

ENRIQUE H. MORENO

Calle 9 (Línea) No. 50 758

VEDADO. - HABANA

Noviembre 4 de 1937.-

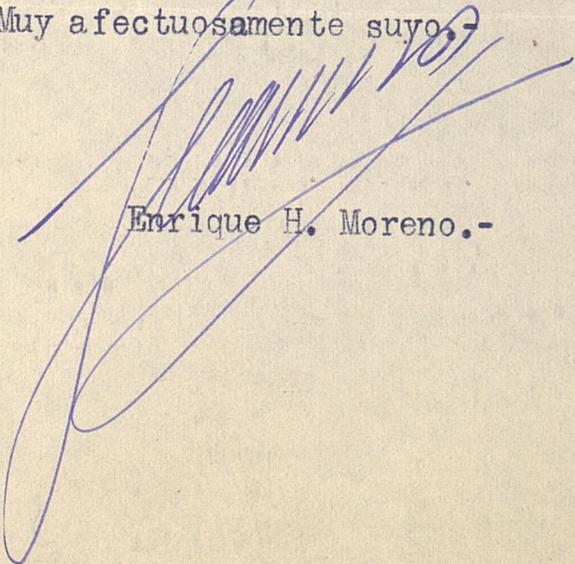
Sr. Emilio Roig de Leuchering.-
Departamento de Cultura Municipal.
C i u d a d .-

Estimado amigo:-

Cumpliendo lo que ofrecí a usted esta mañana, le estoy acompañando las notas que hube de tomar 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 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 por el Real Consulado, se ocupe de ensayar un ferrocarril que una 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 ~~se~~unió el Coronel Francisco Lemaur.-

Los estudios del proyecto duraron hasta 1833 y en ese tiempo se ponderaron posibilidades de todas clases y bus có la solución a todos los obstáculos. 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.-

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 pararse 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 pleni-

tenciario 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. White \$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 ^{extraído} ~~hecho~~ 204.146 metros cúbicos de tierra, 106.729 metros cúbicos de ~~laxa~~ 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 rio Almen-

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~~ en los seis y medias leguas de Garcini a San Felipe y Santiago del Bejucal y acordó tambien: "avisar al Capitan General que el domingo ^{del corriente} 19, en celebración de los dias de la Reina Nuestra Sra. Doña Isabel II" se inauguraria 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 de la 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, AM. Escobedo, W. de Villa Urrutia.- Ingeniero Alfredo Cruger.-

El servicio de pasajeros quedó abierto por quince dias. Luego habria 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 Juanes, Sobrestante, (especie de administrador de la empresa), Jose Vic-

torino Carcasés, Guarda almacén en la Habana, Miguel Tarafa, Guarda almacén en Bejucal. Los demás empleados setomaron de personal dela 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 y \$50.00 los demás.-

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

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

Después dela inauguración la Junta de Fomento envié un informe al Capitán General, dándole cuenta de ella y hacia constar que desde la madrugada de 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 considerable de personas agolpándose frente a los lugares del tránsito" .-

Decia además la Junta de Fomento en dicho informe, que se habia 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 de los pensados en la diferencia que habia en el precio del hierro y que habia 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 e interés privado y he aquí otro motivo de complacencia para la Junta".-

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 de policia "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 ch costo de \$26.870.91. Las locomotoras costaron \$14.500.00.

Las locomotras que habia 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 debia ser por cinco años, pagando el arrendataria \$130.00.00 el primer año y luego \$10.000.00 más cada año, hasta \$170.000.00 el ultimo 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.-