

Reunión Cubana  
ab. jun 1958

## El primer ferrocarril construido en Cuba

A las ocho de la mañana del domingo 19 de noviembre de 1837, en medio de un aguacero torrencial que había caído desde la madrugada, salió un tren de la estación provisional en la Quinta Garcini con setenta pasajeros para efectuar "la apertura pública del camino de hierro de esta Capital a la Ciudad de S. Felipe y Santiago de Bejucal".<sup>1</sup> Los setenta pasajeros pagaron veinte reales en primera clase y cinco en tercera por el privilegio de arriesgar sus vidas en celebrar los días de su joven reina, Isabel II, en una manera tan original; por ese motivo se había señalado el día 19.

El tren recorrió la falda del Príncipe, la Ciénaga, y hasta Rincón y Bejucal. No aparecen datos sobre el número de coches que llevó este tren, pero siendo la capacidad de cada coche 24 o 26 personas<sup>2</sup> debía de tener tres por lo menos, y probablemente unos vagones de carga entre los pasajeros y la locomotora. Sobre este último punto no estamos seguros, pero hay una indicación interesante en los anuncios que se publicaron en el *Diario de la Habana* de aquella época. El primer anuncio salió el 17 de noviembre debajo de un dibujo del tren con un coche adjunto a la locomotora y dos vagones de carga detrás. Al día siguiente el anuncio

<sup>1</sup> Archivo Nacional de Cuba, Junta de Fomento, libro 187, p. 92-95.

<sup>2</sup> *Idem.*, p. 95-96. *Diario de la Habana*, 25 de noviembre de 1837.

## Revista Cubana

apareció con el mismo dibujo. En el tercer anuncio, que se publicó en el *Diario* del 25 del mismo mes, el dibujo tenía un tren con dos vagones de carga próximos a la locomotora y dos coches de pasajeros detrás de ellos. Los pocos datos que encontramos no nos explican el cambio en el dibujo y la imaginación del lector tendrá que suplir la deficiencia.

Para los antecedentes de este viaje tan significativo tenemos que buscar en el siglo anterior, cuando el Intendente de Marina, el Conde de Macuriges, proyectó un canal para unir la capital de la Isla con el distrito de Güines. Macuriges firmó su proyecto en 1767 con el propósito de facilitar el transporte de maderas de los montes de Güines hasta la Habana para el uso del astillero y para enviar a España. Las autoridades estudiaron varias rutas, incluyendo el río de Jaruco, pero escogieron la del "Río de Güines" hasta la Chorrera vía "Río de la Prensa". Los ingenieros navales hicieron las nivelaciones sobre esta ruta y sus planos se encuentran hoy en el Archivo Nacional<sup>3</sup>. Sin embargo, el proyecto cayó en el olvido hasta que se fundó el Consulado de la Habana. Esta corporación apenas había inaugurado su trabajo cuando el síndico, Francisco de Arango y Parreño, llamó la atención del Consulado al antiguo proyecto. Pidió informes al Capitán General el 2 de octubre de 1795, y en la sesión del 21 del mismo mes la corporación acordó pedir informes al Comandante de la Marina y al Ingeniero de la Ciudad de la Habana, Francisco Le Maur. Los dos correspondieron con informes y el Consulado acudió al Rey para el requisito de permiso, y auxilios. Este mandó órdenes para que Le Maur se trasladara a San Marcos de Apalache, en la Florida, para unas obras militares, y confió al Conde de Mompoix el construir un canal "desde los montes de Güines para conducir Maderas a este arsenal".

<sup>3</sup> Archivo Nacional de Cuba. Junta de Fomento, legajo 115, núm. 4844.

## El primer ferrocarril construido en Cuba

Eso tuvo lugar el 10 de agosto de 1796. Una guerra estalló con Inglaterra poco después, la cual, según parece, causó el olvido otra vez del proyectado canal.<sup>4</sup> Aunque Le Maur estudió el asunto algunos años más tarde, el momento de empezar el trabajo nunca llegó. Mientras tanto el Consulado gastó miles de pesos en reconstruir el camino de la Habana a Güines y otros miles en construir y reconstruir caminos en otras partes de la Isla.<sup>5</sup> Así Cuba no tenía una época de construcción de canales como tantos otros países, pero el interés en el asunto preparó el camino para la construcción de ferrocarriles.

