transcurso del tiempo que media entre la una de la noche y las cuatro de la madrugada horas en que podrán salir y entrar sus trenes de mercancías o pasajeros con todas las precauciones prevenidas en los reglamentos para estos casos.
- 2- Durante el día y a todas horas podrán circular trenes y coches tirados por la fuerza animal en el trayecto arribando expresado entre el cruzamiento de Carlos III y la ESTACION DE VILLANUEVA, con las prevenciones establecidas en la Ley, en la inteligencia de que se empleará la mayor severidad en la corrección de las faltas que se cometan y serán entregados á los Tribunales de Justicia los que por cualquier circunstancia se hagan acreedores de ella, quedando lugar á accidentes desgraciados por negligencia o abandono punible.
- 3- La Compañía podrá continuar haciendo en el interior de su patio, e en VILLANUEVA, todas las operaciones que necesite para el servicio de sus trenes á todas las horas del día y de la noche, sin salir, bajo ningún concepto, con locomotoras fuera de dicho patio, á no ser en las horas que se fijan en la primera de éstas disposiciones.
- 4- Estas empezaran a regir desde el día 15 del actual, tiempo suficiente para establecer el servicio en las condiciones indicadas.
- 5- Este nuevo orden de cosas no tendrá más duración que la de dos meses, a partir desde hoy, transcurridos los cuales, no se permitirá el paso de locomotoras ni trenes a ninguna hora ni se encenderán éstas en el Patio de VILLANUEVA y habrá de dejarse expedido el tránsito de la calle en la inteligencia de que éste último plazo es improrrogable, y si no cumple la EMPRESA con esta prescripción, se le obligará a levantar los carriles en el interior de la CIUDAD, haciéndolo en su defecto la Administración a costa de la EMPRESA.

Habana, 3 de Junio de 1890- CHINCHILLA.
 Y de orden S.E. se publica en la Gaceta Oficial, para general conocimiento. Habana 3 de Junio de 1890- El Secretario del Gobierno general: Ricardo Cubells.
 (Gaceta de 3 de Junio de 1890)

PATRIMONIO

DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR

DE LA HABANA

144

REAL SOCIEDAD ECONOMICA.

A falta de documento oficial o de trabajos recientes de la Corporación, por tenerlos interrumpidos momentáneamente a consecuencia de la cuestión vital de fondos de que se ocupa, damos a luz el siguiente informe producido por una comisión de sus señores, con motivo de la moción de construir un ferrocarril en La Habana, cuyo pensamiento desenvolvió la Sociedad Económica en la comisión reunida a la Junta de Fomento, a la cual encomendó este particular el Excmo. Sr. Conde de Villanueva, presidente de ella en esa época, proyecto grandioso que se llevó a cabo y que ha sido la base del gran desarrollo que entre nosotros ha tomado este sorprendente medio de comunicaciones y transporte.

Reproducimos este papel escrito por el mes de agosto de 1830, sin observación alguna, sólo por corresponder al título de *Anales* con que se amerita nuestro periódico; si bien resulta de este hecho que no hay en el país obra provechosa, progreso verdadero, adelantamiento útil a que no haya contribuido la Sociedad Económica de la Habana.

SEÑORES:

Honrados con el voto de la Real Sociedad Económica, para concurrir a los trabajos de esta comisión, procuraremos corresponder a su confianza, ayudándola en su importantísimo objeto. Menos que todos instruidos, nos anima únicamente el amor patrio, y a falta de conocimientos propios, buscaremos en los que otros han desenvuelto los principios que nos faltan y que nos fueran absolutamente necesarios para no ser del todo inútiles al lado de personas

que sin duda poseen de antemano las nociones y conocimientos de que carecemos, en la gran materia que nos va a ocupar. Las pocas luces pues, que nos proponemos presentar, serán tomadas de otros, y si esto se llama un plagio, nosotros lo confesamos con franca sinceridad.

Los caminos de hierros de cuya adopción vamos a tratar, siendo todavía el objeto de grandes combinaciones en el país en que han nacido, claro es que deben presentarnos poderosas dificultades. Su establecimiento acá, donde todo debe crearse, hasta la primera piedra que ha de servirle de cimiento, no puede menos que causar grandes obstáculos, y el sistema de asociación pública tan nuevo entre nosotros, como útil y general en todas sus partes, es preciso que chocando con la costumbre, excite de momento la desconfianza de una empresa cuya base y cuyo éxito consiste en la pureza y buena fe, en la actividad y conocimientos, en la economía de tiempo y de capitales.

Los cariles y caminos no son tan nuevos como parece. Eran conocidos y usados a mediado del siglo pasado en Inglaterra por la vecindad de Newcastle aplicándose únicamente al tráfico de carbón de piedra; pero formados de madera requerían frecuentes composiciones. Inferiores por supuesto en aquel estado a los que se llaman Turn Pikes en los Estados Unidos, necesitaban adelantos y combinaciones muy grandes para sacar de ellos el partido y las ventajas que ya se reportan en Inglaterra. Estas combinaciones consistían en hacerles conducir mayores cargas y en acelerar su movimiento.

Desde 1769 ya se anunciaba por el célebre y distinguido Watt, la posibilidad de aplicar la fuerza del vapor a usos domésticos; y en 1787 se vió en Edimburgo el primer modelo de un carroaje movido

por aquella fuerza. Cual sea la causa que en la industriosa Inglaterra estan y otras tentativas hechas seguidamente, no produjeron los resultados que se buscaban, no es muy fácil atinarla. Debe atribuirse sin embargo, no tanto a la falta de asiduidad y constancia, como a alguna dificultad radical que no se advirtió. Sea como fuere, es lo cierto que la primera patente de invención concedida a la sociedad de Trevithie y Vivian, por su ingenio locomotivo, aplicado a carriles de camino, no se despachó hasta el año 1802 pero aún entonces no pudo hacer más que conducir una porción de carruages, que pesaban diez toneladas (1) de hierro en barras, a razón de cinco millas por hora. Creyóse que era defectuoso el encage de la rueda del carruage en el carril, y a esta causa se atribuyó la dificultad que presentaba de conducir mayores cargas. Provado este ~~error~~, cuyos ~~efectos~~ ha desvanecido la experiencia, se establecieron en 1811 varias máquinas Middleton, las cuales se han usado después continuamente en el tráfico de carbón. Pero las ruedas dentadas que formaban su principal mecanismo están sujetas a frecuentes descomposiciones, causaban detenidas a menudo.

Establecieron en 1813 otro ingenio, en que se mejoraron los encajes de las ruedas y aunque bastante imperfecto, continuó conduciendo fuertes cargas, y lo que es más, demostrando la posibilidad de alcanzar la perfección. Ella dió motivo a diferentes y repetidos ensayos. En julio de 1814 se probó en el camino de carriles de Killinworth, el primer ingenio construido en la fábrica de Mr. George Stephenson, actual ingeniero del de Liverpool a Manchester, habiendo conducido ocho carros cargados con el peso de 20 toneladas (2) andando al respecto de cuatro millas por hora en una

— (1) Lo mismo que 216 quintales españoles.

(2) Igual a 432 quintales españoles.

subida ligera; de modo que en una planicie perfecta hubiera conducido el doble peso. La ventaja o adelanto principal de esta máquina consistió en dos cilindros al vapor, en lugar de uno, que operando en diferentes puntos de las ruedas, no solo las comunicaba un movimiento más seguido e igual, sino que hacía inútil otra voladora que hasta entonces parecía indispensable. Empero todavía no se evitaron las ruedas dentadas que hoy se han suprimido del todo. Otra máquina construida y mejorada apareció en 1815; de ella se ha hecho uso continuadamente en el tráfico de carbón hasta que en 1826 estas mismas máquinas, no obstante las ~~im~~ imperfecciones de los carriles, comparado con los del dia, presentaron el magnífico espectáculo de conducir una larga hilera de carros, cargados cada uno, además de peso, con el de tres carretas comunes; siendo la carga ordinaria de cada ingenio el de 12 carretones que pesaban 14 toneladas por si mismo, y conducían 33 (1) de carbón, a razón de 4 o ⁰ ~~se~~ millas por hora, sobre carriles imperfectos y descompuestos y un camino lleno de ondulaciones y desigualdades.

Estos ingenios presentaban todavía bastante s imperfecciones, siendo la principal un peso enorme que no podía menos que causar daños frecuentes a los carriles, al mismo tiempo que la pequeñez del ingenio lo hacía apenas perceptible, sin que hubiese proporción con la fuerza de 17 caballos que se le calculaba. En diferente escala y mas adecuada a desplegar su poder, se había hecho otro ensayo en los carriles de Stockton y Darlington, habiéndose aumentado el peso hasta 24 carros que pesaban en bruto 92 toneladas (2), andando las 20 millas en cuatro horas.

Pero el mayor y más sublime espectáculo, fué el que se presentó el año pasado por el mes de octubre, cuando varios carros

(1) Las 47 toneladas son iguales a 907 quintales españoles.

(2) Lo mismo que 1987 quintales castellanos.

de vapor aspirando al premio ofrecido por los directores del camino de hierro de Liverpool a Manchester, desplegaron el imponente aparato de inmensas moles volando por decirlo así, sobre la tierra, llevando detrás enormes pesos de hierro, al paso que llenos también de hombres les condujeran en triunfo, como para que admiraran en su veloz carrera los efectos maravillosos del genio creador del hombre.

Delante de un concurso sin igual de todas clases, aspiraron al premio los dos ingenios locomotivos, nombrado el uno el Rochet, ~~construido por Rochet~~, construido por Stephenson y compañía de Newcastle, y el Novelty por la Sociedad de Braithwaite y Erickson de Londres; y si el primero llamó la atención de todos los espectadores, fué sin duda sorprendente el efecto que produjo la aparición del segundo, cuya construcción variada absolutamente en su aspecto exterior, y cuya limpieza y pulimento en todas sus piezas, dejó atónitos aun a aquellos mas familiarizados con las obras exquisitas de acero de las justamente célebres fábricas de Brimingham.

El Rochet hizo diferentes experimentos ya con carga y ya si ella; en el primer caso y llevando un peso como de trece toneladas (1) anduvo a razón de once a quince millas por hora y algunas veces hasta 20; y en el segundo corrió al respecto de 30 millas por hora; y al de 28 llevando tras sí un carruaje con 36 pasajeros. El Novelty con una carga equivalente a la que había llevado el Rochet, anduvo a su salida como a 12 millas por hora, aumentando gradualmente su velocidad hasta 21, una milla y media

(1) 288 quintales castellanos.

corrió en 4 minutos y 39 segundos, lo que equivale a 35 millas por hora y hubo un momento en que corrió 40. En lugar de los carros, habiéndosele adherido un coche con 45 pasajeros, anduvo a razón de 22 millas, habiendo llegado en ocasiones a correr 32 y 33 y tal era la uniforme comodidad de su movimiento, que aun con extraordinaria rapidez, era fácil a cualquiera de aquellos leer y aun escribir. Aun estos portentosos resultados han sido posteriormente mejorados. Los propietarios del Rochet construyeron otro con el nombre de Meteor, y los del segundo habiendo corregido el Novelty, se presentaron de nuevo con resultado todavía más sorprendentes.

Hemos recorrido ligeramente la parte histórica de los ingenios de locomoción aplicados a los caminos de hierro; ahora vamos a ocuparnos de su aplicación en esta Isla.

Nuestro compatriota y hoy socio corresponsal D. Mariano Calero y Poto Carrero, después de haber obtenido de la munificencia soberana el real privilegio de construir uno de estos caminos desde Jerez al Puerto de Santa María, de allí a Rota, y de Rota a S. Lúcar de Barrameda, nos invita por medio del Excmo. Sr. Gobernador y Capitan General, a que imitemos esta empresa. La ^b celebridad de nuestro país justamente difundida en Europa debió hacerle concebir esta idea que acogida y acalorada por el ilustrado general que nos manda, ha llenado al público, eléctricamente, de la esperanza halagüeña de verlos ~~xxxxxxxxx~~ generalizados. La inmortalidad espera al jefe que la promueva para perpetuar sus merecimientos y virtudes, mientras que la Habana tributando desde ahora a S.E. los elogios que justamente le son debidos, se apresurará a coger los frutos de tan generosa oferta.

Para meditar sobre los medios de llevarlo a cabo, nos

hemos reunido en este lugar, y para que estas meditaciones puedan realizarse con la detención y acierto que corresponde, nos parece que debemos proponernos y resolver las siguientes cuestiones.

1a. ?Pueden adoptarse en esta Isla los caminos de hierro?
 2a. ?Qué ventajas sacaremos de su adopción?
 3a. ?Podremos emprenderlos de momento?
 4a. ?Cuáles serán los obstáculos y dificultades que debemos vencer tanto en el materialismo de los caminos, como en las dificultades del genio, preocupaciones y falta de costumbre en la parte empresaria?

5a. ?Qué clase de camino deberemos emprender: cual sea su costo con todos sus adyacentes; á cual de los indicados por el Excmo. Sr. Presidente convendrá dar la preferencia; y por último en qué términos debe formarse la sociedad de accionistas?

6a. ?Qué gracias deberemos impetrar del Soberano en su favor?

Estas cuestiones presentan un campo vastísimo para las profundas meditaciones de los sabios. No nos es dado desenvolverlas, pero apuntando algunas ideas creemos que ellas podrán servir de cimiento para que sobre él construya esta comisión el vasto plan que ha de servirnos de guía en la grandiosa empresa que vamos acometer. Con estas pequeñísimas apuntaciones, daremos fin a este papel.

1ra. Que pueden adoptarse los caminos de hierro, nos parece suficientemente probado, con solo volver la vista a los ya construidos ~~en Europa~~ en Europa, siendo muy sencillo concluir en que con igualdad de elementos, los resultados deben ser los mismos.

Pero debiéndose atribuir la primera causa de la descomposición

de nuestros caminos reales, a la abundancia de lluvia en este país tropical, y a la falta de policía en su conservación no menos que a la construcción de las ruedas de nuestras descomunales carretas, nos inclinamos no solo a creer que pueden adoptarse, sino que son a caso los únicos que podrán conservarse entre nosotros; puesto que no influyen en ellos las causas primeras de la descomposición de los otros.

2da. Si nos propusieramos tratar la segunda de las cuestiones con la detención que requiere o mejor dicho si fuésemos capaces de hacerlo, podríamos y deberían llenar muchos pliegos de papel para desempeñarlo dignamente, ya sea aplicándonos a recomendar la empresa en cualquiera de sus dos agentes principales, los carreles de hierro, y la locomoción, o ya fuésemos que habláramos de ambos. Esto, constituyendo el triunfo eminente de la mecánica, y aquello ofreciendo el resultado admirable de la industria combinada con la ciencia, ambas cosas presentan un prodigioso espectáculo que no puede contemplarse sin llenarse de la más profunda admiración y del más santo respecto a los inmortales competidores de Arquímedes, (1) a los ilustres inventores de las máquinas de vapor que como dice un ministro inglés, al mismo tiempo que extraen de las minas más profundas, las preciosas substancias que encierran, consolidan los cimientos de los puentes, hacen igual la fuerza de un mancebo a la de 500 hombres, elevan el agua a grandes alturas, asierran las maderas y las piedras, forjan anclas, pulen y cortan los metales más duros, tuercen los cables más robustos y convierten el oro y la plata en sutilísimos hilos.

(1) Sir H. Davy: discurso sobre un monumento a James Watt.

Prontitud, facilidad, seguridad, y baratez en los transportes y comunicaciones de todas clases, he aquí en resumen un manantial inagotable de ventajas. Hase calculado que el ahorro anual de gastos de transporte entre Liverpool y Manchester, llega a la asombrosa suma de 517,500 libras esterlinas, equivalentes a 2,297,700 pesos, y aunque esta cantidad tan fuerte, ahorrada solo entre dos plazas, no pueda ser relativa a las que nosotros tengamos en nuestras comunicaciones interiores, podrá sin embargo servir de base para formar juicio de las ventajas que deberemos reportar. No es de este papel todavía el cálculo exacto de estas ventajas que aplicaremos oportunamente a la carrera que se resuelva preferir. Fero no podemos dejar de advertir que las fincas distantes 12 o 15 leguas de la Habana donde se pierden infinidad de producciones accesorias, que no valen hoy los costos del transporte, sacarán ventajas de ellos, cuando puedan traerlas en dos horas con un costo muy pequeño por medio de los caminos de hierro: que los propietarios sin necesidad de entretener un número de vaballerías volantes, y caleseros costosos, tendrán la facilidad de visitar frecuentemente sus fincas, lo que no es de poca consideración por muchas causas; y que una isla constituida con los elementos que la nuestra necesita y reclama con imperio la pronta y fácil comunicación para las materias del Gobierno.

