

Cuba Importadora e Industrial

Revista Económica y Financiera

NOVIEMBRE (November) -1937

Vol. XII

No. 140

[IIF
1546]

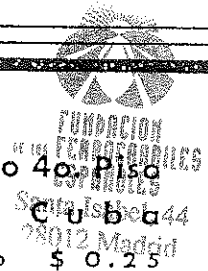
EN ESTE NUMERO :

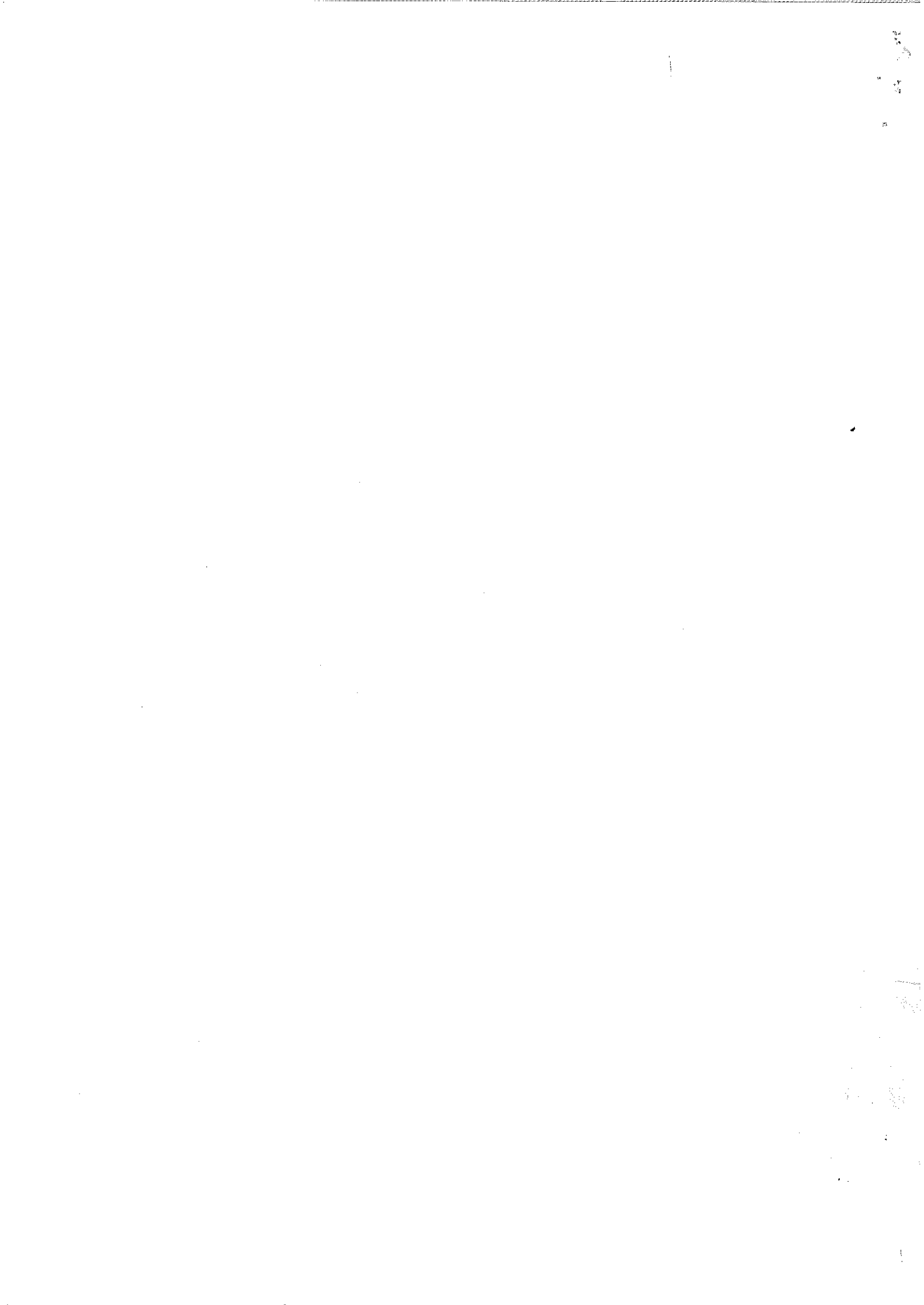
- Un Dilema (Editorial) (PAG. 3)
El Mensaje Presidencial (PAG. 5)
La Inconstitucionalidad de los Decretos Reformando el Arancel (PAG. 6)
El Desplome del Mercado Mundial de Café (PAG. 9)
La Conmemoración del Centenario del Ferrocarril (PAG. 37)
Proceso Cronológico del Ferrocarril en Cuba (PAG. 45)
El Origen de los Ferrocarriles en Cuba (PAG. 53)
Precios de Pasajes de los Ferrocarriles (PAG. 55)
Un Siglo de Ferrocarriles en Cuba (PAG. 57)
Ferrocarriles en el Mundo (PAG. 62)
El Centenario del Ferrocarril (PAG. 65)
Desarrollo del Transporte del Ferrocarril en Cuba, 1837-1937 (PAG. 68)
Los Ferrocarriles Centrales de Cuba (PAG. 71)
Estadísticas Ferrocarrileras (PAGS. 74-75)
Los Ferrocarriles y el Turismo (PAG. 76)
Personalidades Ferrocarrileras de Cuba (PAG. 78)
Directorio Ferrocarrilero (PAG. 80)
Cuban Sugar Events (PAG. 83)
-
-