En 28 de marzo de 1830 un tal Marcelino Calero, que se dice a veces residente de Londres y otras de Madrid, recibió licencia real para construir un ferrocarril entre San Lucar y Rota.<sup>6</sup> Parece que Calero tenía la ambición de ser un magnate de ferrocarriles en España y sus colonias, pues propuso también al Capitán General de Cuba la construcción de un camino de hierro entre la Habana y Güines. Y aquí vamos a copiar unas palabras del *Diccionario* de Pezuela para aclararlas, que dicen como sigue:

La España trastornada por guerras civiles y revueltas, con un Erario insuficiente hasta para las necesidades más precisas, ni pensaba en establecer aun el menor ferrocarril cuando ya desde 1830 la Sociedad Económica de la Habana publicaba un informe promoviendo la construcción de caminos de hierro...<sup>7</sup>

Es verdad que las guerras civiles atrasaron la construcción de ferrocarriles en España, pero Pezuela, que

<sup>4</sup> *Idem.*, legajo 115, núm. 4844; libro 161, p. 54-55, 60-62; y libro 162, p. 30-35.

<sup>5</sup> *Idem.*, libros 160-180.

<sup>6</sup> *Idem.*, legajo 129, núm. 6373. *Memorias de la Sociedad Económica*, 1839, p. 84-85.

<sup>7</sup> Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, de la Isla de Cuba*, II, p. 330.

## Revista Cubana

generalmente tenía razón, evidentemente no había visto todos los papeles de la Junta de Fomento cuando escribió aquellas palabras. Cuando la comisión en pro del ferrocarril en Cuba pidió el real permiso para su obra, el Ministerio le mandó una copia impresa de la licencia concedida a Calero para la construcción del ferrocarril ya mencionado, para su información y gobierno.<sup>8</sup>

Volviendo a la carta de Calero: El Capitán General refirió su carta a la Real Sociedad Patriótica de Amigos del País y esta sociedad, después de discutirla, propuso al Consulado, y al Ayuntamiento de la Habana, una comisión de las tres corporaciones para estudiar el proyecto. La invitación al Consulado llevaba la fecha del 23 de julio de 1830. En su sesión del 30 del mismo mes el Consulado aprobó la idea,<sup>9</sup> y la comisión empezó a funcionar inmediatamente, compuesta de las siguientes personas: El Capitán General Vives y el Superintendente Villanueva; Carlos José Pedroso y Francisco Romero y Núñez, para el Consulado; el Marqués de Cañada Tirry y Juan Agustín Ferrety, para la Real Sociedad Patriótica; y Andrés de Zayas para el Ayuntamiento.<sup>10</sup> Estas personas estudiaron el proyecto con la cooperación del ingeniero Francisco Le Maur, que había investigado el proyectado canal, y con otras personas. Al mismo tiempo pidió informes de afuera por medio de los cónsules españoles, especialmente de los Estados Unidos e Inglaterra, no olvidándose de Francia completamente.

<sup>8</sup> Este ejemplar se encuentra en Archivo Nacional de Cuba, Junta de Fomento, legajo 129, núm. 6373. Véase las *Memorias de la Sociedad Económica*, 1839.

<sup>9</sup> Archivo Nacional de Cuba, Junta de Fomento, legajo 129, núm. 6373, y libro 180, p. 34-35.

<sup>10</sup> *Idem.*, Véase también el *Extracto de las Memorias de la Junta de Hierro* (Habana, 1831). Hay una copia en el citado legajo y número.

## El primer ferrocarril construido en Cuba

La noticia de que había un plan para construir un ferrocarril en Cuba dió ocasión a que muchas personas ofrecieron "sus servicios" al efecto. Entre ellos encontramos una oferta de David F. Waymouth de Nueva Orleans, quien ofreció demostrar un coche de vapor. Waymouth fué bien recomendado por el Cónsul español en su ciudad. Más interesante es la de John L. Sullivan de Nueva York, quien acompañó su proposición con una carta de recomendación firmada por el ex-presidente, John Quincy Adams. Sullivan se interesó por una locomotora inventada por Ross Wignans y unos carriles inventados por él mismo. Hay informes entre los papeles de la comisión que indican que el ferrocarril de Charleston, y el de Baltimore, se habían estudiado. Del último vino la proposición de Sullivan. Parece que la comisión se interesó mucho en el método de Charleston que, según dicen, costó 25 mil pesos cada milla, sin contar puentes y estaciones, y consistió en "emplear pilares y soleras de madera con una planchuela ligera de hierro".<sup>11</sup>