Y otra ventaja muy notable que vendrá como por la mano a presentarse será la combinación que hagamos del establecimiento de camino con las calles de la Habana. ?Qué embarazo habrá para que los carriles vengan a parar a Tallapiedra donde pueden hacerse depósitos de frutos que se han de exportar por agua? ?No evitariamos la entrada en la ciudad de los bulliciosos y cho-

cantes carretones que nos rompen los sentidos y las calles?

Sobre la tercera cuestión que consiste en averiguar si podremos emprender de momento la construcción de estos caminos, creemos que todos debemos de estar de acuerdo, entendiéndose que antes se ventile la materia y se vea por sus diferentes aspectos, para que bien purificadas las noticias y los cálculos pueda empezarse la obra con la seguridad necesaria.

Las cuestiones cuarta y quinta son sin duda las que necesitan más detención: de ellas depende y de su resultado, el bueno o mal éxito del negocio porque si desgraciadamente no acertáramos al principio, o mejor dicho si un lamentable error, causase el descrédito de la obra, sería difícilísimo, si no imposible, evitar el absoluto desaliento a que nos viéramos reducidos. Importa pues establecer con rígurosa precisión las bases reclamadas en las dos ~~últimas~~ ^{citadas} cuestiones, para lo cual no se cree la diputación que habla ni suficientemente instruida, ni con mucho en posesión de datos; ni ha podido reunirlos en los pocos días que van corridos desde su nombramiento, ni aun cuando los tuviera, se habría adelantado a presentarlos, debiendo ser esta obra el resultado de la concurrencia de luces de todos los señores que componen esta Junta.

La sexta y última de las cuestiones, también necesitada de meditarse. Contar debemos con la real protección que S.M. no niega a las obras útiles y a sus vasallos cubanos, y no podemos temer que nos falten los auxilios importantes del ilustre Jefe de la Hacienda de esta Isla.

Los que hablan, presentan con la mayor desconfianza a la meditación de esta junta, las referidas cuestiones, creyendo

de suma importancia su resolución y distando mucho de pensar que han acertado porque saben que su capacidad es muy inferior a su deseo, V.SS. supliran ~~son~~ sus conocimientos, los que a nosotros nos faltan, y verán si para sus discusiones importantes encuentran algo util en el adjunto escrito u embrión de ideas echadas sobre el papel en los términos que han ocurrido sin aliños ni ribetes que no ~~se han~~ considerados precisos en unas simples apuntaciones solamente calculadas para servir de memorias. El otro cuaderno que también presentamos traducido y que contiene noticias exquisitas sobre la cuestión que se trata, prestará luces a V.SS. de la mayor utilidad.

Antes de cerrar este indigesto papel, se nos permitirá invitar la importancia de nuestra empresa. Séanos lícito recomendaros la preferencia con que nos hemos dedicado a corresponder dignamente a la confianza con que honraran las corporaciones a que respectivamente pertenecemos al tiempo de elegirnos: aprovechamos el calor que en este momento anima al vecindario; y tengamos presente que el éxito favorable, nos nivelará en establecimientos útiles con la emprendedora Inglaterra, y que si logramos realizar el de que se trata, la posteridad nos hará justicia.-- El marqués de la Cañada Tirry.- Juan Agustín de Ferrety.

NOTA:- En la continuación de estas publicaciones nos proponemos dar a nuestros lectores una reseña de todos los trámites que precedieron a la realización del ferrocarril de la Habana por la Real Junta de Fomento de una manera que aparezca en los Anales la historia de esta obra grandiosa, eterno monumento de nuestra civilización y de nuestros materiales

progresos.

*(ANALES) de las Reales Juntas de Fomento y
MEMORIAS DE LA SOCIEDAD ECONOMICA de la HABANA,*

Tomo Num 1.- Habana, 1849.

(De la página 81 a la 88.)

En el indice aparece con el
título: Real Sociedad Económica,
Primer Informe sobre -el proyecto
de construir el ferro-carril entre
Habana a Guanabacoa



Aun las desgracias suelen ser origen de felices resultados. Adormecido el hombre con la realidad ó con las apariencias de un bien sólido ó transitorio, deja correr el tiempo sin fijar la consideración en el porvenir, ni siquiera recelar que las causas de su actual prosperidad son á veces un efecto de las circunstancias y no de la previsión y combinaciones del entendimiento humano. Largos años de ventura ha gozado la agricultura cubana, y el hacendado que contando mas bien con la feracidad del terreno que no con los esfuerzos de su industria, sacaba de sus fincas gran provecho, hoy encuentra mil rivales que salen a disputarle la ganancia casi monopolizada, y le hacen conocer á su pesar, que no obstante las ventajas naturales que posee este suelo privilegiado, tiene que buscar nuevos medios para presentarse en los mercados y salvarse de la ruina. Tal es sin duda el principal motivo que entre las economías ya introducidas en nuestros ingenios, nos obliga a pensar en la construcción de caminos de hierro, que á juzgar por el ejemplo que nos dan la Gran-Bretaña y los Estados Unidos, cuyas naciones entienden sus intereses mejor que ninguna otra, parece que son los medios de comunicación á que debe darse preferencia. Si así fuere, no será perdido el tiempo que emplearemos en escribir un artículo sobre una materia que lleva en si la mayor recomendación y que debe ser objeto de nuestro constante anhelo.

JUNTA ORDINARIA DE 22 DE JULIO DE 1830.

PRESIDENTE EL EXCMO. SR. DON FRANCISCO DIONISIO VIVES.

Aprobado el anterior acuerdo, la Sociedad se enteró con el mayor placer del oficio en que el Excmo. Sr. presidente, gobernador y Capitán General se sirve comunicarle el impreso y cartas que ha recibido de D. Marcelino Calero, residente en Londres, relativas a la empresa que ha tomado a su cargo y aprobó ~~xx~~ S.M. de abrir un camino o carril de hierro que conduzca de Jerez, hasta el puerto de Santa María, de allí a Rota y de Rota a San Lucas de Barrameda con el presupuesto de los gastos que podrá importar y el prospecto de las inmensas ventajas y utilidades que proporciona; invitando a la Sociedad para que a imitación de los patrióticos esfuerzos hechos en la Península, se aprovechen aquí también los ofrecimientos del referido D. Marcelino Calero ensayando uno de esta especie desde Guines a esta Capital para continuarle después si los efectos correspondiesen a las esperanzas que es justo y debido prometerse en otros puntos tales como de Matanzas a Lagunillas y de aquí a Batabanó. La Sociedad sumamente congratulada de ver renovado en el oficio de S.E. la expresión de aquel ardiente celo que constantemente le ha animado en favor de la prosperidad de esta isla; y deseando concurrir con tan nobles y patrióticos deseos a trillar la senda de gloria que le presenta S.E. abriendo un camino que sea una fuente perenne de prosperidad para la isla y su agricultura en cuanto abrevie y facilite las comunicaciones, ahorre el tiempo, abarate los enormes costos de conducción que es una de las mayores desventajas con que se presenta al comercio nuestros frutos, y que alzándoles el precio es uno de aquellos obstáculos para el progreso de nuestra agricultura que más importan remover; penetrada por otra parte de que el proyecto ofrece-

rá a los capitales un nuevo ramo de industria en que emplearse útilmente, que bajo todos los aspectos es de una importancia vital para la isla, fácil y realizable, y que su conclusión y término será tan glorioso para las corporaciones que lo acataron, como es honorífico para el ilustre jefe que a tantos beneficios como ha hecho a este suelo durante su sabia y celosa administración desea agregar este que acabará de perpetuar su memoria en la gratitud del público, acordó, de conformidad con el dictamen de la junta preparatoria, que se publiquen inmediatamente con el oficio de S.E. los documentos que le acompañan, invitando a los hacendados, comerciantes, y demás personas del país a que concutúran a formar una compañía anónima de accionistas para llevar a cabo la empresa proyectada; que al mismo tiempo se forme una comisión del seno de este cuerpo, compuesta de los señores Marqués de la Cañada Tirri y D. Juan Agustín Ferreyra a quien se pasarán también los antecedentes y asociada de otra del excmo. Ayuntamiento, teniendo a la vista el expediente; que se pedirá al gobierno formado con alguna anterioridad sobre el establecimiento y formación de un canal en Güines, examine y medite detenidamente la materia, calculando la cantidad de los productos y frutos que se acarrean de aquella periódicamente, los gastos que por los actuales caminos necesita la conducción a la capital y la proporción en que disminuirán por el carril proyectado, ofreciendo por último presupuestos de todo y señalando los términos en que deba realizarse la empresa para poder con tales datos entrar en negociaciones con el referido D. Marcelino Calero; que se premie los méritos de este individuo y la benevolencia con que ofrece sus servicios condecorándole con el título de socio corresponsal como lo ha propuesto S.E. anticipándose a los votos y deseos de esta Corporación; expresándose finalmente a S.E. los sentimientos de profunda y tierna gratitud

que excita en los Amigos del país su anhelo infatigable y sus constantes desvelos en promover los objetos de pública prosperidad para la ~~m~~ Isla.

JUNTA ORDINARIA DE 19 DE AGOSTO DE 1830.
PRESIDENTE EL EXCMO. SR. D. FRANCISCO DIONISIO VIVES,
GOBERNADOR Y CAPITAN GENERAL.

Aprobado el anterior acuerdo se leyeron los oficios del excmo. Ayuntamiento y Junta de Gobierno del Real Consulado, anunciando el nombramiento de sus respectivas Comisiones para entender con la de este Cuerpo en la empresa de un camino o carril de hierro desde Gúines a esta Capital, según se sirvió proponerlo el excmo. Sr. Presidente, Gobernador y Capitán General, a virtud de las invitaciones que al efecto le hizo D. Marcelino Calero, encargado de una empresa semejante en la Península, y cuyas ventajas y utilidades eran tan conocidas. La junta quedó enterada y deseando saber el estado actual de los trabajos de la Comisión, a falta de los individuos de este cuerpo que la componían, el excmo. Sr. Presidente se dignó para llenar los deseos de la junta, informarla de todos los datos por la Comisión en desempeño de su cargo y el estado actual en que se encuentra; anunciando por último que a pesar de que la empresa era difícil y costosa no desconfiaba de llevarla a su ejecución y término auxiliado y con la cooperación de las corporaciones y vecinos de esta Capital, cuyo celo no podía menos que interesarse en un objeto de tan provechosas utilidades para la Isla. La Sociedad oyó con placer el informe verbal de S.E. no pudiendo menos de prometerse los más felices resultados del noble empeño con que ha tomado a su cargo este importante negocio.

Junta ordinaria de 29 de enero de 1836.

Dada cuenta con otro papel del mismo Sr. Director recomendando la positiva utilidad que habrá de resultar a la provincia de Puerto Príncipe en el establecimiento del Ferrocarril que proyecta su Diputación Patriótica, desde aquella Ciudad hasta la de Nuevitas, y oido con agrado el propósito ilustrado de Su Señoría, fué acordado de conformidad que se oficiase al Sr. Director de la Diputación con copia de la moción, excitando el celo de aquel Cuerpo para que siga adelante con el tesón y buen discernimiento de con que ha empezado sus operaciones a fin/que concluidas las preliminares se remita todo a la Sociedad Patriótica, que robustecida con sus esfuerzos y observaciones se eleve al Real trono por el organo respetable del Excmo. Sor. Gobernador Civil; que se recomiende igualmente la empresa al ilustre cuento benefico Jefe Presidente de la Real Hacienda de la Isla de Cuba y de su Junta de Fomento para que se digne impartirla su aprobación superior en ambos conceptos; y que se insinuase al Sr. D. Eduardo Fesser de este comercio, si podría franquear los trabajos hechos para organizar la compañía de accionistas al proyecto del camino de hierro de la Habana al Rincón, para remitirlos a la Diputación de Puerto Príncipe, a los fines que puedan convenirle.

Junta Ordinaria de 9 de abril de 1836

Padre?

Visto un oficio de la Diputación de Puerto Príncipe en que manifiesta su gratitud por los acuerdos de esta Junta relativos a la consecución del proyecto de un ferrocarril desde aquella ciudad hasta la de Nuevitas, fué acordado que se transcribiese dicho oficio al Sr. Director para su conocimiento y satisfacción.



CONFERENCIA INTERAMERICANA DE RADIO

LA HABANA

Habana 4 Diciembre 1937.

Sr.Dr.Emilio Roig de Leuchsenring.
Historiador de la Ciudad.

C i u d a d.

Distinguido é ilustrado amigo:

Si yo no conociera de su espíritu elevado y de la alteza de miras con que observa los problemas, no le molestaría con estas líneas, para hacer un poco de justicia, que a mi mismo se me olvidó citar.

El Sr.Rafael Lauzan, Director de Telegrafos, joven funcionario que pone sus empeños y exaltaciones juveniles al servicio telegráfico de la República, tomó participación en cuanto se relacionaba con las comunicaciones en Bejucal tanto para la preparación de las fiestas que conmemoraron el centenario del Ferro-Carril como su celebración; lo que tengo el gusto de manifestarle, por si fuera oportuno mencionarlo en el trabajo que está Ud. preparando con relación a ese acontecimiento.

Le incluyo un ejemplar del Boletín de la Unión Panamericana de este mes, por si no lo tiene, para que observe como tratan en los Estados Unidos los archivos, comienza en la página 978. Si Ud. tuviera todos esos recursos, cuantas cosas no haría.

que se conserve bien y hasta que tenga el gusto de verle, se repite --
suyo y devoto amigo.

Antonio Linares.
Gervasio 188.
Habana.

CONFERENCIA INTERAMERICANA DE RADIO

LA HABANA

Habana Diciembre 1ro. de 1937.

Sr. Emilio Roig de Leuchsring.
Historiador de la Ciudad.
HABANA.

Distinguido e ilustrado amigo:

Correspondiendo a su carta atenta del 20 del pasado mes de Noviembre y a la conversación que tuve el gusto de cursarme por telefono con Ud. dias despues, hasta hoy no he podido completar los datos que Ud. necesita para publicarlos en el Cuaderno de Historia Habanera, que ha de recoger las manifestaciones con que fué recibido el Centenario del Primer Ferrocarril en Cuba. A tal objeto le incluyo:

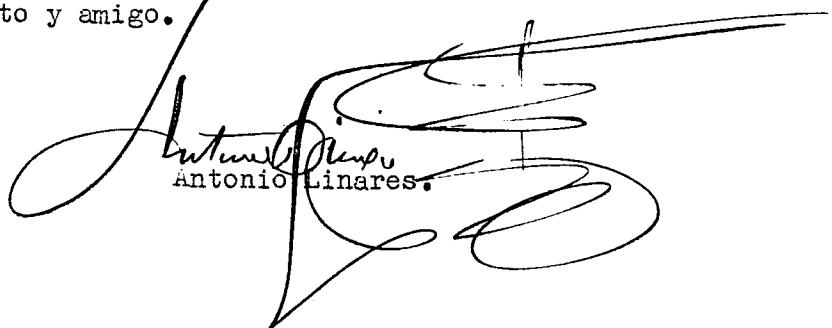
- a:- Discurso del Sr. Secretario en la Estación Terminal
- b:- Discurso del Sr. Sub-Secretario en la Administración de Correos de la Habana
- c:- Discurso del Jefe Local de Comunicaciones de Bejucal, en las Oficinas de Correos y Telegrafos de aquella Ciudad.
- d:- Un sello sobrecargado en Conmemoración del Ferrocarril sin usar, contenido en un sobre.
- e:- Un sobre dirigido a mi, franqueado con el sello sobrecargado de referencia, cancelado con el cuño creado para la Ambulante Especial y Unica que circuló en el Tren Simbolico; cuyo sobre tiene estampado el cuño - especial creado para la referida Ruta Habana Bejucal, Bejucal Habana del 19 de Noviembre de 1937.
- f:- Una invitación del Sr. Secretario de Comunicaciones para el acto de la imposición de la primera correspondencia franqueada con los sellos sobrecargados, que tiene estampados los sellos que fueron empleados en la expedición única Habana Bejucal, Bejucal Habana y ademas la firma de los conductores que realizaron ese servicio, Emilio Galan, Humberto F. Carrión y Antonio Linares, este ultimo con caracter honorario
- g:- Nota que expresa la significación tomada por los Sres. Carballo y Jimenez en la Conmemoración.
- h:- Nota que expresa la significación tomada por el Sr. Pedro Pablo Torres Jefe del Centro Telegrafico de la Habana.