[IIF
1546]

English Section Page 83

Lonja del Comercio 4^o Piso
H A B A N A - Santa Isabel 44
Número Suelto \$ 0.25





Referencias Comerciales

HOY en día los negocios dependen en gran parte del crédito.

Las relaciones de una firma con cualquiera de nuestras Sucursales asientan más fuertemente su reputación porque el National City Bank es conocido en todo el mundo como un banco de responsabilidad.

The National City Bank
of New York

Activo: Más de mil millones de pesos



Oficina Central:
55 WALL ST. NUEVA YORK
E. U. de A.

—Sucursales Cubanas:—

LA HABANA

(Sucursales Urbanas)

Cuatro Caminos, Galiano, La Lonja, Plaza de la Fraternidad.

Caibarién, Camagüey, Cárdenas, Cienfuegos, Manzanillo, Matanzas, Santa Clara, Santiago.

87 Sucursales Extranjeras en
24 países

4000 Corresponsales



Exporters to Cuba can obtain dependable information on general business conditions of the Island, possibilities of trade improvement and up to date credit reports from a reliable Bank. For prompt and efficient collection service route your drafts through.

The Canadian Bank of Commerce

Cable address: "Canbank"
HAVANA.—BRANCH

Aguiar y Obrapia.
P. O. Box 1209.

Capital \$30,000,000.
Reserve \$20,000,000.

N. GELATS y Cía.

BANKERS

(Established in 1879)

General banking business. Prompt and efficient collection service throughout the Island.
108 Aguiar St.

HAVANA, CUBA



With Branches from Coast to Coast in Canada, in the principal cities of Cuba, Jamaica, Puerto Rico, Dominican Republic and in New York, Boston, Chicago, U. S. A., and London, England, The BANK OF NOVA SCOTIA offers a comprehensive and efficient service, supported by over a century of successful banking experience.

THE BANK OF NOVA SCOTIA

CAPITAL \$12,000,000

RESERVE FUND \$24,000,000

ESTABLISHED IN 1832

FUNDACION
FERROCARRILES
ESPAÑOLES
Santa Isabel, 44
8017 Madrid

V U M E N O :

La C...

- Decretos Reformando el Arancel (PAG. 5)
- El Café (PAG. 9)
- El Ferrocarril (PAG. 37)
- del Cuba (PAG. 45)
- Proceso de los (PAG. 53)
- Un Siglo de los (PAG. 55)
- Ferrocarril (PAG. 57)
- El Centenario de la Ferrocarril en Cuba, 1837-1937 (PAG. 6)
- Desarrollo de los Ferrocarriles (PAG. 71)
- Los Ferrocarriles (PAG. 78)
- Estadísticas de las Ferrocarrileras (PAG. 83)
- Los Ferrocarriles y el Turismo (PAG. 85)
- Personal de las Ferrocarrileras (PAG. 87)
- Directores de las Ferrocarrileras (PAG. 89)

English Section Page

Compañía del Comercio Ao. Piso
 A B A N A - C u b a
 Número Suelto \$ 0.25

La Conmemoración del Centenario del Ferrocarril

CUMPLIÉNDOSE, el 19 del corriente mes, un Siglo de haberse inaugurado en Cuba el primer ferrocarril, que a la vez resultó ser también el primer ferrocarril de la América latina y el primer ferrocarril de los países de habla española, incluyendo a la Metrópoli, el Alcalde Municipal de la Habana Dr. Antonio Beruff Mendieta tuvo la feliz iniciativa de proponer se conmemorara dignamente ese acontecimiento en la vida de Cuba. Y al efecto, convocó en el Salón de Actos del Municipio de la Habana a diversas representaciones de organizaciones cívicas, económicas, oficiales, periodísticas, sociales, profesionales y de empresas ferroviarias, para exponer su iniciativa, la que fué acogida con verdadera aprobación, designándose un comité que se llamó con el nombre de "Comisión del Centenario del Primer Ferrocarril de Cuba" integrado por distinguidas personalidades de las esferas antes mencionadas.