El informe final de la comisión se publicó en un *Extracto de Memoria* el año siguiente, o sea 1831, copias del cual fueron enviados a Sullivan y Calero para su información y gobierno. Además de lo que ya hemos citado del dicho informe, se habló de la necesidad del ferrocarril, indicando que en las llanuras de Güines se producían 70,000 cajas de azúcar, la transportación de las cuales a la Habana costó cuatro pesos cada caja, que se reduciría a dos pesos si hubiera un ferrocarril. El informe indicó también la ruta preferida, que fué la que finalmente se adoptó. En vez de ir directamente a Güines la comisión recomendó la ruta por Rincón y Quivicán, porque pocas frutas se pro-

<sup>11</sup> *Extracto de Memorias...*, obra citada. Archivo Nacional de Cuba, Junta de Fomento, legajo 129, número 6373.

ducían cerca de la vía directa, y porque esta vía, que atravesaba la Loma de Camoa, era casi intransitable.<sup>12</sup> Además la otra ruta proporcionaría la oportunidad de unir con la costa del sur por otra línea corta desde Quivicán, así como con San Antonio de los Baños por otra línea corta.<sup>13</sup>

El *Extracto de Memoria* citado hizo mucho para adelantar la idea de ferrocarriles en Cuba, pero más que informes se necesitaba para realizar la obra. En primer lugar faltaba la licencia real que no se consiguió hasta el 12 de octubre de 1834. Mientras tanto la Sociedad Patriótica y el Ayuntamiento habían permitido a la Junta de Fomento asumir el lugar principal en la empresa. Una vez concedida la licencia, era necesario obtener fondos, para los cuales el real permiso hizo provisión en las palabras siguientes:

Y por efecto de esta resolución autoriza S. M. á esa junta, para contratar en Inglaterra con respetables casas de comercio, que ofrezcan sólidas garantías un empréstito de dos millones de pesos fuertes, capital nominal según la misma corporación ha pedido; hipotecando para su pago, con exclusión de las rentas reales, las que percibe la propia junta de fomento, consistentes en el 1 por 100, que se recauda en ese puerto, y 3 cuartillos en los demás de la isla sobre importaciones, como también los rendimientos del espresado camino, y fijando un fondo que no bajará de 40,000 pesos anuales para la amortización de los vales del empréstito, según se ha propuesto.<sup>14</sup>

La dicha real orden nombró a Joaquín de Uriarte para actuar como agente de la Junta de Fomento (el

<sup>12</sup> El escritor presencié una prueba de esto el 25 de octubre de 1937. Viajando en el tren, que va ahora por la vía directa, cuando las railes estaban mojados, vió la mucha dificultad con que una locomotora moderna subió la dicha loma.

<sup>13</sup> *Extracto de Memorias...*, obra citada.

<sup>14</sup> Zamora, *Biblioteca de legislación ultramarina*, III, p. 237-238.

## El primer ferrocarril construído en Cuba

nombre del Consulado desde 1832 cuando se quitaron sus atribuciones judiciales) en conseguir el empréstito. En virtud de esto Uriarte consiguió dos millones de pesos en Londres, por medio de Alexander Robertson, al seis por ciento, amortizable en 1 de enero de 1860. Después de pagar comisiones y cambio, y de dejar en Londres 337,259 pesos para el interés hasta 1837, quedaron 1.331,554 pesos disponibles por la Junta.<sup>15</sup>

Poco después la Junta consiguió los servicios de Alfredo Cruger de Nueva York en dirigir la construcción, y con unos miles de pesos adelantados por Uriarte, Cruger empezó los estudios y trabajos preliminares. Sin embargo la tardanza de Robertson y Uriarte en librar el dinero del empréstito retardó la construcción, que no empezó hasta los últimos meses de 1836.<sup>16</sup> De Nueva York vinieron materiales y herramientas para la obra. De la misma ciudad vinieron los capataces, superintendentes, y un gran número de los peones que trabajaron en la línea. Como ejemplos de esto podemos citar los informes acerca de los bergantines *Choc-taw*, *Havre* y *Roanoke*, que salieron de aquella ciudad en los primeros días de octubre de 1835, con un total de 273 hombres y 8 mujeres contratados para la construcción. A una persona interesada en la inmigración es interesante notar entre los apellidos de estas personas un gran porcentaje de irlandeses, y un número más pequeño de alemanes. Las otras llevaron apellidos que no les distinguen de millones de otras que vivían en los Estados Unidos en aquella época. Los obreros aquí mencionados habían sido contratados por un tal Richardson, quien actuó como agente por comisión de la Junta de Fomento.<sup>17</sup>

<sup>15</sup> *Idem.*, p. 238. Pezuela, *Historia de la Isla de Cuba*, IV, p. 304.

<sup>16</sup> *Idem.*, IV, p. 244-245. Véase también Archivo Nacional de Cuba, Junta de Fomento, legajo 130, núm. 6390.