CONFERENCIA INTERAMERICANA DE RADIO

LA HABANA

(2a.)

Esperando haberle satisfecho con todo lo expuesto y remitido, se repite de
Ud. una vez más, suyo devoto y amigo.


Antonio Linares.

D))

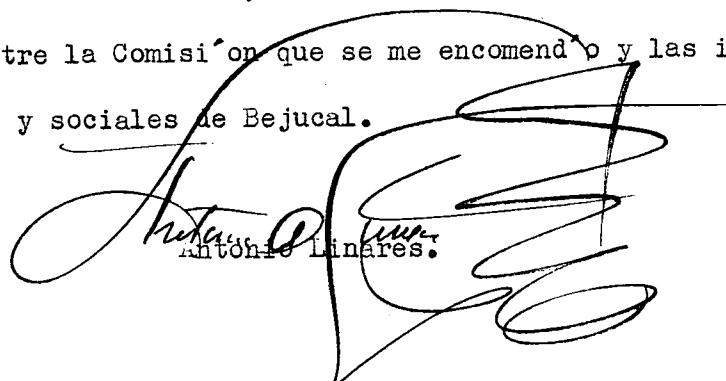
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

CONFERENCIA INTERAMERICANA DE RADIO

LA HABANA

SR. PEDRO PABLO TORRES Y PEREZ, Jefe del Centro Telegrafico de la Habana, con jurisdicción en toda la provincia de la Habana a los efectos de las Oficinas y servicio telegrafico. Desde que tuvo conocimiento de la conmemoración que se proyectaba, efectuó, empleando todos los medios a su alcance, incluyó su actuación personal, una reparación y reconstrucción y adaptación general de aparatos, muebles, enseres y edificio de la Oficina de Comunicaciones de Bejucal, reformando los tendidos telegráficos en aquella Ciudad, para cooperar al éxito de las fiestas; por todo lo cual estimo que sería justo hacerle merecida mención en el Cuaderno de Historia de la Habana, dedicado a la conmemoración del Ferro-Carril. Además, facilitó cuantas comunicaciones fueron precisas entre la Comisión que se me encomendó y las instituciones oficiales y sociales de Bejucal.


Antonio Linares.

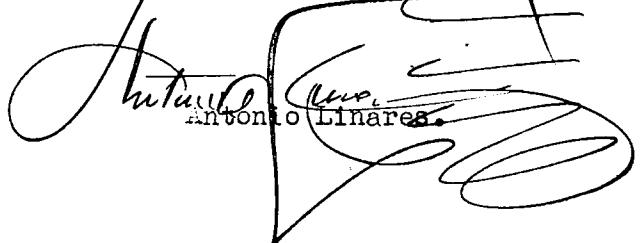
CONFERENCIA INTERAMERICANA DE RADIO

LA HABANA

CESAR CARVALLO Y MIYERES, Jefe del Negociado de Servicio Internacional y Asuntos Generales, que interviene en las emisiones de sellos, llevó a cabo la sobrecarga de los sellos conmemorativos del Ferro-Carril.

CORONEL RAFAEL GIMENEZ, Encargado de los Asuntos de Filatelia del Negociado antes mencionado, presto su concurso al Sr. Carvallo y dió la idea de la figura que llevó la sobrecarga.

Creo debieran hacerse mencionar en el Cuaderno.


Antonio Linares

FERROCARRIL DE PUERTO PRINCIPE



SOBRE FERROCARRIL DE PUERTO PRINCIPE

Una feria de la Caridad, de José R. Betancourt, t. I, p. 95; t. II, p. 20.

Escenas cotidianas, de la Gaceta de Puerto Príncipe, por el Lugareño (A. Eligio de la Puente).

Calcagno, Diccionario, p. 110.

Segura Cabrera, Biografía El Lugareño.

Conferencia Mesa Rodríguez sobre José R. Betancourt.

José M. Zamora, Biblioteca de Legislación Ultramarina, 1^{er} suplemento, p. 133, Madrid, 1849.

Miguel Berhondo, Ap. 416. Camagüey (amigo Mesa Rodríguez).

Centón Epistolario D. Delmonte, t. III, p. 89, 101.

Centón Epistolario, t. IV, p. 37, 167.

Acta del 31 de Mayo de 1837.

Resolución oponiéndose a la concesión de cédula de privilegio de introducción para asegurar la propiedad de un camino de hierro desde El Cobre al Puerto de Cuba según el espíritu y letra de la real cédula de la materia, si bien la empresa sea muy digna de la protección del Gobierno en términos iguales o semejantes a la que ha dispensado a la empresa de Cárdenas y de Nuevitas.

Acta del 6 de Sept. de 1837

Resolución aprobando los privilegios y concesión a perpetuidad del Ferrocarril de Cárdenas á Bemba.

(Nota: tomado del libro # 8 "Acuerdos de la Sociedad")

Los Ferrocarriles de Cuba de Alberto Ximeno

1912.

Acta de las juntas de la Soc. Economica anteriores o posteriores a las de 22 de julio y 19 de agosto de 1830 en que se trata de los ferrocarriles.

Sr. Adrian del Valle-- Muy importante pues hay que demostrar
Calero
que no fué ~~de~~ el iniciador-- Diario de la Habana.-

Acta del 16 de Diciembre de 1836.

Ferrocarril de Nuevitas a Puerto Príncipe.

Oficio dando cuenta del traslado a esta Cap. del Sr. Don Gaspar Betancourt Cisneros para activar el proyecto del Ferrocarril y obtener la aprobación y análogas mercedes para el establecimiento de una compañía anónima.

Acta de 29 de Abril de 1837.

Dando cuenta de un Oficio del Marqués de Casas Nuñez de Villavicencio con copia certificada del acuerdo del Ayuntamiento de Guanabacoa sobre la construcción de Ferrocarril de dicha Villa a Ponces.

P U E R T O P R I N C I P E

--

COMPAÑIA DEL CAMINO DE HIERRO ENTRE LAS CIUDADES DE PUERTO
PRINCIPE Y NUEVITAS.(1)

En la siempre Fiel, muy noble y muy Leal Ciudad de Santa María de Puerto Príncipe á seis de enero de 1838, los Señores Accionistas D. Mateo Rodríguez, D. Luis Loret de Mola, D. Antonio de Varona, por sí y como apoderado del Sr. D. José María Zamora, el Marques de Santa Lucia, Ldo. D. Francisco Iraola, D. Juan de Alvariño, Regidor Alférez Real Ldo. D. Tomas Pío Betancourt, D. Francisco de Varona y Estrada, Caballero Regidor Decano D. Pedro Alcántara Correoso, por sí y como apoderado del Escmo. Sr. Marques de la Candalaria de Yarayabo, D. Francisco Betancourt Gutierrez, por su poder, Asesor de la Intendencia D. Anastasio Orozco, Ldo. D. Vicente Mora, D. Francisco de Quesada y Guerra, D. José Agustín de la Vega, Diputado de Fomento Ldo. D. Serapio Recio, D. Carlos Loret de Mola, D. Gregorio Masvidal, D. Isidro Güell, Licenciado D. Gregorio de Quezada, D. Alonso Betancourt por su poder, D. Benjamin Sanchez, D. Manuel Cisneros Betancourt, D. Diego Alonso Betancourt Aguilar, Licenciado D. Manuel Arango, D. José Arango, por su poder, D. Gaspar Betan-

court Gutierrez por idem, D. Blas Betancourt Agüero, por idem, D. Juan Tomas O-Reilly, D. Antonio Freyre, Ldo. D. Bernabé Sanchez, D. Nicolás de la Victoria, D. José Villasante por su poder, D. José Bozio por idem, D. Antonio de Velasco y Zayas, D. Manuel Córdoba, por su poder, D^a María Gertrúdis Montejo, por idem, D. Manuel Marty, Don José Francisco Ros, por su poder, Sres. Anglada, Rivas y Comp^a por idem, Prebístero D. José Ramón Guerrero, D. Pablo Betancourt Miranda y el infrascrito Secretario reunidos, no obstante lo muy lluvioso de la tarde, en la morada de D. Francisco Betancourt Gutierrez, que por ahora es la oficina de la Compañía, en Junta general para que fueron convocados con fecha cinco del mes anterior, con el fin de elegir á pluraridad de votos los empleados que deben entrar en el dia de mañana al desempeño de sus funciones, se dió principio al acto por la lectura del primer informe anual del Sr. Presidente, y satisfechos los concurrentes de la exactitud de sus observaciones, de los resultados favorables de su publicacion y del acierto de las determinaciones de la Junta de Directores acordaron, que se imprima el mencionado informe con espresa manifestacion del agrado y patriótico entusiasmo con que se oyó. En seguidas se procedió á nombrar dos Escrutadores para que interviesen en la elección del Presidente y demás empleados, fueron nombrados los Sres. Asesor de la Intendencia D. Anastasio Orozco y Regidor Decano D. Pedro Alcántara Correoso, quienes

habiendo ocupado la mesa á uno y otro lado del Secretario, y guardadas las formalidades que prescribe el reglamento, principiò la eleccion por la de Presidente que recayó en D. Gaspar Betancourt Cisneros, reelecto por 239 votos, habiendo obtenido 16 para el mismo destino, el Sr. Regidor Alguacil Mayor Licenciado D. Ignacio de Agramonte. En este acto entraron y tomaron asiento Don Miguel de Agüero, el Ldo. D. Domingo Sterling y el Ldo. D. Andres Corsino Porro, quien tambien representa á su hermana D^a Catalina. Continuó la de Directores, y recayó en los Sres. Regidor Alguacil Mayor Ldo. D. Ignacio Agramonte, reelecto por 256 votos, el Marques de Santa Lucia, idem por 242, D. Juan Alvariño, idem por 237, Licenciado D. Francisco Iraola, idem por 234, D. Mateo Rodríguez, id. por 234, D. Antonio de Varona y Estrada, idem por 234, D. Luis Loret de Mola, idem por 230, D. Francisco de Varona y Estrada, electo por 230, Ldo. D. Manuel Arango, idem por 221 y D. Juan de la Cruz Agramonte, reelecto por 195, habiendo obtenido 70 el Ldo. D. Gregorio de Quesada, 20 el Ldo. D. Bernabé Sanchez, otros 20 el Sr. Diputado de Fomento Ldo. D. Serapio Recio, 13 D. Francisco de Quesada y Guerra, otros 13 D. Miguel de Agüero, seis el Caballero Regidor D. Mauricio Montejo y otros seis D. Saturnino Carrias. La de Tesorero recayó en el Sr. Regidor Alferez Real Ldo. D. Tomas Pio Betancourt, reelecto por unanimidad, habiendo votado dicho Sr. en D. Francisco de Armas. Por ultimo, la de Secretario recayó en el actual, por la misma unanimidad, dando él sus votos en fa-

vor del Br. D. Ramon de Armas, acordándose por conclusion la impresion de esta acta que firmarán los Sres. Presidente, Tesorero, Escrutadores y Secretario solamente, con lo que terminó el acto, habiendo reinado el mejor órden y armonía entre todos. Gaspar Betancourt Cisneros, Presidente.--Tomas Pio de Betancourt, Tesorero.--Anastasio Orozco, Escrutador.--Pedro Alcántara Correoso, Escrutador.--Alonso Betancourt, Secretario.

PRIMER INFORME ANUAL

Del Presidente de la Compañía anónima del camino de hierro entre las ciudades de Puerto Príncipe y Nuevitas.

Señores Directores y Accionistas.

El informe que tengo el honor de presentar abraza el primer año y la serie de hechos que nos han conducido á la segunda elección del cuerpo directivo de la empresa del camino de hierro entre las ciudades de Puerto Príncipe y Nuevitas. Por su naturaleza, todo esto es nuevo entre nosotros, es una vía desconocida en que por primera vez hemos pisado, y mucho será, si desde el punto de partida hasta la altura en que estamos, no se hayan estraviado nuestros pasos. La narración sencilla de

lo que se ha hecho, es, á la vez, el mejor comprobante que pue-
do someter al juicio imparcial de los interesados, y la pers-
pectiva en que el público podrá fundar sus esperanzas.

Muy del caso es traer á colacion, ántes de tomar el ~~ñ~~ilo
de las operaciones de la Junta, los trabajos preliminares prepa-
rados por la Diputacion patriótica de Puerto Príncipe.--Conci-
bióse entre los Amigos del país el proyecto de reconocer el ca-
mino de esta ciudad á la de Nuevitas, y al efecto se nombró
una comision que salió á relevar dicho camino el 7 de enero de
1836. El dia 17 del mismo se remitió á la Sociedad el ~~p~~lano,
del cual resultaba que tirada una corregida desde el ~~s~~itio San
José de Bayatabo al Príncipe, quedaba reducida la distancia en-
tre esta ciudad y el hermoso puerto de Nuevitas á poco mas de
16 leguas, ventaja tan considerable que no era de despreciarse.
Así fué que cerciorada la Diputacion de este hecho renovó la
comision, y dispuso que se abriese una trocha hasta el Prínci-
pe, lo cual se verificó puntualmente, dando fin al trabajo el
16 de marzo.--La misma comision presentó á la Sociedad el infor-
me de cuatro de julio de 1836, el cual ha servido como de guia
para los pasos que se han dado de entonces acá. Séame, lícito,
recordar un hecho positivo, y congratularme por la parte de
honor que me cabe, como miembro que fui de la comision: el in-
forme de 4 de julio á que me contraigo, desenvolvió el proyec-
to del camino de hierro, predispuso la opinion pública en fa-
vor de la empresa, y apareció como una luz fija, aunque débil,

sobre la playa adonde se dirigía la proa, vacilante hasta entonces por su incierto rumbo.

Comisionado por la Diputacion Patriótica para ir á la ciudad de la Habana, á impetrar del Escmo. Sr. Capitan General D. Miguel Tacon, un privilegio para construir el camino de hierro de Nuevitas, acepté gustosísimo el distinguido honor que se me hizo, y en el mès de noviembre de 1836 tuve la satisfaccion de presentarme á S. E. y á la Real Sociedad madre, á quienes informé del objeto de mi mision. El dia 10 de enero de 1837, ya estaba expedida la Cédula de propiedad, que se ha publicado en los periódicos de la Isla. El Escmo. Sr. Capitan general, ha impuesto sobre los empresarios del camino de hierro un tributo de reconocimiento que solo podremos satisfacer, llenando las altas miras de S. E. no permitiendo que sean ilusorias sus esperanzas de ver mejorada la condicion agrícola y mercantil de nuestra provincia, y haciéndonos dignos del concepto que hasta ahora hemos merecido. A nuestro aliento correspondió S. E. con un título de propiedad (que no un mero privilegio temporal, y oneroso á veces) exclusivo, perpetuo, sin gravámenes, sin restricciones, estable y seguro por cuantas garantías protejen las propiedades en las naciones cultas. Cuanto pueda yo decir sobre este documento público está comprendido en el mismo, y es el mejor elogio del otorgante.

No fué menos la liberalidad con que usó de sus facultades

el Escmo. Sr. Superintendente de la Isla, conde de Villanueva, en conceder, á peticion que le hice en 22 de diciembre de 1836, la franquicia de introducir libres de todo derecho las máquinas, carros, materiales y demas utensilios necesarios para la construccion y uso de nuestro camino. El 21 de febrero siguiente ya estaba todo despachado, y se le comunicó al Sr. Intendente de la provincia D. Isidro Autrán, la concesion que se nos hacia de cuanto solicitábamos. He aquí dos hechos suficientes á robar la opinion de que el gobierno de la Isla ha sido aun mas generoso de lo que acostumbran los gobiernos en tales casos.

Hasta aquí todo corria bajo el nombre y auspicio de la Diputacion Patriótica. Movida esta únicamente del bien general y de los verdaderos intereses del pais, cede y traspasa á los individuos que compusieron las Juntas de 11 de agosto y 25 de setiembre de 1836, el título de propiedad y privilegio de que he hecho mención; y en 27 de abril de 1837, quedó instalada la Junta por el Sr. Teniente de Gobernador, Coronel D. Antonio Vazquez en cumplimiento y con arreglo á los reglamentos provisionales, aprobados por el Escmo. Sr. Capitan general, para el hecho de las elecciones, instalacion y gobierno económico de la compañía.