Igualmente se nombró un "Comité de Trabajo" formado por las siguientes personas: Presidente, Dr. Antonio Beruff Mendieta, Alcalde Municipal de la Habana; Vice-Presidente, Sr. José Alvarez, Alcalde Municipal de Bejucal; Secretario, Dr. Emilio Roig de Leuchsenring, Historiador de la Ciudad de la Habana; Miembros: Sr. José Luciano Franco, Delegado del Alcalde de la Habana; señor Antonio Linares, Delegado del Alcalde de Bejucal; Ing. Santiago Rodríguez Roa, Inspector General de Ferrocarriles, Delegado de la Comisión de Ferrocarriles; Sr. Arturo Fernández, Delegado de los Ferrocarriles Unidos de la Habana; Sr. Miguel Llompart, Delegado de la sociedad "El Liceo", de Bejucal; Sr. Conrado W. Massaguer, Director de la Revista "Social"; y Sr. Miguel González Rodríguez, Director Económico y Financiero de CUBA IMPORTADORA E INDUSTRIAL.

Este Comité de Trabajo laboró incesantemente, desde mediados de Octubre pasado en que se constituyó, en la confección y preparación del Programa de los Actos conmemorativos del Centenario del Primer Ferrocarril de Cuba, el cual figura inserto en la página 38 de esta edición.

Dicho Programa se cumplió puntualmente en todos sus aspectos, a excepción hecha de la parte que concernía personalmente ejecutar al Dr. Beruff Mendieta, Alcalde de la Habana, que, por haber tenido que embarcar al extranjero en una misión oficial, fué reemplazado por el Alcalde Sustituto Sr. Francisco Rivero San Román.

Entre los actos que merecen el honor de ser especialmente señalados, figura la sesión especial que el Club Rotario de la Habana celebró el día 18 del actual, en la cual los Sres. Luis Emilio Rivas y Estanislao S. Crespo pronunciaron los discursos centrales. El de este último, que versó sobre la historia de los transportes en general, fué reproducido en la edición de "Heraldo Comercial" de fecha 19 del actual, razón por la cual debido a la falta de espacio en esta ocasión, no lo publicamos, pero que ofrecemos darlo a la luz pública en una próxima edición, ya que merece los honores de su divulgación.

Asimismo es digna de registrarse en esta breve reseña, la sesión solemne celebrada por la Sociedad Cubana de Ingenieros, en la noche de ese propio día 18 del actual, en la cual los discursos centrales estuvieron a cargo de los Sres. Ing. Santiago Rodríguez Roa, quien disertó sobre la historia del ferrocarril en Cuba y cuyo discurso figurará publicado en la próxima edición del Boletín Oficial de la Sociedad Cubana de Ingenieros; y Dr. Fernando Ortiz, en representación de la Sociedad Económica de Amigos del País, quien hizo una interpretación de la influencia del ferrocarril en la economía de Cuba, el cual de no insertarse en otra publicación, lo incluiremos en una próxima edición, no haciéndolo ahora debido también a la falta de espacio de este número.

De igual modo, constituyó uno de los grandes sucesos del Centenario, el tren Excursionista que a las 11 de la mañana del día 19, partió desde la Estación Terminal de la Habana hasta la Estación de Bejucal, o sea cubriendo el mismo tramo que en igual día del año 1837 recorrió el primer tren de Cuba.

Este convoy, llevaba como pasajeros a las autoridades e invitados de la empresa de los Ferrocarriles Unidos de la Habana, integrados por altas personalidades de la banca, del comercio, la indus-



DR. ANTONIO BERUFF MENDIETA,
Alcalde Municipal de la Habana, Presidente de la "Comisión del Centenario del Primer Ferrocarril de Cuba", que ha celebrado con gran éxito los actos conmemorativos de dicho acontecimiento.

tria, y las profesiones, aparte de las representaciones oficiales del Gobierno, todos los cuales habían asistido antes de la partida, al acto de la develación de la tarja conmemorativa colocada en la Estación Terminal, en cuyo acto además de Mr. Simpson, Administrador de los Ferrocarriles Unidos y del Sr. Díaz Soto, Secretario de Comunicaciones, pronunció un bello discurso el Dr. Antonio Sánchez de Bustamante y Montoro, el cual publicamos en otra parte de esta edición.

En esta excursión ferroviaria, se condujo la correspondencia franqueada en Correos especialmente para este viaje, con un sello contramarcado para conmemorar el centenario del ferrocarril de Cuba, y que fué usado únicamente en esta ocasión.