<sup>17</sup> *Idem.*, legajo 130, núm. 6390.

## Revista Cubana

Si usaron esclavos en la construcción no está indicado ese particular en los documentos. Tampoco es probable porque Cuba estaba sufriendo por falta de obreros. La cesación oficial de la trata de negros en 1820 era la causa de la escasez, aunque muchos entraron por contrabando. Para obtener obreros necesitados en las haciendas, ya se había procurado fomentar la inmigración blanca. Ahora con más necesidad surgió otra vez la idea, y Jacinto González Bermúdez consiguió licencia para introducir Canarios para el trabajo del camino de hierro. Un nutrido número vino contratado a trabajar por nueve pesos al mes, además de comida y alojamiento. Aunque hicieron mucho en adelantar la construcción, también causaron mucha preocupación por huir de sus contratas.<sup>18</sup>

La preparación de la superconstrucción y la construcción de puentes se hizo por medio de contratistas, cuyas contratas se pueden leer entre los papeles de la Junta de Fomento. Casi todos los contratistas eran americanos. De doce contratas examinadas por el escritor, dos solamente llevaban las firmas de personas con apellidos españoles.<sup>19</sup> Toda la construcción, menos el colocar los railes, se hizo, según parece, por estos contratistas bajo la supervisión del Ingeniero Cruger. Y aquí debemos mencionar que los "atravesaños", y una gran parte de los otros materiales, vinieron de los Estados Unidos. Los atravessaños eran de cedro blanco, proporcionado por Thomas W. Letson de Nueva York al precio de un peso cada uno entregado en el muelle de la Habana. No pagaron derechos porque todos los derechos de aduana habían sido exentos en cuanto a materiales para el ferrocarril. En vez de adoptar el plan de Charleston, usaron railes de hierro sólido,

<sup>18</sup> *Idem.*, legajo 130, núm. 6390, 6388, y 6389. Dice Pezuela, *Historia de la Isla de Cuba*, IV, p. 347 que usaron presidiarios y negros emancipados en el ramal de Batabanó.

<sup>19</sup> Archivo Nacional de Cuba, Junta de Fomento, legajo 130, núm. 6390.

[186]

## El primer ferrocarril construido en Cuba

planos de los cuales se encuentran en el Archivo Nacional.<sup>20</sup> Mejor que esto se puede ver algunos de los railes mismos, o algunos iguales, bajo la antigua locomotora en la Estación Central de la Habana. Unas locomotoras se compraron en los Estados Unidos y otras en Inglaterra. Sin embargo las de Inglaterra fueron devueltas por recomendación del señor Cruger, quien dijo que eran defectuosas en construcción, pesaban demasiado, y tenían todo su peso sobre un punto en la línea.<sup>21</sup>

La Junta calculó tres años para la construcción de la línea hasta Bejucal, y cinco para llevarla hasta Güines. Hemos visto como concluyeron la parte hasta Bejucal a fines de 1837, a dos años después de iniciar la obra, y debemos indicar que la tardanza fué causada en parte por disparidad de criterio entre los ingenieros del ferrocarril, el Capitán General Tacón y los expertos militares. El plan de la Junta incluyó la construcción de la Estación Terminal cerca del antiguo muro de la Ciudad en el sitio ocupado ahora por el Capitolio. El Capitán General y los militares temieron que esto obstruiría la defensa de la ciudad en caso de ataque por interrumpir el fuego desde el muro y el Castillo del Príncipe. Por fin se nombró una comisión pericial para estudiar el asunto y ésta resolvió, a recomendación de la Junta, construir unos almacenes de madera en la Quinta Garcini, que se pudieran "volar en media hora en caso de necesidad". De esta estación provisional, como hemos indicado, salió el primer tren de pasajeros. En el Archivo Nacional se encuentra el interesante dato que la apertura de parte de la línea antes de su ter-

<sup>20</sup> *Idem.*, legajo 130, núm. 6390. Aquí se encuentra la contrata de Letson que exigió 47,000 atravessaños de 6 pulgadas por 9, y de 8 pies de largo. Véase también legajo 130, núm. 6381.

<sup>21</sup> *Idem.*, legajo 130, núm. 6390 y legajo 131, núm. 6412. Zamora, obra citada, III, 241.