No se habia practicado la operacion mas esencial que era reconocer científicamente el perfil de la tierra para cerciorarnos de los obstáculos que se presentaban en la ruta, y para buscar los puntos por donde pudieran evitarse con ventaja. Al

efecto, y sin haber celebrado ninguna especie de contrato, envió de la Habana D. Benjamin H. Wright al joven ingeniero D. Eduardo Huntington, con las instrucciones correspondientes, para practicar la operacion.-- Hízose conforme, y levantado el plano, vióse que la tierra no oponia obstáculos de magnitud insuperable: que los mayores estaban en las cuatro primeras millas de Nuevitas, y que por medio de curvas podrian salvarse las lomas de Guayacanes, Calixto y Cementerio. La Junta acordó en el mes de abril, que volviese yo con el ingeniero Huntington á tirar una línea experimental, que partiendo de un punto de la bahía de Nuevitas salvase las referidas lomas. En efecto, tiramos la línea experimental, y conseguimos un resultado mucho mas ventajoso que el de la primera linea; pero ni tan satisfactorio como deseabamos, ni cual es de esperarse por medio de otros reconocimientos.

Hallábase ya en esta Ciudad el ingeniero civil de los Estados Unidos de América D. Benjamin H. Wright. Este pasó á Nuevitas, é hizo un ecsámen ocular de toda la linea, que con el científico hecho por Huntington, dió lugar al informe de 15 de mayo de 1837, impreso y publicado en esta Ciudad.

Desde entonces se ocupó la Junta con preferencia en el modo de realizar algun contrato con un ingeniero de crédito y pericia para llevar adelante el proyecto.

Hizo el Sr. Wright varias proposiciones que, por no acep-

tadas no haré mención de ellas. Al cabo venimos á convenirnos en los artículos que forman la contrata ajustada en 26 de setiembre de 1837, reducida á documento público ante el Escribano D. Manuel Martínez Valdes el 6 de octubre, y publicada en la Gaceta de esta Ciudad el 11, para inteligencia de todos.

No es mi ánimo hacer la apología de la contrata, pero es mi obligación esponer lo mas sucinto y brevemente que me sea posible los motivos que tuvo la Junta de Directores para cerrar dicha contrata, y los objetos que se propuso asegurar en ella.

Primero.---Deseaba la Junta que cuanto ántes se diese principio al camino, y era demorar lo menos un año mas, solicitar ingenieros que quisiesen venir á su costa de otros países, quienes serían siempre mas desconocidos entre nosotros que el Sr. Wright, de cuyos trabajos dentro y fuera de la Isla tenía la Junta noticias ciertas. Por otra parte, no es tan fácil que ingenieros de concepto dejassen sus residencias para venir á correr el riesgo de que se les admitiesen ó no sus proposiciones, despues de los trabajos preliminares que tendrían que practicar para poder hacerlas juiciosamente; mácsime cuando ya el Sr. Wright, desde los principios de la empresa había adelantado sus consejos y servicios.

Segundo.---La Junta está bien persuadida de que 20 millas inglesas de Camino de Hierro en 320,000 ps. ó sean 16.000 ps. por cada milla, á todo costo, es negocio ventajoso en tales empresas, y en la isla de Cuba particularmente es muy barato.

Tercero.---La conveniencia de hacer el camino por contrata, en un pais donde los Directores carecen de la experiencia práctica, ó del conocimiento de la infinitud de ramos, la complicación de negocios, en una palabra , del pormenor de estas empresas, no era de despreciarse.

Cuarto.---Como precisamente sean las veinte millas de Nuevitas á Bayatabo la porcion de camino fraguoso, intransitable en la mayor parte del año y que cierra el comercio extranjero á este pueblo, la Junta conoce la incalculable utilidad de asegurar primero esta porcion de camino, en virtud de que las 9 leguas restantes hasta el Príncipe son transitables en todas las estaciones y de todos modos. Ademas de que, hecha la primera parte, la segunda es mas hacedera, pues en aquella obran el patriotismo y la esperanza, cuando en esta obrarán ya el convencimiento y el interes, que el pueblo habrá palpado y experimentado las utilidades de un camino de Hierro.

Los principales objetos que quiso asegurar la Junta fueron.

Primero.---Que se hiciese el camino, aunque sea en el espacio de 4 años segun los términos de compromiso en que se ha hecho la suscripcion.

Segundo.---Que los fondos de la compañía se gasten bajo de fianza, ó de tal responsabilidad que puedan los accionistas estar satisfechos de su exacta inversion, y del resultado final de la obra.

Tales han sido Señores, los motivos y objetos que impulsaron á la Junta, y la decidieron á celebrar la contrata de 26 de setiembre. Quien quiera tomarse el trabajo de leerla, y haga justicia á la intencion de los Directores, se convencerá de sus grandes ventajas.

En la actualidad se halla en la Habana el Sr. Wright, tomando sus medidas para llenar su compromiso. Una parte del cuerpo de Ingenieros está ya en esta ciudad.

La Junta entretanto ha nombrado sus agentes para algunas ciudades de la Isla y la Comision permanente de cuentas que previene el articulo 12 del reglamento particular de la compañía.

Tambien se ocupa con incansable afan en asegurar los medios de cumplir por su parte con los compromisos, que son aumentar la suscripcion hasta llenar el montante de la contrata y cobrar la primera quinta parte de la suscripcion actual. En cuanto á lo primero no pasa de 207.700 pesos, la suscripcion, y hasta la fecha solo hemos cobrado 25.320 ps. Muy sensible me es no poder transmitirle al sucesor el capital y la tesorería llenos; pero le transmitiré las esperanzas más lisongeras, fundadas en el patriotismo del pueblo y en el crédito bien asentado de la empresa. En efecto, Señores, yo hallo que debemos darnos parabienes por un suceso que la mayor parte de los presentes, ni lo esperaban, ni lo creian posible. Nuestros compatriotas, sin mas coercion ni estímulo que el amor al pais han suscrito voluntariamente la suma de 207.700 pesos, y sin haberseles com-

pelido de ninguna manera á cumplir su compromiso, acuden dia-
riamente á derramar sus caudales en las arcas de la tesoría.
Todo esto se hace solo por una esperanza, bien fundada es ver-
dad; mas no por un convencimiento nacido de experiencias pasa-
das. El amor á la patria es el único capaz de tales esfuerzos
y (no se si me haré ilusiones) me atrevo á presagiar los mas
felices resultados: los milagros del patriotismo, de la econo-
mía y de la honradez. Así vemos que los particulares prestan
los mayores servicios á la empresa sin interes alguno. D. To-
mas Pio Betancourt carga con toda la responsabilidad de la te-
sorería. D. Alonso Betancourt lleva sobre sí todo el peso de la
secretaría. D. Francisco José Betancourt cede el mejor local
de su casa para las Sesiones de la Junta. D. Pedro Alcántara
Correoso publica en la Gaceta todos los avisos y comunicaciones
de la compañía; y esto que en otras partes cuesta grandes su-
mas de dinero, se hace entre nosotros gratis en obsequio de la
empresa. Yo quisiera apreciar en su justo valor estos servicios;
pero las relaciones de parentesco y amistad que me ligan con
ellos ofendería su delicadeza y la mia.

Tan laudables ejemplos no pueden menos de cundir y esti-
mular á los hombres sensatos y acaudalados del pais á proteger
la empresa y alistarse en nuestra **Sociedad**. Y pues ya han cesa-
do los recelos y dudas que la ignorancia suscitaba: pues que
todos estan convencidos de que hacer el camino de hierro es
trasplantar como por encanto nuestra poblacion á los orillas

del hermoso puerto de Nuevitas y transformar un pueblo aislado y pastor en una ciudad concurrida y mercante ?no es bien fundada mi esperanza de que todos nos apresuremos á concurrir con nuestros esfuerzos al beneficio de todos? Acudamos pues, sin temor que nos arredre á dar la mano para que se levante, á esta Patria que jamás ha dejado de retribuir con usura el trabajo honrado de sus hijos, y empeñémonos por dejarle en ella á la posteridad entre otro legados: Un Camino de Hierro.-Puerto
Príncipe y Enero 6 de 1838.--Gaspar Betancourt Cisneros.--Son
copias.--Alonso Betancourt, secretario.

*Memorias de la Real Junta del Fomento,
t V, p 282-290.*

P U E R T O P R I N C I P E

Mayo 15 de 1837.

Informe sobre el Camino de Hierro de Puerto-Príncipe á Nuevitas por D. Benjamin H. Wright. (1)

Sres. Presidente y Directores de la compañía
de Camino de Hierro de Puerto-Príncipe á Nuevitas.

En cumplimiento del acuerdo celebrado en su honorable
Junta del 3 del corriente " para que personalmente pasase
yo á ecsaminar la cuenta del proyectoado camino de hierro á
Nuevitas, anotando en cuanto fuese posible las mejoras que
pudieran hacerse en la línea esperimental ya trochada, y pa-
ra presentar á la Junta despues de este rápido reconocimien-
to, un presupuesto del costo aprocsimado de construccion de
dicho camino." Tengò ^{el} honor de ^{el} informar que he recorrido la línea
en compañía del Sr. Presidente, y cumpliendo con los deseos
y acuerdo de la Junta presento respetuosamente el siguiente

I N F O R M E

La novedad de esta clase de empresa en este pais, tan-
to como el hecho de recaer directamente sobre los intereses
industriales, mercantiles y sociales de los ciudadanos de

esta Provincia me inducen á estender mis observaciones mas allá de simples cálculos numéricos. Si mis ideas no encuentran apoyo en lo general de esta respetable Junta, al ménos debo prometerme que algunas indicaciones que yo haga sobre ciertos puntos que por necesidad tendrán Vdes. que decidir, se habrán en alguna manera presentado á los mas versados en los intereses de esta Ciudad y Provincia, y podrán juzgar con mas acierto. Para simplificar el trabajo, lo distribuiré en los siguientes capítulos.

1º---Observaciones preliminares.

2º---Descripción de la ruta.

3º---Presupuesto de construcción.

4º---Conclusion.

1º --- OBSERVACIONES PRELIMINARES.

En general puede asegurarse que las ventajas comparativas de la construcción de caminos de hierro sobre los caminos comunes son economía de tiempo, mayor comodidad de los pasajeros, el infalible y casi ilimitado aumento de tráfico, y el consiguiente rebajo de transportación ó fletes. Tales son los resultados que se obtienen por este maravilloso descubrimiento, por el cual se remueven todos los abóstaculos que oponen al movimiento los otros caminos y vehículos comunes; porque presentan una superficie suave para las ruedas, reducen la

friccion y otras resistencias de tal modo que el poder necesario para conservar el movimiento en aquellas partes del camino que estén perfectamente horizontales, queda reducido á una razon de 9 libs. por toneladas, ó $\frac{1}{250}$ partes del peso tirado. Al hablar de las elevaciones que se encuentran en la ruta tendré ocasion de observar el aumento de poder que necesitarán, y por tanto lo omito ahora. (1)

Por lo que toca á la economía de tiempo no será ageno del asunto. Estoy persuadido de que nada falta para llevar á cabo esta noble empresa, sino el convencimiento general de sus ventajas y utilidades, particularmente para aquellos que tomen parte en ella. El mútuo valor estimula á la accion y es el carácter del espíritu de empresa que anima a la Junta. Lo repito, no es ageno del asunto observar que para todos aquello que tengan necesidad de viajar entre el Príncipe y su mas importante puerto de comercio, así como por cualquier otro motivo, por el camino de hierro andarán toda la distancia en el espacio de dos á tres horas, segun sea suficiente la proteccion que le den al camino los pasajeros para poner un tren separado del ordinario tren de fletes. Con esta reduccion de tiempo bien puede decirse que esta ciudad se ha trasplantado á solo dos ó tres leguas de su puerto; o viceversa que se le trae el puerto á una distancia equivalente. Tomadas en consideracion las estaciones aun es mayor la reduccion con respecto á las cargas pesadas que se transportan

de uno á otro punto. Otra consideracion de suma importancia para una ciudad tan populosa como esta y que solo la indico como un incidente al complemento de toda la obra es que por esta reduccion de tiempo y seguridad de transporte se le suministra á esta poblacion á lo ménos un artículo mas de consumo, ofreciéndole diariamente las agradables, variadas y frescas producciones del mar. Yo no ignoro, Señores que es innecesario recomendar á Vds. razones, ó estender argumentos en favor de esta empresa; sin embargo, puede haber algunos fuera de la Junta, cuyo patrocinio sería importante ganarse, que aun no estén convencidos de la practicabilidad y utilidades de este camino. En cuanto á lo primero: basta echar una ojeada sobre el presupuesto para convencerse de que se puede efectuar con ménos costo que ninguna otra obra en igual distancia, de las proyectadas en la Isla. En cuanto á lo segundo, un solo hecho basta para decidir la controversia, á saber: que el Príncipe es una ciudad central de 56 á 60,000 almas, y que no tiene otro puerto al Norte que el de Nuevitas; por consiguiente todos sus consumos y todos sus productos han de entrar y salir por el camino de hierro. Paso al siguiente capítulo.

20----DESCRIPCION DE LA RUTA.

Por cuanto la economía de tiempo en el tránsito es un requisito en todos los caminos de hierro, debe procurarse en

la locacion aprosimarse cuanto sea posible á la linea recta que mejor enlace los extremos. Siguiendo este rumbo, el instrumental que hasta ahora se ha hecho está concluido. En este periodo temprano de la empresa existia la necesidad de adherirse á esa linea, porque ofrecia mayor facilidad de progreso y menos gastos, habiéndose ya trochado por una Comision de la Sociedad Patriótica de esta ciudad. El carácter topográfico de la ruta está descrito tan hábil y minuciosamente en el informe de la comision, que es superfluo añadir mas sobre el particular. Permitaseme llamar respetuosamente la atencion de la Junta al informe á que aludo, con el agregado del perfil ó seccion vertical de la tierra, siguiendo la misma ruta, para que mejor se comprendan las mejoras que paso á indicar.

La linea á que me refiero parte de esta ciudad desde un punto cerca del puente de la Caridad. Como por ahora no se contempla ponerse inmediatamente á trabajar en la construccion de esta parte del camino, y como hay que hacer inevitables variaciones en algunos puntos no muy distantes de aquí, no he creido necesario entrar de lleno en el examen de mérito de uno ú otro término para esta estremidad de la linea. En realidad, son tantas y tan variadas las mejoras que pueden y deben hacerse en la mitad del Sur de la linea, que con sentimiento mio, omito presentar el presupuesto de esta parte. Sin embargo soy de opinion que mediante las alteraciones

que se sugieren, muy bien podrá construirse esta parte del camino con muy poco mas del costo de la otra mitad. La calidad del terreno es mas duro y petroso, pero en cuanto he podido alcanzar por mis observaciones me persuado que puede tirarse la linea por puntos que requieran pequeñas excavaciones ó ligeros cortes.