[187]

## Revista Cubana

minación era por falta de fondos, y el deseo de realizar algo para seguir con la construcción.<sup>22</sup>

Cuando estudiamos un hecho de transcendental importancia es siempre interesante notar la actitud de las personas que fueron contemporáneos con el hecho. Es con sorpresa que encontramos tan pocas noticias de este ferrocarril en la prensa. *El Noticioso y Lucero* publicó dos noticias que tocaban la inauguración del camino de hierro. La primera era el "Reglamento de Policía que deberá observarse en el uso y para la conservación del camino de hierro..." que se publicó el 16, el 17 y el 18 de noviembre, y que indicó las multas para caminar o andar a caballo en la línea, o cruzarlo en otra que los cruces oficiales. La otra era un párrafo al fin de un elogio largo a la reina con motivo de sus días, que se publicó el 19 de noviembre de 1837, el día de la inauguración. Siendo esto la única indicación que asemejando a una noticia en la prensa lo copiamos casi por completo:

Mientras los amantes de la monarquía jueguen de este modo en Europa [pelear en la guerra civil]... las provincias ultramarinas, gracias al cuidado que se tuvo de poner con tiempo a su cabeza autoridades sabias y experimentadas, forman una excepción honrosa y consoladora y contribuyen notablemente con los medios que estén a su alcance a remediar los desastres de la guerra civil. Favorecidas por su situación y por las máximas juiciosas que dirigen su gobierno y administración, desarrollan todas sus recursas agrícolas é industriales, y suministran amplio ejercicio á un rico y floreciente comercio. Ya experimento Cuba la necesidad de hacer más rápidas y frecuentes las comunicaciones: muchos buques de vapor surcan sus aguas, y bien pronto se verá cortada por varias líneas de caminos de hierro que darán nuevo impulso á las producciones de su fértil suelo. En el momento en que nuestros suscritores reciben este número habrá emprendido su primer viaje el tren establecido por la Jun-

<sup>22</sup> Los documentos de la comisión pericial se encuentran en el Archivo Nacional de Cuba, Junta de Fomento, legajo 131, núm. 6403. Véase también *Idem.*, libro 187, p. 92-95, y Pezuela, *Historia de la Isla de Cuba*, IV, p. 270-276.

## El primer ferrocarril construido en Cuba

ta de Fomento que liga la capital con el delicioso territorio de Güines cuya obra y la del ramal que ha de establecerse hasta Batabanó, vencidas ya las dificultades que se presentaban, y contando con todo lo necesario para llevarlo á término estará concluida en mayo próximo, merced al celo y actividad de la Junta de Fomento y su comisión directiva.<sup>23</sup>

Extraño es decir que el día siguiente este periódico no mencionó la apertura de la línea, ni mencionó el ferrocarril en manera alguna por varias semanas, aunque, como vamos a indicar, el hecho produjo mucho interés en todo el distrito servido por la empresa. Cuando volvamos a la *Gaceta* oficial, llamada en aquella época *Diario de la Habana*, encontramos unos cuantos detalles más, pero solamente porque la Junta de Fomento insertó en éste anuncios oficiales. Además de publicar el Reglamento de Policía ya citado, en las ediciones del 15, 16, 17 y 18, el *Diario* llevó el primer anuncio de ferrocarriles que nunca se había visto en Cuba. La Junta había acordado ésto el día 11 de noviembre<sup>24</sup> y lo publicó el 17 y el 18 en la forma siguiente:

### REAL JUNTA DE FOMENTO

#### Apertura del Camino de Hierro

[Un dibujo de un tren de un vagón de carga y dos coches]

La Real junta de fomento en sesion extraordinaria del 11 del corriente acordó que la solemne apertura del primer tramo de 6½ leguas del paradero de Garciny al Bejucal tuviera efecto el domingo 19 del corriente en celebridad de los días de S. M. la Reina nuestra señora Doña Isabel II, sin otra preferencia para ocupar los asientos en los coches que la presentación de los boletines que se espendieran desde la víspera en ambos puntos al precio de la tarifa inserta con anterioridad en los Diarios de Gobierno que al efecto se hicieron en el espresado día por todas las máquinas y coches dos viages uno á las siete

<sup>23</sup> *El Noticioso y Lucero*, 19 de noviembre de 1837.

<sup>24</sup> Archivo Nacional de Cuba, Junta de Fomento, libro 187, p. 90-91.

de la mañana y otro á la una de la tarde regresando á las cinco de la tarde, y que se estableciera desde el veinte en adelante la salida diaria á las siete de la mañana de un convoy de pasajeros, del paradero de Garciny que esté de vuelta á las cinco de la tarde. Habana 11 de Noviembre.—Antonio María de Escovedo, secretario. <sup>25</sup>

Sería interesante leer cartas particulares de personas que presenciaron la salida del primer tren, pero si ellas existen el escritor no ha podido encontrarlas. Tampoco aparece en los periódicos de la época una descripción del acto. En ausencia de ella acudimos al informe que la comisión de caminos de hierro presentó a la Junta de Fomento en la sesión del 21 de noviembre de 1837:

Ecsmo Sor = Tenemos la dulce satisfacción de poner en conocimiento de V. E. y V. S. S. que el 19 del corr.<sup>te</sup>, día del santo de la augusta Reina D<sup>a</sup> Isabel Segunda ha sido solemnizado con la apertura pública del camino de hierro de esta Capital á la Ciudad de S. Felipe y Santiago del Bejucal conforme al acuerdo de esta R.<sup>1</sup> Junta del once del corr.<sup>te</sup> = La estacion era sumam.<sup>te</sup> desventajosa á causa de la incesante lluvia que caía desde la Madrugada. Mas esta casual circunstancia dió á conocer cuanto era el ansia del pub.<sup>co</sup> por ver en uso esta obra interesante. Setenta pasajeros acudieron en medio de un diluvio á tomar asientos, y partieron en el primer tren á las ocho de la mañana. El segundo salió á las dos de la tarde con otras tantas, sin haber cedido el mal tiempo, y ambas salidas fueron presenciadas por una multitud considerable de personas, agolpandose igualm.<sup>te</sup> en los lugares del transito movidas al principio por la curiosidad, pero que entusiasmadas á la vista del grandioso espectáculo que se les presentaba, comprendían bien su importancia y prorumpian en vivas repetidas á la augusta Soberana y á la ilustre Corporacion que tanto bien proporciona al pais, no olvidando el nombre del benemerito Gefe que la vivifica con su presidencia = La Junta recordará que al proyectarse esta empresa se calculaba prudentem.<sup>te</sup> en tres años la duración de los trabajos hasta Rincón y en cinco hasta Güines; traerá á la memoria que el proyecto fué aprobado en 12 de Octubre de 1834; que en Mayo del año sig.<sup>te</sup> se Comenzaron las nivelaciones y planas y que el 19 de Noviem.<sup>e</sup> del mismo se dió principio á la

<sup>25</sup> Diario de la Habana, 18 y 19 de noviembre de 1837.

## El primer ferrocarril construído en Cuba

primera escavación. ¿Cual pues, no será su Satisfaccion al ver ya Casi Concluida la graduacion de todo el Camino, puesto la Superestructura de dos quintas de su estencion, y en uso mas de la tercera parte ó sea una legua mas allá del punto donde se pensaba llegar en tres años? = Si a esta celeridad de la obra se agrega la Circunstancia, que la Junta sabe Ya, de que su Costa no excederá del primitivo presupuesto sino en el Mayor precio que desgraciadamente obtuvo el hierro en la epoca precisa y urgente de su adquisición, verá demostrado que esta empresa se distingue precisam.<sup>te</sup> en las dos calidades en que fallan casi todas las de su genero, ya sean conducidas por agentes publicas ó por el interés privado, y he aqui otro motivo de Complacencia p<sup>a</sup> la R.<sup>1</sup> Junta = Pero lo que más debe llenarla de un noble orgullo es recordar cuan pocos Comprendieron la posibilidad de realizar el proyecto, y cuantos fueron los que lo graduaron de delirio, ya asombrados de la magnitud de la Empresa y de las dificultades que presentaban, ya Creidas de la imposibilidad de adquirir medios de llevarla a cabo, sin contar con los muchos detractores que la envidia, el falso celo, la maledicencia y el necio espíritu de Cuerpo tiene spre. aparejados á contradecir y á Censurar esta clase de proyectos. La Junta, empero, en medio de este anatema lanzado, por una multitud de personas, ya ignorantes, ya maliciosas, supo sobreponerse á todos los obstáculos, y merced á la munificencia de ntra. Augusta Reina Gobernadora que proporcionó el pral. medio de Superarlos con su R.<sup>1</sup> permiso para abrir el empréstito en Ynglaterra, los ha allanado todos y ha llegado al término de producir la más fuerte de las Convicciones, la de la demostracion, palpable, la de la esperiencia; y en honor sea dicho de esta Corporación, ni uno solo de Sus miembros desde que fué concebida y propuesta la primera idea ha disentido una sola vez en las acuerdas de la Junta sobre tan importante materia = La Comision directiva ha desempeñado por su parte en Cuanto han alcanzado Sus fuerzas las tareas que traia consigo su encargo, no pudiendo lisonjearse sin embargo de que los resultados por felices que aparecen hayan igualado Sus deseos, si bien la Junta tomará en Cuenta la novedad y Complicación de la obra misma para disculpar los involuntarios errores que haya podido padecer = La Comision siente Sobremanera que la presencia del Ecsmo Sr. Presidente Conde de Villanueva ate sus plumas p<sup>a</sup> no herir su modestia dando vuelo á los elogios de que es merecedor, Contrayendose Solamente á la empresa de que se trata. Pero no puede, sin faltar á su deber, pasar en Silencio cuanto debe al Celo patriótico, que ha merecido de S. E., sin perdonar las horas