Recorriendo el perfil podrá verse que la cúspide ó espinazo de las colinas que dividen las aguas que corren hacia el Sur, y las que se dirigen al Nordeste está en la loma de la Mula, mas de 5 millas distante de esta ciudad. Por el punto donde cruza la presente linea tiene 100 pies de elevacion sobre el Príncipe y de consiguiente 400 sobre Nuevitas. Encotrando esta cuesta arriba en nuestro curso hacia el mar, tenemos con respecto al tránsito del camino un ascenso inútil que acarréa una pérdida consiguiente de potencia motriz. Habiendo sobre esta he dicho que es 1 parte del peso del tren. Hagamos un rebajo por la posible imperfecta condicion de la maquinaria y llamémosla 1 parte del peso, aunque 250 los adelantos que se hacen en esto cada dia manifiestan que es demasiado el rebajo. Representando el peso del tren por la unidad ó 1, la potencia motriz quedará representada por la decimal 0,005. Las leyes de la gravedad en su influencia sobre los planos inclinados hará variar este número á 0,001 por cada pie en mil, de modo que cuando encontremos un ascenso de

1, en 200 ó como 26 pies por milla inglesa, la fuerza motriz quedará representada por 0,01 es decir, será el duplo de lo que es un plano horizontal; ó viceversa, se disminuirá en un plano descendente equilibrándose en una inclinación igual, ó balanceando la fuerza de la gravedad á la resistencia del tren. Verdad es que en los mayores declives la fuerza de la gravedad impelerá el tren á una velocidad proporcionalmente mayor; con todo, como esta fuerza es acelerada, para evitar el peligro que ocasiona esta aceleracion, es indispensable contenerla por medio de una restriccion artificial. Aplicando estos principios á nuestra linea deberemos esforzarnos á reducir esta elevacion, que como he dicho es de 100 pies, á lo menos posible. Ecsámen superficial que he hecho basta para indicarme que por un ligero desvio de la presente linea puede reducirse á 75 pies sin necesidad de profundos cortes. Cuando se ecsamine esta parte de la ruta para fijar su locacion pueden encontrarse algunos valles secundarios hacia uno ú otro lado del espinazo de la loma de la Mula. Quizás no es improbable que haya de hacerse mayor desvio: en cuyo caso deberá tomarse en consideracion el circuito no solo en cuanto á los gastos, sino á la distancia adicional que tendrán que correr los carros. Las circunstancias en que se encuentre entonces la compañía con respecto á fondos deberán tambien considerarse: de modo que, si conciliando estos principios

la mayor estension del transporte no puede permitirse, ni los medios de la compañía alcancen para mejor gradacion, debemos contentarnos con una obra menos perfecta pasando por la colina á mayor elevacion. Estas observaciones pueden aplicarse en aquellos casos en que los propietarios de las tierras por algun interes particular quieren que se establezca otra locacion diferente de la que la compañía elige. Siempre que puedan hacerse tales mudanzas sin detrimiento del camino debe accederse á ellas; pero no siempre se consigue un feliz resultado, pues á veces no solo se aumenta la distancia, sino que se dá en peor terreno. La mayor distancia no parece á primera vista una razon poderosa; pero si se refleciona que todo el tráfico futuro del camino debe tomar esta ruta circular, se hallará que/agregado de pérdidas de minutos montará á horas y días y meses. Cuando se posponen las preferencias individuales en obsequio de una grande obra pública, la gratitud de la compañía y de todos, es un homenage debido á la generosidad.

Prosiguiendo el examen de la linea: la correccion que me parece puede efectuarse sobre la colina me creo que traerá el declive á cosa de 30 pies por milla. Al lado opuesto de la loma debe variarse ó continuarse á la derecha á pasar las lomas de los Mijeales y el Jibaro, dejándolas á la izquierda, volviendo á cruzar la linea presente á fin de pasar á la izquierda de Verraco-gordo. El terreno es favorable, y espero

los mejores resultados para la gradacion. A poco de pasar esta última se atraviesa la sabana de Bayatabo que no presenta obstáculo alguno al camino, y se entra en las tierras llanas de S. José. Desde Bayatabo intento calcular el presupuesto para la construccion del camino que comprenda una distancia de 20 millas contadas desde Nuevitas, ó sea casi la mitad de la distancia de todo el camino. Hasta la loma de Guayacanes (distancia de 16 millas) no se encuentra el mas pequeño obstáculo ni se necesita de otra cosa que de un terraplen suficiente para elevar la superficie del camino y evitar toda interrupcion ó perjuicio de las aguas. Esta parte del camino es de una llanura sin igual en toda su estension. Considero como el mas afortunado acaso que sea esta la primera parte de la linea que se proponga construir, porque al ver la facilidad con que se dispone y transforma en un camino de primer orden, se alentarán todos á arrostrar los obstáculos de mas consideracion.

Siento no poder decir otro tanto del resto del camino hasta Nuevitas. Obstáculos hay, pero pueden allanarse con un poco de resolucion y perseverancia. El convecimiento de que la presente linea de Guayacanes es inadmisibile bajo todos aspectos, sugirió un nuevo examen instrumental de una segunda linea, el cual se hizo hacia la derecha ó Sur; pero el resultado no ha correspondido á satisfaccion. Esta es la única linea que puede adoptarse por este lado sin desviarse muchísi-

mo de la presente ruta. El ecsámen ocular que acabo de hacer me autoriza para decir que esta linea puede variarse ventajosamente pasándola por entre la loma de Guayacanes y la de Porro, volviendo sobre la linea recientemente ecsaminada y continuándola hasta Nuevitas. Así se evitan los profundos cortes de Guayacanes que ni los medios de la compañía ni el presente tráfico nos aconsejan adoptar en favor de la mas recta. El presupuesto está formado sobre esta alteracion. Las tres alturas que hay entre este punto y Nuevitas presentan obstáculos compuestos de rocas que seria de desear pudieran evitarse en todo ó en parte. Durante el reciente ecsámen buscamos un modo de evitar gastos, y este me ha sugerido el ecsámen de una nueva ruta que se separa de la presente, á poco trecho de Guayacanes, ya pasando entre ésta y la loma de Porro, ó entre ésta y la del ingenio de Sanchez con dirección á la Bahía de Marinavo, siguiendo hasta terminar en un punto de la Península que la separa de la ensenada del Guincho. El ancho de esta península de la ciudad de Nuevitas hasta la bahía de Marinavo será una milla, de modo que :haciendo el depósito en el centro de la península queda á media milla de ámbas bahías y la ciudad se estenderá desde una á otra, promoviéndose el tráfico de ámbas. Segun las apariencias presentes apenas se encuentra un solo pequeño espinazo de la cordillera, en lugar de que por la otra linea del Sur se encuentran tres. Por lo

demas no vacilo en decidirme por la superioridad de este término del camino.

Por tanto aconsejo que se examine crítica e instrumentalmente esta línea, porque debe seguramente adoptarse aquella ruta que á la vez que no aumente los gastos de construcción sea en lo futuro la mas satisfactoria, útil y juiciosa. Unos pocos cientos de pesos gastados en fijar la menor locación/ademas pueden salvar el gasto de miles en el costo de construcción. Yo sé que en todas partes hay repugnancia á gastar dinero en lo que se considera como meros experimentos; pero estos no son tales. Yo estoy intimamente persuadido de que con las ventajas naturales y la necesidad que todos sienten de esta importante obra se hará, y se hará hasta esta ciudad y mas adelante tambien. La mas pronta y diestra resolución sobre la locación de la ruta es de la mas seria importancia y trascendencia. Como la obra debe empezarse al fin de la estación lluviosa, debe entre tanto decidirse la ruta para darle tiempo á los contratistas para examinar los terrenos &c. y prepararse para hacer proposiciones y aprovechar la seca.

Algo se me ha sugerido con relación á otra ruta que pasa por Camajan; pero como no tengo el menor conocimiento de esta parte del país, no puedo dar mi opinión con respecto á la mayor ó menor facilidad, y ventajas que pudieran traernos esta elección.

32--PRESUPUESTO DE CONSTRUCCION PARA 20 MILLAS.

145000	yardas de terraplen de tierra desde Bayatabo á Guayacanes á 2 rs. vara.....	36250
35237	yardas, excavacion de roca de Guayacanes á Nuevitas á 12 rs. vara.....	52855
34444	idem terraplen que no se paga en excavacion á 2 rs. vara.....	8611
	Para pasos ó puentes de S. José, S. Antonio y Cañadas.....	1200
15264	varas españolas de madera dura, de 6 pulga- das en cuadro, labradas á cuatro caras, en- tregadas en la linea á 2 rs.....	38016
35200	atravesaños de tres varas de largo cada uno y labrado á una cara á 4 rs. uno.....	17600
70400	cuñas de madera, 5866 docenas, á 3 rs. doc..	2199
700	toneladas de hierro puestas en Nuevitas á 65 pies.....	45500
	Agredo el cambio al 10 por ciento.....	4550
	50050	
	Por la colocacion de carriles y carpinteria á 1500 pies. milla.....	30000
	Trasporte de materiales.....	4000
	Para proteger las entradas á los terrenos cultiva- dos.....	400
	Pasas transversales de caminos publicos ó de par- ticiares.....	1000
	Chapeo, desmonte y limpieza de troncones.....	6000
2	Máquinas á 6000 pesos.....	12000
25	Carros de carga á 200 pesos.....	5000
	Depósitos y fábricas temporales.....	15000
	Aguadas.....	600
4	Coches de pasajeros á 800 ps.....	3200
	35800	
	6000	
	6000	
	60000	
	340981	
	OFICINA DEL H DE LA HABANA	

Sin embargo de la liberalidad con que he calculado el presupuesto de construccion se verá que no llega á los de otros presupuestos de caminos que se construyen y proyectan en la isla. La facilidad de conseguir las maderas en toda la estension ó muy cerca del camino es una ventaja incalculable. He puesto el precio de las maderas arreglado á lo que han ofrecido, y algunos algo mas alto de lo que me han dicho varias personas en los mismos parages en que se consiguen. El precio del hierro se acerca todo lo posible á las últimas noticias que he tenido de mis correspondentes de Liverpool. No estará demás observar que el precio del dia depende de la actual escasez de dinero en Inglaterra y los Estados Unidos y del siguiente embarazo y dilacion que las circunstancias adversas suelen traer á las obras públicas. Reconocidas que sean estas, es regular que suba porque la demanda de hierro es considerable. De aqui se infiere que este es el tiempo oportuno de hacer la compra del hierro para este camino.

He calculado el precio de la roca á $1\frac{1}{2}$ pesos, que es al que se paga en el camino de hierro de la Habana. La calidad de esta roca es mucho mas favorable para quebrantarla que aquella, y si no hay más obstáculos que los que ahora se prevén. soy de parecer que se pueden hacer contratas á precios que no excedan de diez reales. Mejor es excederse en los cálculos por liberalidad que hallarse despues descalabradados y engendrar el desaliento. El mismo resultado me prometo de las

escavaciones de tierra.

4º---CONCLUSION.

En conclusion señores, mi deseo es que estuviera en mis manos poder conquistar el patrocinio y la cooperacion de aquellos que aun no se han alistado en el número de los patronos de esta empresa: su auxilio es indispensablemente necesario para garantizar la pronta conclusion de la obra. A los ciudadanos del Príncipe atañe esclusivamente, y la obra tiene sobre ellos los mas fuertes derechos. La inevitable consecuencia de su construccion es ensanchar el valor de las propiedades territoriales de este vecindario, y darle un impulso incalculable á su poblacion. Aun cuando pudiera admitirse el supuesto de que el capital empleado en esta obra no tragese desde ahora suficiente recompensa, todavia ganarian mucho los propietarios del Príncipe. Pero son muy diferentes los resultados con que pueden contar los accionistas: cualquiera que candorosamente medite las ventajas naturales y locales de este camino, no podrá dejar de convercerse. No hay empresa de esta clase que no haya excedido con mucho las previas esperanzas; y yo aconsejaría á los que poseen cuantiosos fondos, ya estancados, ya en otros giros peligrosos del comercio ó de confianza particulares, que los invirtiesen en esta obra, no solo como la mas productiva, sino como la mas segura, y menos sujeta á pérdidas eventuales.

Pero antes de todo es preciso establecer la confianza

en casa para inspirarla fuera de ella; es indispensable ponerse á ello, y hacer ver que existe en los hijos del Principio el convencimiento de sus propios intereses, y la firme resolucion de realizar lo que han podido concebir. Es verdad que no han faltado algunos individuos de la Habana y Cuba que movidos de un noble patriotismo han ofrecido cooperar á esta obra. Estos son empero, aquellos que desean aumentar la industria de cualquiera punto de esta Isla, aquellos que por todas partes abrirán las minas de agricultura, y serán la causa de que los desiertos bosques se alegren y sonrian con flores y frutos. El auxilio vendrá de fuera tan luego como inspire confianza en los mismos de aquí. Yo felicito á la Junta, la felicito cordialmente por los progresos que ha hecho en desvanecer estas desconfianzas. La falta de confianza en los resultados de una obra grande no está circunscrita á solo este pueblo. Permitaseme hacer referencia á los epítetos ridículos y aprobiosos que llovían libremente sobre los promotores de la inapreciable obra del estado de Nueva-York, á saber: "el Gran Canal" empresa que me trajo el primer conocimiento de sus fuerzas propias, y lo que es mas, le grangeó el respeto de los Estados hermanos.

No debo de concluir este informe sin hacer mención del auxilio que me ha prestado el Sr. D. Eduardo Huntington, jóven que ha hecho los trabajos instrumentales precedentes, y que me ha favorecido con todas las noticias, observaciones y

conocimientos que ya había adquirido del pais, con relacion á las alteraciones que propongo y á la prontitud con que he podido recorrer la linea.

La premura del tiempo me compelle á ser mas breve de lo que pide y merece el asunto. Si alguna cosa mas se exige para dilucidar esta materia, tendré particular complacencia en suministrar lo que en ella sepa.

Deseando, Señores, que gocen Vdes. la recompensa plena que merece su ilustrado patriotismo, me suscribo su mas obediente servidor Q. B. S. S.

Benjamin H. Wright, ingeniero civil.

Notas

En la pagina 1

(1) Por uno de nuestros corresponsales hemos recibido el presente informe impreso en la ciudad de Puerto-Príncipe; y como desde que se anuncio el proyecto del Ferro-Carril á que hace referencia fuimos unos de sus partidarios mas entusiasmados, tenemos tambien un interés en dar publicidad a todo lo concerniente á una obra, que por los beneficios que promete deberia estar no solo favorecida por numerosos accionistas; sino tambien muy adelantada en su ejecucion. La utilidad pública, la patria, y aun los intereses particulares se resiente con un solo dia que pase sin adelantar alguna cosa en tan grandioso proyecto.--LL.EE.

En la página 3

(1) Cada vez que vemos encarecer los beneficios & ventajas que se obtienen en la comunicacion por medio de carriles de hierro, nuestro espíritu se llena de mas amargo sentimiento? Que dirán de nosotros nuestros activos e industrioso vecinos? Que dirá todo el orbe civilizado? Vergonzoso es por cierto que entretengamos todavia el tiempo en probar ventajas, que la experiencia, los rápidos y extraordinarios progresos en la industria, en la poblacion y en todos los ramos de la riqueza pública nos desmuestran por todas partes, acusando acervamente, nuestro atraso y dormida emulacion. Paso ya el

tiempo de convencer; creemos que ha llegado la época de ejecutar.- LL.EE.

Memorias de la Real Junta de
Fomento, t 18, p. 306-315.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

COLECCION DE DATOS HISTORICOS, GEOGRAFICOS Y ESTADISTICOS
DE PUERTO PRINCIPE Y SU JURISDICCION, por Juan Torres Lasque-
ti, Habana, 1888.

1836.- El 7 de Octubre se recibieron dos comunicaciones extraordinarias del Excmo. Sr. Mariscal de Campo don Manuel Lorenzo, Gobernador de Cuba: en una participaba haber jurado la Constitucion de 1812, establecida en España por Real Decreto de 13 de Agosto último; y la otra manifestando haber repuesto en aquella ciudad las autoridades constitucionales del año de 1823, como debian de serlo también en esta Demarcación por ser dependiente de aquella Provincia. Pero el Teniente Gobernador Vazquez contestó, "Haber dado cuenta al capitán general, cuyas órdenes esperaba para proceder en consonancia con ellas." Y las tuvo antes de tiempo, pues Tacón le participaba á su vez el hecho, previniéndole, "que cortarse toda comunicación con Cuba, y esperase ulteriores medidas." Enterado el Ayuntamiento de lo ocurrido, se apresuró á hacer presente al Capitán General, "que sabiendo por propia experiencia el peligro terrible que corre esta Isla en cualquier movimiento político, principalmente bajo el sistema constitucional, incompatible en cierto modo con su situación, y en que: "cada elección se asemeja á una revolución, produciendo partidos, discordias y odios implacables aún entre los individuos de una misma familia, exaltando los ánimos y rompiendo los vínculos más fuertes de la vida social, á que contribuye poderosamente la libertad de imprenta, sin medios eficaces de represión, le suplicaba, que si fuese posible, en el caso de que viniese de oficio el Real Decreto

citado, se dignase en uso de sus amplísimas facultades, disponer, que no se hiciese novedad en el órden del Gobierno que regía, hasta que se verificase la reunión de las Cortes, y quedarase definitivamente resuelto el que había de adoptarse; por que si hasta entonces había gozado la Isla los beneficios de la paz, asegurados por las providencias sabias y acertadas de V. E., no es justo que se altere con el cambio de Gobierno, que no ha de ser estable."-- Achaque fué siempre de los partidos refractarios á la libertad, atribuirla los desórdenes y la alteración de la paz, cuando ellos, y solo ellos, han sido los verdaderos autores ó causantes de tales trastornos, por la injusta é irritante presión, que no obstante su reconocida minoría, han querido siempre ejercer sobre las mayorías, contando con el apoyo moral y material del Gobierno, como viene sucediendo desde la primera época constitucional.

Alentado Tacón con lo manifestado por nuestro Ayuntamiento, le dió las gracias: "expresándole la plausible complacencia que había tenido con lo que del acta aparecía, por estar conforme con lo que ya tenía representado á S. M., sobre las verdaderas necesidades de los países de Ultramar, y sobre todo, la situación, estado y particulares circunstancias de esta Isla, con cuya prosperidad, tranquilidad y órden estaba identificado." Al propio tiempo dispuso, que el Coronel Vázquez entregara la Tenencia de Gobierno al de igual clase don Juán Flores, Jefe del Regimiento infantería de Tarragona, para que pusiese aquél

en marcha con la columna de Cazadores, á reunirse con las tropas que debían pasar por esta Ciudad para la de Santiago de Cuba.

Durante este simulacro de campaña hubo dos hechos dignos de referirse. Fué el primero, que el anciano don Juan de Dios Betancourt, en cuya casa se alojaba el Coronel Acosta, Jefe de la caballería expedicionaria, escribió á un amigo suyo participándole: "que dicho Acosta estaba fuera de combate pues se hallaba con disentería." Interceptada esa carta, se atribuyó la dolencia de aquel Jefe á algún brevaje, y Betancourt fué desterrado á Isla de Pino, de donde le hizo volver Tacón por influencia de El Lugareño, que se ocupaba á la sazón en el proyecto del ferrocarril de esta Ciudad á la de Nuevitas.

Fué el 2º, que á consecuencia de lo ocurrido en Cuba, se hallaba de Gobernador de Bayamo el Oficial Costafirmeño don N. Farias, procedente del ejército capitulado; y de Alcalde constitucional don Juán José Caballero, hijo del Marqués de Santa Ana y Santa María, quienes acordaron con el coronel Vázquez la aprehensión de Farias, llevada á cabo en los términos siguientes. Hallábase el que esto escribe en el tribunal del Teniente Gobernador, como testigo en el acto verbal, cuando entró el citado Marqués exclamando. "! Albricias Sr. Vázquez, Bayamo es nuestro!....." "? Y Farias? " interrogó el Gobernador. "Juán le sorprendió en la cama....." "Solo así no se hubiera defendido, replicó Vázquez: era el cínico que me inspiraba recelo

por su extraordinario valor....."---Este pacífico desenlace apoyado por dos compañías destacadas en Bayamo al mando del comandante don Martín Vizcay, que dió grito de reacción, secundado por la guarnición de Guisa, y la actitud del vecindario de Cuba al saber las medidas adoptadas por Tacón en virtud de la Real Orden en que se le prevenía, " que por entonces y mientras las próximas Córtes constituyentes no decidiesen lo contrario, no se consideraran restablecidas en la Isla de Cuba ni demás provincias de Ultramar, las disposiciones emanadas de las dos épocas constitucionales; " convencieron á Lorenzo de que no podía llevar adelante su temerario empeño, tomó el partido de embarcarse en la corbeta de guerra inglesa Vestal, cuyo capitán Mr. Guillermo Jones, por acuerdo secreto don Tacón, había pasado á Cuba. Trasbordóse después Lorenzo á un bergantín español con dirección á Cádiz.

Mientras tanto se conservaba la tranquilidad de esta provincia tan inalterable que el 19 de Noviembre se celebró el santo de Isabel II. con un magnífico torneo, cuyos paladines fueron los jóvenes de las principales familias formados en cuatro grupos á las órdenes de igual número de Capitanes, que lo fueron los señores D. Nazario de Agramonte y Agramonte. D. Melchor Batista y Caballero, D. Carlos L. de Mola y Batista y D. José Trujillo: dirigiendo las evoluciones preliminares el capitán don Manuel de Ziburu. Al efecto se construyó un extenso

circo de madera en la Plaza Mayor, colocando esteriormente h acia el costado de la Iglesia un prolongado palco destinado ´ a las Señoras y Señoritas elegidas por los paladines en clase de madrinas; ´ a cada una de las cuales debía entregar su respectivo ahi-jado, la sortija que obtuvi ese del pescante situado al promedio, en frente del palco ocupado por aquellas. Terminadas las esca-ramuzas dieron principio ´ a la carrera los capitanes por su órden, continuando después un individuo de cada grupo. En el resto de la circunferencia del c rco se levantaron varios palcos costeados por las familias que los ocuparon, presentando la plaza un golpe de vista magnífico en su conjunto, por la inmensa concu-rrencia all  reunida.

Pocos dias antes del torneo enferm  uno de los paladines, y el j oven que le sustituyó, falto de los ensayos necesarios, no pudo tomar la sortija en tres carreras consecutivas, y su capi-t n Batista Caballero, pr via la venia de la madrina del infor-tunado mancebo, lanz se ´ la palestra alcanzando el éxito que se expresa en el siguiente soneto publicado por el Br. D. Juán Vila.

Al despedir en su veloz carrera
tu soberbio trotoro, entusiasmado,
miraste al paladin infortunado
que el desempeño de tu brazo espera.

Cual águila veloz, rápida y fiera
 que en el aire su presa ha rebatado,
 te contemplo al volver alborozado
 ostentando la acción más lisonjera.

En torno al circo cantan la victoria,
 un vivo aplauso por doquier atruena,
 y todo tiende á coronar tu gloria.

En tanto de placer el alma llena,
 tañe su lira de infantil memoria,
 lira que nunca aduladora suena.

Alcaldes Ordinarios D. Juan de la Cruz Agramonte y D. José Tomás de Socarrás.

De la Hermandad D. Rafael de Armas y don Francisco Antonio García.

Síndico, Ldo. D. Miguel de Arce y Arada.

El Gobierno recompensó los servicios de Tacón con los títulos del Marqués de la Unión de Cuba y Vizconde del Bayamo: al Coronel Vázquez con el ascenso á Brigadier y á don Juan José Caballero con la Encomienda de Isabel la Católica.

En Enero de este año estableció el Ldo. don Eusebio Pérez, el colegio "La Santísima Trinidad", que produjo excelentes resultados para el país.

Constante el Cuerpo Capitalar en su propósito de ostentar su acendrado patriotismo, y su instintivo horror á la libertad

política, no podía dejar pasar, sin aprovecharla, la oportunidad que se le presentaba con la fuga del general Lorenzo, provocada por la actitud amenazadora y agresiva de Tacón, secundada por el Camagüey y otros pueblos de la provincia de Cuba; y no escatimó los plácemes á Tacón," por la gloria inmarcesible que había adquirido en su gobierno, salvando á los vecinos de la parte Oriental, de la terrible opresión que sufrieron con los extravíos de su Jefe, rebelde contra la autoridad Superior y la de S. M., sin derramamiento de sangre ".... Y á Vasquez, por que, "con una fidelidad verdaderamente española, salió al frente de la compañía de preferencia del Regimiento de Tarragona á auxiliar los brillantes escuadrones de lanceros y caballería, á llevar la libertad y la paz á aquellos pueblos que le desearon, la pidieron y la recibieron con los brazos abiertos.

Renunciada la 2^a escuélula municipal por los P. P. Coll, Clivillés y Ferrer, fundaron el magnífico colegio "El Calazancio," presentando á exámen sus alumnos en los días 9, 10, 11 y 12 de Febrero en la Parroquial Mayor. La novedad del acto celebrado en un templo: la extensión del elenco para los exámenes, que abrazaba los ramos de lectura, escritura, aritmética, y geografía, doctrina cristiana, gramática castellana, latina retórica, poética, urbanidad y deberes del hombre en relación á la moral; y sobretodo, la seguridad y acierto con que respondieron los examinados, pusieron de relieve la capacidad y competencia

de aquellos ilustrados Profesores, que desde ese memorable acontecimiento, el pueblo dispensó siempre su más decidida protección á aquél plantel de educación el más notable y escelente de su época.

El 28 de Abril se comunicó al Ayuntamiento la protesta que hicieron los Diputados cubanos, Excmo. Sr. D. Juan Montalvo y Castillo y Sr. D. Nicolás Manuel Escobedo, por la Habana; Oidor honorario D. Francisco de Armas, por Puerto Príncipe; D. José Antonio Saco, por Cuba, y Dr. D. Matias de Mesa, Suplente; en virtud de habersele negado la entrada en el Congreso Español, por haber declarado el Gobierno, "que no debían admitirse en aquél, Diputados presentes ni futuros por las Provincias de Ultramar".... Esta resolución recayó al acuerdo de las Cortes de 7 de Marzo del propio año, en que se declaró que, "no siendo posible aplicar la Constitución, que se adopte en la Península e Isla adyacentes, á las provincias ultramarinas de América y Asia, serán estas regidas y administradas por leyes especiales y análogas á su respectiva situación. y circunstancia, y propias para hacer su felicidad; y que en consecuencia no tomarán asiento en las Cortes los actuales Diputados por las expresadas Provincias".... Cuyo concepto se consignó en el artículo 80 de la Constitución del referido año de 1837.--Nótase en este acuerdo del Congreso una circunstancia particular, cual es la de que el liberalísimo Diputado conocido por "el divino Argüelles," que había promovido en las Córtes de 1811 la no admisión

en ellas de los Diputados de América, apoyara en 1837, á los 26 años, la proposición en igual sentido presentada en la sesión secreta del 16 de Enero por D. Vicente Sancho, la cual unida al informe de 10 de Febrero emitido por la comisión especial nombrada al efecto, produjo la resolución de 7 de Marzo ya citada: sobre cuya injusta resolución estendieron los Diputados cubanos la enérgica protesta de que se ha hecho referencia.

Proyectada desde el año anterior, como se ha visto, la línea férrea entre esta Ciudad y la de Nuevitas, y otorgada por el General Tacón la cédula de propiedad á perpetuidad, el 10 de Enero de este año; púsose mano á la obra con interés y decisión, si bien limitándola por entonces á las 21 millas que separan á Nuevitas de Santa Catalina, por ser la parte mas mala del camino, que se hacia intransitable en la estación de las lluvias, y por que la suscripción no cubría el presupuesto total.

Muchos y acalorados debates tuvieron que sostener los promovedores, ya por la prensa, ya privadamente, para combatir las preocupaciones de unos y el interés particular de otros, que por ignorancia ó mala fé contrariaban el proyecto. Para desvanecer tales errores tuvieron los empresarios la feliz ocasión de organizar una comparsa en el San Juan, en la cual, vestidos de trabajadores, llevaban los atravesaños, los rails, los carros y una locomotora, todo de madera y pequeñas dimensiones; armando el aparato de trecho en trecho de la calle Real del

paseo, a fin de que el pueblo en general pudiera tener exacto conocimiento de un ferro-carril. A vuelta de mil obstáculos, logró el infatigable Lugareño, presidente de la sociedad, como su iniciador, que la real junta de Fomento de la Habana, se suscribiera con 50,000 pesos en acciones; con cuya cantidad, la de 5,000 pesos suscrita por el Ayuntamiento de esta Ciudad y el contingente de los particulares, se concluyó el primer tramo, Mas era preciso terminar la obra, y se contrató un empréstito de medio millón de pesos con el opulento capitalista inglés Mr. Robertson, que realizado, permitió llevarla á cabo por completo: y lo que sucede siempre en negocios de tal magnitud en países rutinarios como lo era este; quebró la sociedad fundadora y hubo que rematar el camino para pagar á sus acreedores, sabiéndose una nueva sociedad formada por diez individuos con el capital de cien mil pesos cada uno, y á estos les ha producido píngues beneficios.

1224-233

1845.- El 21 de Diciembre llegó á esa Ciudad el Capitán General de la Isla don Leopoldo O'Donell, Conde de Lucena, que permaneció en ella tres días recibiendo obsequios y ovaciones públicas, sin proporcionar ningún beneficio al país, por que los gobernantes de ogaño no están sujetos á las severas prácticas de las leyes antiguas, que les prescribían visitar los pueblos dependientes de su Autoridad, cuando lo tuvieran por conveniente, sin anunciarse, ni aceptar hospedaje, convites ni festejos de particulares ó corporaciones; oyendo las quejas de los vecinos y las súplicas que se le hacían, enterándose minuciosa y prolijamente de las necesidades de dichos pueblos, todo lo cual debía hacerse constar en un libro en que habían de estamparse las resoluciones que adoptase: del cual se remitía al Supremo Gobierno para su conocimiento, quedando el original archivado en la Secretaría general para que sirviera de páuta ó guía en sus operaciones al que le sucediera en el mando. !Cuán distintos resultados no se obtendrían de visitas hechas en ésta forma!.....

Sin embargo de la ninguna utilidad que reportara la comarca, el Ayuntamiento conmemoró el acontecimiento, erigiéndole una columna en el paseo ó calzada de San Lázaro de que se hizo mención en otro lugar..... !En esas fastuosas ostentaciones se invierten los fondos públicos, que son la sangre de los pueblos,..... y se escatiman para atender á las más urgentes necesidades de los mismos!.....

252 253

Octubre 1846.- En este mes se suscribió el Ayuntamiento con cinco mil pesos para el ferro-carril entre esta Ciudad y la de Nuevitas, á fin de continuar la obra desde el paradero de O-Donell hacia esta Ciudad, estando ya terminado el primer tramo hasta la Ciudad ribereña;

Ha sido copiado del libro "COLECCION DE DATOS HISTORICOS- GEOGRAFICOS Y ESTADISTICOS DE PUERTO PRINCIPE Y SU JURISDICCION" por Júan Torres lasqueti, Habana, año 1888.

El escrito está en la página No. 256.

1851.- El 4 de Julio dieron el grito de Independencia en San Francisco del Jucaral, jurisdicción de las Tunas, D. Joaquin de Agüero y Agüero con cincuenta compañeros que se habían reunido en la "Loma de San Carlos", partido de Cascorro, donde se juramentaron y se leyó el acta en que así se consignaba. Derrotada y dispersa la partida, tuvo el resultado que se detalla en la nota 45 del Apéndice.

El 21 de Julio se presentaron al Teniente Gobernador de Nuevitas, acogiéndose á indulto, D. José Agustín Agüero y Arteaga, D. José Agustín Agüero y Sanchez, D. Francisco Hernandez Perdomo y D. Miguel Agüero y Agüero; los cuales juzgados en consejo de guerra fueron condenados á muerte, pero indultados, se les conmutó la pena por la inmediata de diez años de presidio ultramarino.

Aprehendidos el 1º de Agosto en "Punta Ganado," D. Joaquin Agüero y Agüero, D. José Tomás Betancourt, D. Fernando de Zayas, don Miguel Benavides, D. Miguel Castellanos y D. Adolfo Pierra, traídos á esta Ciudad y presos en el cuartel de Caballería, se les sometió á un consejo de guerra formado por el Coronel D. Ramón Contí, presidente; Vocales, Primer Comandante, D. José de la Gandara, T. C. D. José Villacampa, Comandante de Artillería D. Nicolás Otero, idem de Ingenieros D. Fermín Pujol, idem de Caballería D. Erasmo Ortembach y D. Antonio Gonzalez; suplentes, comandantes D. José Orus y D. Nicolás Pa-

vía, y Secretario capitán de caballería D. Tomás de Vicente Carrera.

Condenados á muerte Agüero, Betancourt, Zayas y Benavides, fueron ejecutados á la seis de la mañana del dia 12 del mismo Agosto en la sabana de Mendez.... Pierra y Castellanos fueron condenados á diez años de presidio en Ultramar.

En Setiembre, concluida su importantísima misión en esta Ciudad, regresaron á la Habana el General Lemery y su Secretario el comandante de caballería D. Francisco Montaos.

El 17 de Octubre se dispuso por la Capitanía General que los cargos de asesores políticos y militares, no fuesen desempeñados por un solo individuo, por los inconvenientes que ofrece esa práctica. ?Y no presenta los mismos inconvenientes ese dualismo en los gobiernos de la Isla? ?Como, pues, se combate tanto la separación de ellos...?