## Revista Cubana

privadas de su descanso para Consultar y Conferenciar medidas urgentes, para dictar providencias oportunas, para seguir Correspondencias no solo en Su Capacidad oficial, sino haciendo uso de Sus altos respetos con sus particulares relaciones. Y como por otra parte la Junta está bien penetrada de que en lo esencial de este negocio S. E. ha sido el apoyo, el Sostén y el alma misma del proyecto, quien lo verificó y lo Condujo Con su poderosa y benéfica influencia al punto de egecutarse, la Comisión no duda proponer á este Cuerpo, que si se sirva Consignar en sus actas un nuevo testimonio de su gratitud al ilustre patricio á quien la Habana debe ya por otros muchos Respetos el mas alto y distinguido aprecio = En todos tiempos la filosofía ha distinguido al hombre filantropico sobre los heroes y Conquistadores. Hoy la política y la Ciencia economica Corroboran este sentir. En esta era de lo positivo, como la llamo un gran hombre de nuestro siglo, es demostrable que ninguno trabajo mas en favor de la paz y tranquilidad de los pueblos, no afianza mas su obediencia y adhesion al Gobierno, que el Ministro que aconseja, promueve o ejecuta empresas que animan la industria, que enriquecen los paises y que Contribuyen al bien estar general = Dios gue. V. E. muchos Años. Habana 21 de Noviembre de 1837. Escmo Sr. = Miguel Herrera de O'Farril = Antonio M<sup>a</sup> de Escovedo = Wenceslao de Villa Urrutia. <sup>26</sup>

Parece que durante la primera semana no había más que un tren diario en cada dirección, pero al fin de la semana anunciaron servicios especiales para el sábado, el domingo, y el lunes, de dos trenes en cada dirección, volviendo el martes a uno. <sup>27</sup> Sin embargo anunciaron una excursión especial para el día 30 por la mañana de tres trenes con salidas a cada hora, empezando a las ocho de la mañana, regresando de Bejucal a las cuatro y media de la tarde con diez minutos entre trenes. <sup>28</sup> Entonces empezó una serie de interrupciones durante los primeros días de cada semana por causa del apuro en

<sup>26</sup> Archivo Nacional de Cuba, Junta de Fomento, libro 187, p. 92-95.

<sup>27</sup> *Diario de la Habana*, 25 de noviembre de 1838.

<sup>28</sup> *Idem.*, 1 de diciembre de 1837.

## El primer ferrocarril construido en Cuba

transportar materiales para la construcción del tramo entre Bejucal y Güines.

Este segundo tramo se construyó en la misma manera que habían construido el primero, el señor Cruger actuando como director, y fué abierto al público el 1 de noviembre de 1838. <sup>30</sup> Al fin del año siguiente el gobierno retiró de su posición en cuanto al sitio de la estación terminal, y esta fué construida en la puerta de la Ciudad en los solares del Jardín Botánico, donde hoy en día se encuentra el Capitolio. <sup>31</sup> Fué llamado Estación Villanueva en honor del Superintendente, quien fué también presidente de la Junta de Fomento. Allí permaneció hasta los días de la República.

Como ya se ha indicado, fué la intención de la Junta construir un ramal hasta Batabanó en la costa del Sur. En los primeros meses de 1836 el señor Francisco Hernández Noques petitionó la Junta para licencia de construir este ramal como empresa particular. <sup>32</sup> La Junta no accedió a su petición y tan pronto se terminó la obra hasta Güines volvió a unir la Habana con la costa del Sur, que fué posible, mediante la venta de acciones. Mientras tanto la Junta había obtenido otro pequeño empréstito y había gastado unos miles de pesos de sus fondos propios, hasta que el total llegó a ser 3.459,478 pesos. La Junta estaba interesada en proporcionar medios de transporte a la Isla, y no en actuar como empresario. Por lo tanto anunció en el *Diario de la Habana* del 23 de octubre de 1838 (cuando todavía faltaba una legua y media de Güines) que estaba dis-

<sup>30</sup> Archivo Nacional de Cuba, Junta de Fomento, legajo 130, núm. 6390, y libro 188. Pezuela, *Diccionario*, II, p. 330-331. Zamora, *Biblioteca de legislación ultramarina*, III, 238-243.