A consecuencia de abundantes y prolongadas lluvias, se desplomó el 6 de Noviembre á las diez de la noche, el aposento de la casa situada en la calle de la Reina esquina á la de San José, quedando muertos bajo los escombros dos niños de don José Rosales, que en aquel dormían. .

El 11 de Noviembre se anunció por los periódicos la venta del ferro-carril entre esta Ciudad y la de Nuevitas.

El 17 del mismo entró en el Ayuntamiento el Ldo. D. Francisco Iraola en lugar de don Francisco Rovirosa que había renunciado.

El 23 tuvo lugar en esta Ciudad la celebración de una fiesta cívico-religiosa, única en su clase que cuentan los anales de Puerto Príncipe. Tal fué la de dar lectura pública á una carta autógrafa de la Reina Isabel 2^a, en que consignaba las mas expresivas gracias al Ayuntamiento como representante del pueblo...."por no haber éste secundado los movimientos separatistas de Joaquin Agüero y Narciso López". Hé aquí la ceremonia: Reunidos en la Sala Capitular el Cabildo, la Audiencia, las Corporaciones Civiles y Militares y gran número de personas notables, se colocó la Real Carta en una bandeja de plata, que conducida por los Comisarios Capitulares Bachiller don Federico de Varona y Coronel de Milicias don Gaspar Betancourt, se llevó procesionalmente á la Parroquial Mayor, á cuya puerta principal esperaba/la comitiva el Vicario don José Manuel Rivera con todo el Clero; siguiendo en la forma que iba hasta el Prebisterio, donde se colocó la bandeja sobre una mesa allí preparada. Acto continuo los Comisarios portadores de la Real Carta la pusieron en manos del Vicario, que subió al púlpito y le dió lectura. Colocada de nuevo en la bandeja, se entonó un solemne Te Deum, y concluido, regresó la procesión al punto de su salida, acordando el Ayuntamiento que se archivara tan valioso documento con las debidas ceremonias. Así terminó la función, única de su clase vista en esta ciudad.

II

Camagüey, vivía en una noche de siglos de oscurantismo y atraso, dormido en sus tradiciones y leyendas. Todo era criollismo retardatario y vegetativo, a través de sus calles torcidas y angostas, con sus carroajes lujosos; sus San Juanes colorinescos, sus carrozas policromas y sus algarabías de sabor único y espectacular, sin más horizontes que sus llanuras esplendorosas y su feracidad de prodigo, reconcentrada en el espíritu nativo, arrullada por sus cantos de eternidad y acariciada por sus luces de faroles mortecinos; proyectando sus templos milenarios, en medio de una floración pétrea de una como hossana afirmación de su fe y candidez en el cielo.

Dentro de aquella ciudad de ha un siglo, que constituía el Puerto Príncipe, con sus quince mil habitantes, no había más que rezos y honestidad, donde el médico era tan innecesario como el notario, porque en aquellos seres acosados por la ignorancia, confesar al facultativo sus dolencias íntimas era tan pecaminoso como faltar a la palabra empeñada. Estas creencias firmísimas y éste espíritu regionalista, formaban del camagüeyano un ser refractario a toda innovación en sus hábitos y costumbres. Por ello fué que al solo anuncio de los llamados "caminos de hierro" que propulsó y llevó a cabo, después de cruentas vicisitudes y tropiezos incontables, Gaspar Betancourt Cisneros, encontrara recia y tenaz oposición a sus

proyectos, tildándosele de enajenado y recibiendo en premio de sus desvelos e inquietudes, acerbas críticas al abrir a la luz y a la civilización, su patria chica, objeto de su ideal y de su amor.

Gaspar Betancourt Cisneros, que era un espíritu alerta y de visión clara e inteligente, nacido en aquel medio de negación, se vió a los cuatro lustros de existencia precisado a abandonar la patria chica y en el contacto con otros mundos, su visión e inteligencia tomaron dilataciones incomensurables, para tener una mejor compresión del universo y ansias nobles de progresos y adelantos, que llevar en mejoramiento del lar nativo.

Estas preocupaciones por el mejoramiento del solar en que había nacido, no restaron acometividad en el gran cama-güeyano, para luchar también por la liberación de su patria y así le vemos a través de la historia, buscando el contacto con el gran libertador Simón Bolívar, al objeto de expulsar de Cuba la cruel dominación española en que el negro era un pobre perro esclavo y el nativo blanco estaba sometido de por fuerza a la más férrea y dura tiranía.

Gaspar Betancourt Cisneros, cariñosamente conocido por El Lugareño, fué el precursor del establecimiento de los caminos de hierro en la América, pues su proyecto y construcción del Ferrocarril de Puerto Príncipe a Nuevitas, constituye el primer esfuerzo en pro del progreso y civilización en este continente y aun de la misma Metrópoli, que entonces

nos sojuzgaba. Si otros méritos no hubiese tenido el gran patriota camagüeyano, este solo esfuerzo y sacrificio realizado por él, merecería la perpetuidad de su memoria, para honrarla y bendecirla eternamente. Empero, Gaspar Betancourt Cisneros, fué además el patriota, el estadista y escritor de acción que a la vez que divulgaba la luz de su saber, activaba el progreso material, para proporcionar a sus compatriotas y a sus semejantes los beneficios y comodidades de la civilización occidental, que comenzaba a proyectar sus luces en los pueblos del orbe y a través de lo arcano.

La humanidad le debe a este gran cubano y por ende austero y noble camagüeyano, sus titánicos esfuerzos, para colocar en un rincón de las Antillas, el filón de luz del progreso, bautizando con el humo de las locomotoras el hado de nuestros campos, como un rayo de vida, que proclamara a todos los vientos nuestra incorporación a los pueblos más adelantados del mundo.

Cuba, nuestra patria, no ha sabido honrar aun la memoria de Gaspar Betancourt Cisneros, en la medida de sus merecimientos y virtudes, porque enfrascada en luchas bizantinas y estériles, tiempo no ha tenido para glorificar a sus grandes hombres. Ahora con motivo de la solemne conmemoración del centenario del Ferrocarril de Cuba, aprovechamos la feliz oportunidad para rendirle al inmenso camagüeyano, nuestro tributo devoto de reconocimiento a sus excelsas virtudes, ya que en la

celebración de este centenario forzosamente la figura de Gaspar Betancourt Cisneros, es el eje del fausto acontecimiento.

La prensa de la Habana, ha dedicado copiosas informaciones y artículos periodísticos, encaminados a señalar el centenario del ferrocarril en Cuba, que en este año se conmemora, pero estas informaciones y artículos, en su mayoría están viviados en el error de afirmar que el primer ferrocarril y por tanto motivo de la festividad es el de la Habana a Güines y que es el primero también en los dominios españoles. Si se trata de demostrar que el referido ferrocarril de la Habana a Bejucal, fué el primero que se inauguró, más elementalmente que "corrió" no ya en las Antillas, sino en el resto de la nación española y aún de muchos países europeos y americanos, quizás aceptemos el postulado; pero si lo que se quiere celebrar es el primer centenario del ferrocarril cubano, hay que convenir que ya se debió haber celebrado ha algunos años, y que ese honor corresponde indudablemente al ferrocarril camagüeyano, al de Puerto Príncipe a Nuevitas, al que soñó y realizó el ilustre patricio Gaspar Betancourt Cisneros, El Lugareño, que fué el primero que ideó, que pensó, que proyectó, que escribió y que estudió el asunto en América y que inició su construcción, aunque, efectivamente, el de la Habana a Bejucal fuera el primero que se abriera al servicio público, porque sus constructores tuvieron a tiempo el dinero necesario para ello, y lo terminaron antes que el ferrocarril camagüeyano.

La prioridad sin duda alguna, de esta feliz iniciativa y

la cristalización de este sueño, se debe a los tesoneros esfuerzos, a la firme y decidida voluntad de Gaspar Betancourt Cisneros, pagando de su peculio particular gastos y cuanto fuese necesario, para que el ingeniero Charles Hampder, levantara planos, hiciese memorias y en definitiva trazara el ferrocarril, que después de cerca de siete años de sacrificios y obstáculos, fué inaugurado al servicio público en un alarde mayúsculo de perseverancia y firmeza, a la par, que abriendo el surco maravilloso del progreso de América, en el alborozo de un pueblo, que contemplaba delirante y asombrado la magnitud y éxito de la empresa.

Ha sido copiado del libro "CAMAGUEY A TRAVES DE LA HISTORIA" por Amado R. Freyre. Camagüey, Cuba. 1937.

El escrito se extiende desde las páginas números 23 a la 29.

En New York se encontraba El Lugareño, cuando la prensa europea llevó a través del Atlántico interesantes y datalladas noticias e informaciones, relacionadas con el evidente y rápido progreso que a la sazón presentaban los ferrocarriles de Inglaterra y Francia, en cuyas naciones comenzaban a rebasar del periodo de experimentación y ya resultaban de verdadera utilidad en la práctica en que habían sido sometidos los construidos en años anteriores y que aconsejaban su adopción como medio ideal para el transporte de viajeros y mercancías, dando facilidades no logradas hasta entonces, a todas las actividades humanas. El patricio camagüeyano, que ya conocía todos los trabajos experimentados en ambos países y sus resultados satisfactorios para la ingeniería, las finanzas y el adelanto general que prometía esa conquista de la civilización a la humanidad, concibió la idea feliz de construir un camino de hierro que pusiera en rápida, cómoda y segura comunicación a Puerto Príncipe, su ciudad natal, su patria chica, con uno de los embarcaderos de sus dilatadas costas, prefiriendo a Guanaja o Nuevitas, como sitios más cercanos entre aquella población y el litoral. Desde entonces esa idea luminosa llenó por entero su vida de luchador; fué su obsesión perenne y a su consecución dedicó lo más sano y noble de sus energías, consagrando su existencia plena, hasta que al fin, años después, pudo ver el triunfo de aquélla, al contemplar la crisálida de su pensamiento, materializado en una obra tan

bella y tan útil como él la concibió.

En 1824 vivía también en New York, el sabio bayamés José Antonio Saco, una de las más legítimas glorias de la cubanidad y un verdadero símbolo de ciudadanía, que redactaba en esa fecha su "Memorias sobre caminos de la Isla de Cuba". El Lugareño, que en sus mocedades había recorrido varias comarcas cubanas y realizado frecuentes viajes a caballo, entre Camagüey y la Habana, suministró a Saco, concluyentes datos y detalles precisos sobre la materia que lo ocupaba, datos y detalles, que el insigne bayamés supo aprovechar para ilustrar su luminoso trabajo, premiado luego por la Real Sociedad Patriótica de la Habana, con una cantidad en metálico y la distinción de Socio de Honor de aquella institución, discernida en 14 de diciembre de 1829. José Antonio Saco, generosamente cedió parte del dinero del premio recibido, a beneficio de las Escuelas Primarias, que sostenía la sociedad. De esta Memoria surgió poco después la idea de construir ferrocarriles en Cuba, patrocinada por el Real Consulado, después la Junta de Fomento; pero cuando ya El Lugareño, había iniciado y costeado los estudios preliminares para la realización de su magnífico proyecto ferroviario en la región camagüeyana, que fué una noble ambición de su vida y un orgullo muy legítimo de Camagüey.

En efecto; en 1828, El Lugareño hizo conocimiento y luego estrechó amistad con el ingeniero inglés Charles Hampder,

que había establecido en New York, por esa época una oficina de negocios y se anunciaba, como experto en el estudio y construcción de puentes, caminos y ferrocarriles. Este profesional tenía el record de haber trabajado en la construcción del ferrocarril de Liverpool a Manchester y que había confeccionado un proyecto, memorias y planos de otro que se intentaba construir en Francia, y por lo tanto, esos estudios le dieron experiencia profesional y se le consideraba como acreditado perito en la materia, a pesar de que el ferrocarril estaba en pañales todavía, por haber pocos en explotación. Esos conocimientos prácticos de Charles Hampder, uno de los primeros precursores ferroviarios de América, entusiasmaron, arrebataron, digámoslo así, al ilustre patrício El Lugareño, que no dudó en vincularlo a la realización de sus sueños, a la consecución de su caro ideal, a la empresa ferrocarrilera que proyectaba y que llegó a ver convertida en hermosa y bella realidad.

A fines de ese mismo año de 1828, zarpó del puerto de New York, el bergantín americano "The Sun" bajo la dirección del capitán John Clever, conduciendo carga general con destino a Nuevitas, donde debía recoger, antes de retornar a los Estados Unidos, azúcar, aguardiente, cueros, madera, mieles, tasajo, sebo y otros productos criollos de fácil venta en el mercado americano. El Lugareño, aprovechó la ocasión para decidir a Charles Hampder a venir a Camagüey y estudiar, si--

quiera someramente, sobre el terreno si era posible la construcción del camino de hierro que proyectaba. El patrício entregó dinero bastante para los gastos del viaje al ingeniero inglés, así como varias cartas de presentación y recomendación para sus amigos de Nuevitas y Puerto Príncipe, y después de feliz travesía éste llegó sin novedad a las playas cubanas, siendo portador del colosal proyecto y en quien El Lugareño, había confiado la histórica misión de iniciar en esta Isla de maravilla, los trabajos preliminares de trazado y construcción de nuestro primer ferrocarril, que por esta circunstancia es el primero del país y aun de América, por orden cronológico, de su proyecto y estudio, aunque sus locomotoras fuesen las segundas en prestar servicios públicos, en el transporte de viajeros y cargas, por los factores adversos que desde sus inicios gravaron fatalmente sobre la empresa y que retardaron la terminación de la vía.

III

En Nuevitas, el ingeniero Charles Hampder, pasó a visitar a las autoridades, para cumplimentarlas, como era de rigor en aquella época cuando llegaba un viajero a extranjeras playas, y a la vez, solicitó permiso para entregar a los amigos de El Lugareño, las cartas de presentación de que era portador, cuyas misivas fueron examinadas previamente por dichas autorida-

des, que otorgaron el permiso al ingeniero para aguardar allí la resolución del Teniente Gobernador de Puerto Príncipe, Teniente Coronel Francisco Sedano, a quien se le avisó de la presencia del referido profesional en aquel puerto y la intención que lo animaba por sugerencias de El Lugareño, a reconocer el territorio, para ver si era posible la construcción del ferrocarril que proyectaba.

Sedano, a su vez, consultó el caso al Capitán General de la Isla, Mariscal de Campo y luego Teniente General Dionisio Vives, ordenando a las autoridades de Nuevitas que enviaran, "bajo estrecha, pero discreta vigilancia" al forastero, a su presencia. Así se hizo y Charles Hampder, fué conducido por un cabo de ronda y dos soldados veteranos hasta la ciudad de Camagüey, en caballos equipados al efecto, en cuyo viaje aquél aprovechó para, de paso, examinar el camino recorrido, que encontró apropiado y excelente para la construcción del ferrocarril, por la ausencia de lomas, que facilitaría mejor los trabajos y la construcción resultaría, al cabo, menos costosa.

Al llegar a Camagüey el ingeniero inglés, fué alojado cómodamente en la residencia de un familiar de El Lugareño, donde fué visitado por las clases más distinguidas de la sociedad y las autoridades, mientras el pueblo humilde hacia los más variados comentarios acerca del proyecto ferroviario, que estimaba un sueño, una cosa irrealizable. Generalmente servía

de intérprete en las entrevistas oficiales y particulares que celebró Hampder, un joven de apellido Usatorres, camagüeyano, pero educado en los Estados Unidos, que hablaba el inglés a la perfección, pues entonces no eran muchas las personas que se dedicaban al estudio de otras lenguas y el propio inglés no hablaba sino su lengua nativa.

Los camagüeyanos en sus llamadas clases vivas, recibieron en general con agrado, la idea de construir un ferrocarril desde Camagüey a la costa, y entonces los simpatizadores de la empresa comenzaron a dar señales de rivalidad, porque unos querían que, como pensaba El Lugareño, la línea fuese hasta Nuevitas, pero otros sostenían que convenía más a Guanaja, y todos querían tener la razón, lo que demostraba dos cosas: que ya el ferrocarril tenía ambiente y que cada uno quería tenerlo más cerca de sus tierras, de sus intereses, ya que con la vía tomarían mayor valor y sus frutos fácil acceso a los mercados del exterior. Desde luego, que hubo individuos que al primer momento se pronunciaron contra el proyecto y hacían críticas mordaces sobre el particular, alegando muchos que El Lugareño, se había vuelto loco de atar, al pretender una cosa imposible. Y es famoso el dicho de un Agramonte, que era contrario a la idea, quien en distintas ocasiones, se expresó públicamente en forma despectiva e hiriente contra el patricio y dijo:

"Este Gasparito está loco; solamente a un iluso como es él se le ocurre intentar la construcción de un camino de hie-

rro de aquí al mar, sin tener en cuenta que en el mundo no hay bastante mineral para tal obra, que resultaría más difícil que la gran muralla ~~china~~." "

Y era que el tal Agramonte, como la mayoría del vulgo, creía que se trataba de un camino, de una vía de veinte y cuatro varas de ancho, pavimentada de hierro, por donde habían de rodar los wagones. No tenían noción de lo que eran los rieles ni las locomotoras y demás anexos de un ferrocarril, así es que muchos combatían la idea por ignorancia, no por mala fe ni espíritu rebelde al adelanto de la humanidad.

A los quince días de haber llegado el ingeniero a la ciudad de Camagüey, se recibió la contestación del Capitán General, en el sentido de que se le permitiera a aquél recorrer el terreno y examinar los lugares por donde se proyectaba establecer la vía, pero sin levantar planos, pues el proyecto de construir ferrocarriles en Cuba, en principio, era contrario al parecer de la Capitanía General, que había consultado el caso con el cuerpo de Ingenieros del Ejército, que se oponía a ello, por considerarlo peligroso para futuras campañas o invasiones. En seguida el ingeniero inglés, salió acompañado de varios vecinos a examinar el camino hasta Guanaja; regresó a Camagüey y seguidamente marchó a Nuevitas, y a principios de 1829, a bordo de la fragata americana "The Star" regresó a New York, a dar cuenta de sus estudios a El Lugareño, asegurándole que el ferrocarril entre Puerto Príncipe y Nuevitas, era

realizable y de floreciente porvenir, dado lo fértil y próspero de la región, que auguraba un rotundo éxito a la empresa.

Las aseveraciones de Charles Hampder, alentaron al patriicio camagüeyano, afirmándolo aún más en su decisión y en su idea de realizar la empresa, cuando aquél, varios días después de su llegada, una vez que descansó de las fatigas del viaje, le dió por escrito su opinión, ilustrando su tesis con bosquejos del territorio recorrido y otros detalles relacionados con el proyecto, todo ello en forma elemental, rudimentaria, pues ya sabemos que las autoridades españolas de la Isla, no le permitieron al ingeniero inglés, levantar planos, ni hacer mediciones, ni mucho menos hacer apuntaciones ni escritos sobre el país, en el temor quizás de que se trataba de algún espía, que abrigara planes siniestros contra la dominación española en Cuba.

Así fué, en verdad, como se realizó el primer estudio del Ferrocarril camagüeyano, a fines de 1828 y principios de 1829, por lo que queda demostrado que fué el primero que se pensó, proyectó y estudió en esta Isla y dominios españoles de la época, aunque, como decimos antes, el primero que se abrió a la explotación pública fué el de la Habana a Bejucal, el 19 de noviembre de 1837, ahora hace cien años, pero de vía estrecha y sin cubrir el proyecto que comprendía de la Habana a Güines, mientras que el de Nuevitas a Camagüey, ya tenía construido

más de veinticinco kilómetros en el trayecto de Nuevitas a un lugar denominado Santa Catalina y de vía ancha, la más ancha que se ha construído en el mundo; no corriéndose entonces las locomotoras, porque no tenía objeto, ya que entre Camagüey y Nuevitas, no existía pueblo alguno en aquella fecha.

IV

Cuando Gaspar Netancourt Cisneros, regresó a Camagüey (2) ya traía plasmado en su mente el ferrocarril de Puerto Príncipe a Nuevitas, y a los pocos meses de permanencia en su patria chica, personalmente se dedicó a hacer reconocimientos de los lugares por donde había de construirse la vía; en 1834, después de un nuevo viaje que realizó al extranjero, volvió a Camagüey acompañado de otro ingeniero especializado en caminos, de nacionalidad americana, llamado Wilson, al objeto de realizar como se realizó, un nuevo estudio sobre el terreno y entonces llegó a la conclusión definitiva de que la línea férrea debía partir del lugar entonces conocido por Mayanabo, en la bahía de su nombre, o sea donde actualmente se encuentra el Puerto de Tarafa. Todos estos trabajos preliminares para la iniciación del ferrocarril ocasionaban grandes gastos que eran pagados del peculio particular de El Lugareño y que nunca les fueron reembolsados, ya que él jamás tuvo ánimo de lucro en el negocio ni vió en el ferrocarril un filón de ex-

plotación en su favor, sino la arteria principal de la comarca, que había de dar vida y prosperidad a Camagüey.

A partir de entonces, comenzó para El Lugareño, una segunda y más difícil etapa, en su labor gigantesca, como complemento de la realización de su idea, esto es, levantar el capital necesario para organizar la compañía que había de construir y explotar el ferrocarril. Aunque al principio la idea de construir la vía de comunicación había encantado a los vecinos pudientes, cuando llegó la hora de su realización y El Lugareño solicitó de sus amigos la ayuda monetaria para la empresa, muy pocos fueron los que adquirieron acciones de la misma; la mayoría de los ricos de la población, siempre tacaños y poco emprendedores, rehusaron aportar su dinero al negocio, por lo que la formación de la compañía tardó algunos años. Mientras El Lugareño, pagaba los gastos de estudios y todo cuanto se relacionara con el proyecto, todas eran alabanzas y admiraciones, pero en cuanto solicitó la cooperación se la negaron los ~~mismos~~ que iban a ser beneficiados con la vía. De ahí que, la iniciación de los trabajos de construcción se aplazaran y dieran lugar a que funcionara primero el de la Habana a Bejucal.

Empero cuando los camagüeyanos, conocieron que ya en la Habana, se proyectaba establecer un ferrocarril, se reunieron algunos amigos de El Lugareño y organizaron la empresa. Meses después ya se hablaba con entusiasmo e insistencia de los tra-

bajos de construcción y en carta que Anastasio Orozco y Arango, en primero de abril de 1836 envió desde Puerto Príncipe a Domingo Delmonte, entre otras cosas, le decía:

"Se sigue trabajando en la memoria del camino de hierro o mejor dicho, la está trabajando Gaspar Betancourt Cisneros i estamos viendo el mejor modo de conseguir la licencia, i de que tenga efecto esta agigantada empresa; yo activo lo que puedo, pues sino sale el camino de hierro algo bueno saldrá, sin menearse no se saca nada". (3)

Indiscutiblemente, que muchos meses antes, ya habían comenzado los trabajos de construcción, cuyos gastos se iban pagando a medida que se colocaban las acciones y se cobraba su importe; además El Lugareño, muchas veces adelantaba cantidades de dinero para sufragar los gastos que eran indispensables, entusiasmado como estaba en la realización de sus planes. Mas a pesar de haberse iniciado los trabajos, la idea seguía siendo combatida sañudamente por un grupo de ignorantes, que presagiaban ruinoso fracaso a la empresa, por lo que El Lugareño, tuvo necesidad de recurrir a todos los medios posibles para que las obras no se paralizaran y hasta adoptar resoluciones como la siguiente:

"Proyectada, como se ha dicho, la línea férrea entre Camagüey y Nuevitas, y otorgada por el General Tacón, la cédula de propiedad a perpetuidad, el 10 de enero de 1837; púsose mano a la obra con interés y decisión, si bien limitándola por

entonces a las 21 millas que separan a Nuevitas de Santa Catalina, por ser la parte más mala del camino, que se hacía intransitable en la estación de las lluvias, y porque la suscripción no cubría el presupuesto total.

Muchos y acalorados debates tuvieron que sostener los promovedores, ya por la prensa, ya privadamente, para combatir las preocupaciones de unos y el interés particular de otros, que por ignorantes o mala fe contrariaban el proyecto en ejecución. Para desvanecer tales errores tuvieron los empresarios la feliz ocurrencia de organizar una comparsa en el San Juan, en la cual, vestidos de trabajadores, llevaban los atravesanos, los rails, los carros y una locomotora, todo de madera y pequeñas dimensiones; armando el aparato de trecho en trecho en la calle Real del paseo a fin de que el pueblo en general pudiera tener exacto conocimiento de un ferrocarril.(4)

Después de muchas e incontables visitudes y sinsabores, al fin, El Lugareño, llegó a ver la terminación de la vía, que partía desde la bahía de Mayanabo, en Nuevitas hasta Sabana Nueva, a cuatro kilómetros de la ciudad de Camagüey y el domingo 5 de abril de 1846, quedó inaugurada y al servicio público la Empresa ferrocarrilera, que había ideado, proyectado y construido el patrício camagüeyano, celebrándose en el paradero "O'Donell" el 10 de mayo siguiente, un gran baile, con que la empresa festejaba el grande y fausto acontecimiento.

Las dificultades aumentaban y para la terminación de la vía, El Lugareño, tuvo necesidad de recurrir al opulento capitalista inglés Robertson, con quien concertó un empréstito de medio millón de pesos y ya en explotación, el Ayuntamiento de Camagüey, se suscribió con 50 mil pesos en acciones. Al fin, la vía fué extendida hasta la misma ciudad de Camagüey, levantándose el antiguo paradero "San José" ya destruido.

Pero la compañía no pudo pagar el empréstito y Robertson se vió precisado a anunciar la venta del ferrocarril para liquidar las deudas, y en "13 de diciembre de 1852, mancomunadamente ocho propietarios principales de aquel territorio (Camagüey) a saber Tomás Pío Betancourt, los herederos de Mauricio Montejo, Francisco Iraola, Miguel Aróstegui, Carlos Varona, Pedro Manuel Guerrero, los herederos de Sebastián de la Vega y Juan Tomás O'Reilly, adquiriéndole en un millón de pesos fuertes, que era poco más o menos el valor a que la contru-- había subido, y no recogieron durante algunos años beneficios para cubrir sus desembolsos, teniendo que atender los nuevos dueños, con los ingresos de la explotación a multitud de obras de edificaciones, y reparaciones de almacenes que estaban des- cuidados, al paso que el presupuesto anual de gastos de personal y material ascendía a unos 40 mil pesos fuertes. En 1857,

fué cuando pudieron repartirse un dividendo, habiendo producido el ferrocarril 152,942 pesos fuertes y sus productos en 1858 no pasaron aun de 163,968 pesos fuertes(5).

Por entonces los mayores ingresos de la empresa consistían en la conducción de azúcares, mieles, aguardientes, maderas y, sobre todo, mineral de cobre de las minas de Bayatabo, que tenía buen precio en el mercado, pero entradas ciudades, todavía en 1860 no existía poblado alguno junto a la vía, levantándose más tarde el de Minas. Sin embargo a partir de este año, la Empresa tuvo vida próspera y repartía crecidos dividendos entre sus accionistas. Entre el cuatrenio de 1854 a 1858 tuvo una utilidad líquida de 372,813 pesos, que era magnífica ganancia para el capital impuesto en el negocio, que como sabemos, fué de un millón de pesos. Diez años después, ya sus propietarios habían ganado más de la cantidad empleada en la adquisición del ferrocarril, por lo que, de ahí en adelante, una vez redimido el capital aportado, todas fueron utilidades.

Las características de este ferrocarril eran curiosas, tenía cédula a perpetuidad, es decir, que no caducaba nunca, concedida por el General Tacón en enero de 1837; era uno de los ferrocarriles más ancho del mundo; quemaba leña; no se registraban casi nunca accidentes; sus trenes corrían con una exactitud asombrosa, pues su itinerario siempre era rigurosamente cumplido, porque no había retrasos, entorpecimien-

tos ni demoras de ninguna clase; era también uno de los transportes más caros del mundo, tanto en sus fletes como en sus pasajes; su taller de reparaciones era completo y sus maquinistas expertos mecánicos a la vez, pues ingresaban de aprendices e iban ascendiendo hasta llegar a desempeñar el oficio con verdadera competencia y eficacia, y el día último de cada mes, salía el tren de pagos a entregar a cada empleado, obrero o contratista su sueldo, jornal o saldo respectivo.

La compañía llegó a tener once locomotoras y cada una su nombre, además de su número, helas aquí: número uno, El Lugarño; número dos, La Feliz; número tres, La Avellaneda; número cuatro, América; número cinco, Cuba; número seis, Habana; número siete, Colón; número ocho, Camagüey; número nueve, Centenario; número diez, Libertad y número once, República. Los coches de pasajeros eran de primera, segunda y tercera clases; habían trenes ordinarios o de obligación, los lunes, miércoles y viernes; los demás días eran extraordinarios y dichos trenes eran mixtos de viajeros y cargas.

Durante las guerras de independencia, como era la única vía de comunicación que tenía la Plaza con Nuevitas y por ella se conducían tropas, material de guerra y provisiones para las fuerzas españolas, fué muy hostilizada por los mambises, al extremo que los trenes corrían fuertemente escoltados y la línea estaba defendida por 72 fuertes y otros tantos fortines, lo que no evitaba que los libertadores, frecuentemente, vola-

ran convoyes y puentes, quemaran alcantarillas y realizaran grandes deaños a la empresa, que tenía a veces, que paralizar el tráfico por varios días.

N O T A S

En la página No. 9.

(2)

Raimundo Cabrera en "Cuba y sus Jueces", pág. 296, dice que fué en 1832, pero Calcagno, en su diccionario, asegura que en 1834, nos inclinamos a creer que la primera fecha es la correcta.

En la página No. 11.

(3)

Academia de la Historia de Cuba. Centon Epistolario, página 11.

En la página No. 12.

(4)

Juán Torres Lasqueti. Colección de datos. Pág. 232.

Ha sido copiado del libro titulado "CAMAGUEY A TRAVES DE LA HISTORIA", *ensayo polémico histórico*, por Amado R. Freyre. Camagüey, Cuba. 1937.

El escrito se extiende desde la página número 31 a la 55.

Se

Muy querido Emilie.

Conoces

me pediste el sábado

de decirte que en un

do por "El Fugazetín" (di-
lado "El Fugazetín en la

cuadra en la Gaceta de Pueb-
lo 7 de 1840; en ese "Came-

entre otras consideraciones

--- "Es pues el caso y

ra" (se refiere a los casos

no de hielos) "que en el

dinero y falta la voluntad

falta el espíritu de arado-

ra; lo cual señores (de

que echarme roncas) ha-

tan poco le había en la

el Camagüey obtuvo su

de propiedad y principios

para construir un cas-

par compañaía aco-

ga Ud. me

sal riego no olvida lo

244
y tiene
y serias
nos abst
-el que
eia, de q
los que
agotad
de esa
nos a
a la l
dades.
go y co

t/c. Jos
H.
Tel.

111
Sept. 27/937

Mi querido Emilito:

Conociente con lo que
me pediste el sábado, tengo el gusto
de decirte que en un artículo firma-
do por "El Fugareño" (Diario de la Hab.), titu-
lado "El Fugareño en la Habana" y publi-
cado en la Gaceta de Puerto-Príncipe, de Ene-
ro 7 de 1840; en ese Comunicado, se leen,
entre otras consideraciones, lo siguiente:
--- "Es pues el caso y causa de esta demis-
ta" (se refiere a la construcción de cami-
nos de hierro) "que en el Camagüey pobreza
dijo y falta la voluntad de darlo, porque
falta el espíritu de asociación y de empre-
sa; lo cual señores Habaneros (no hay
que echarnos roncas) he demostrado que
tampoco le había en la Habana, cuando
el Camagüey obtuvo su primer cédula
de propiedad y privilegio privilegio
para construir un camino de hierro
por compañía anónima."

Ya Ud. ve que este correspon-
sal ruego no olvida lo que prometiste

244

y tiene especial gusto en complacer
y servir al historiador de la Ciudad
no obstante haber tenido la desgra-
cia, -el que escribir-
de que los pocos cuadernos que
los que tanto se intercambiaba, se hayan
agotado. Lo consuela, sin embargo
de esa pena, el saber como nos ha-
mos aficionados los habaneros
a la lectura de muestras antigua-
dades. Como siempre, muy am-
igo y compaginero afectísimo
Galerías Cárdenas

t/c. Josefina 12
Valeera
Telf X. 19.92.

IP

PATRIMONIO
DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

BAUTRIMIENTO
DOCUMENTAL
CONSEJO NACIONAL
DE ASESORES
CABA