<sup>31</sup> *Idem.*, III, 242.

<sup>32</sup> Archivo Nacional de Cuba, Junta de Fomento, legajo 130, 6381.

## Revista Cubana

puesta a arrendar el ferrocarril en los términos siguientes:

1º año de 12 meses . . . . .	130,000
2º año de 12 meses . . . . .	140,000
3º año de 12 meses . . . . .	150,000
4º año de 12 meses . . . . .	160,000
5º año de 12 meses . . . . .	170,000

No habiéndose presentado arrendadores continuó la operación, pero en sus informes del 17 de Abril de 1859 la comisión recomendó la venta del ferrocarril para libertar la Junta de tanta responsabilidad, aunque el informe habló del éxito de la empresa y de su futuro glorioso. <sup>33</sup> Se vendió el ferrocarril en pública subasta el 11 de enero de 1842 por la cantidad de 3 millones 609,127 pesos. <sup>34</sup> En aquel día empezó el segundo capítulo de los ferrocarriles de Cuba.

Aunque la construcción de este ferrocarril era un hecho de gran importancia para Cuba, hubo quien lo criticó por razones políticas y económicas. Entre ellos encontramos el Capitán General Concha, y es interesante notar que el General consideró la construcción de ferrocarriles como una de las causas del desarrollo del espíritu de independencia. Concha vió la Junta de Fomento como una limitación sobre el poder del Capitán General, y con ésta a la vista la atacó desde cada ángulo posible. No es a propósito en este artículo considerar todas sus críticas, que por fin resultaron en la destrucción de la Junta, pero bien podemos terminar con la censura que toca el ferrocarril, que es más bien una

<sup>33</sup> *Idem.*, libro 189, p. 29-31.

<sup>34</sup> Zamora, *obra citada*, III, p. 240-241. Pezuela, *Diccionario*, II, p. 330-331.

## El primer ferrocarril construído en Cuba

alabanza. Dijo al Ministro de Gobernación en una Memoria, fechada el 21 de diciembre de 1850, lo siguiente:

La creación de la Junta de Fomento, de Agricultura y Comercio, en la forma y con las atribuciones que se halla constituida, es otro ejemplo palpitante que confirma amargamente la antecedente asercion. <sup>35</sup> Con la facultad de emplear las cuantiosas sumas que el Gobierno pone generosamente á su disposición, léjos de emplearse en los caminos y obras más convenientes, y en las que son absolutamente indispensables para la defensa del país, ha llevado á cabo ó fomentado caminos de hierro y obras ostentosas que lo hacen aparecer sobrepuesto á la Península en los adelantos que proporcionan tan costosas empresas. Así, los beneficios mismos del Gobierno han contribuido á que estos naturales se consideren más avanzados en civilización y con mayores elementos de riqueza que la Madre Patria, llegando el desvario de las ideas en algunos al extremo de mirar como una mengua y descrédito propio la dependencia de su Metrópoli. <sup>36</sup>

D. C. Corbitt.

<sup>35</sup> La dicha asercion habló de los "mismos beneficios que por desgracia han contribuido a robustecer las malas opiniones".

<sup>36</sup> Sedano y Cruzart, *Cuba desde 1850 á 1873*, p. 17.

## Libros

### *Antología de líricos colombianos.* <sup>1</sup>

**E**L Dr. García Prada es profesor de literatura de la Universidad de Washington. Su *Antología* es, por la extensión, la información y la crítica, una de las mejores publicadas en Hispano América.

Se compone de dos tomos, el primero de 463 páginas y el segundo de 500, en excelente impresión. Contiene una *Introducción*, de la página 7 a la 74 del primer tomo.

La primera parte de la *Antología* da cabida a 17 poetas, no pertenecientes todavía al movimiento modernista, que ha tenido en Colombia, como se sabe, muy egregios representantes. La segunda parte incluye 19 poetas, empezando por José Asunción Silva.

Lo primero que se advierte en la obra del Dr. García Prada es la amplitud con que ha representado a sus elegidos. Quizá en algunos casos hay exceso de composiciones en la selección hecha. De Silva nos da 17 poemas; de Londoño 15; de Luis Carlos López 15; de José Eustasio Rivera 18; de Juan Lozano y Lozano 14; de Germán Pardo García 14. En cambio de Rafael Maya, la voz más inconfundible hoy en la lírica de Colombia, sólo ofrece 9, que bastan.

<sup>1</sup> Introducción, selecciones y notas por Carlos García Prada, Ph. D.—Bogotá, Imprenta Nacional, 1936.