La llegada de este tren especial a Bejucal fué indescriptible. Este pueblo que, desde el Sábado anterior, día 13, había iniciado



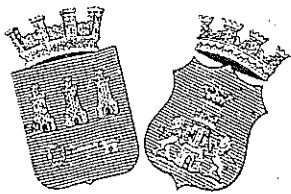
la conmemoración del centenario del ferrocarril, se sumó completamente al júbilo general. La gran manifestación cívica que llevando a los excursionistas de la Habana y a las autoridades y pueblo de Bejucal recorrió las principales calles de esta población, mereció por su organización y compostura los elogios de todos los que la presenciaron.

De igual modo el acto celebrado en el local del Municipio de Bejucal, estuvo a gran altura, en el cual el Dr. José Pérez Cubillas, pronunció a nombre del "Comité de Trabajo" del Centenario, una bella, inspirada y emocionada oración.

CUBA IMPORTADORA E INDUSTRIAL estuvo representada en los principales actos del Programa; y como un número más, como una contribución a hacer patente en esta hora inquieta de la vida nacional, la significación del ferrocarril en el progreso de Cuba, ha querido dedicar la mayor parte de las páginas de esta edición a exponer la importancia del ferrocarril en el momento actual, al cabo de un Siglo de inaugurada la primer vía.

CENTENARIO DEL PRIMER FERROCARRIL DE CUBA
LA HABANA - BEJUCAL

1837 - 19 de Noviembre - 1937



PROGRAMA

DE LOS ACTOS REMEMORATIVOS QUE SE CELEBRARÁN
EN LAS CIUDADES DE LA HABANA Y BEJUCAL

del sábado 13 al viernes 19 de noviembre de 1937.

Reproducción íntegra del Programa Oficial acordado por la Comisión del Centenario del Ferrocarril en Cuba, tal como fué publicado.

SABADO 13 DE NOVIEMBRE

- 7.00 p.m. Inicio de los festejos en la ciudad de Bejucal, con una Feria en la Plaza de la Iglesia, que se celebrará durante este día y los siguientes, hasta el domingo 21.
- 9.00 p.m. Baile en la Sociedad Liceo de Bejucal.

JUEVES 18

- 9.00 a.m. Develamiento de una tarja en la casa donde residió con su familia, en Bejucal, el Generalísimo Máximo Gómez. Se efectuará un desfile de todas las escuelas públicas, por las calles de la población, y harán uso de la palabra, entre otros señores designados, el Capitán del Ejército Libertador Sr. Angel Rosende, del Estado Mayor del Generalísimo y actual Secretario del Consejo Nacional de Veteranos de la Independencia; y el Dr. Benigno Souza.
- 12.30 p.m. Sesión almuerzo del Club Rotario de La Habana, en el Hotel Nacional, en la que harán uso de la palabra los señores Rafael Fernández Suárez, Luis Emilio Rivas, E. S. Crespo, José Alvarez, Alcalde de Bejucal; Antonio Beruff Mendieta, Alcalde de La Habana; y José M. Pérez Cubillas, Presidente del Club. Los discursos serán transmitidos por radio, y la Banda Municipal de La Habana amenizará el acto.
- 8.00 p.m. Serán inauguradas las iluminaciones especiales de la

Estación Central de los F. C. Unidos, en La Habana, y de la Estación del F. C. y calles y plazas de Bejucal.

- 9.00 p.m. Sesión conmemorativa del Centenario en la Sociedad Cubano de Ingenieros, Avenida de Bélgica número 4, La Habana, con la cooperación de la Academia de Ciencias, la Sociedad Económica de Amigos del País y la Sociedad Geográfica, de acuerdo con el siguiente programa:

- 1.—Palabras, por el ingeniero Miguel Villa Rivera, Presidente de la Sociedad.
- 2.—Breve reseña histórica de los Ferrocarriles de Cuba, por el ingeniero Santiago Rodríguez Roa.
- 3.—Del transporte por ferrocarril. Algunos apuntes históricos sobre su evolución técnica, por el ingeniero Antonio Fernández de Castro.
- 4.—Palabras, por el ingeniero Luis Morales, en representación de la Academia de Ciencias.
- 5.—Discurso de clausura, por el Dr. Fernando Ortiz, en representación de la Sociedad Económica.

VIERNES 19

- 5.00 a.m. Diana por la Banda Municipal de Bejucal, que recorrerá las calles de la población.
- 8.00 a.m. Inauguración, en la Oficina Central de Correos de La Habana y en la Oficina de Correos de Bejucal, de la correspondencia franqueada con el sello que ha dispuesto sobrecargar la Secretaría de Comunicaciones con la siguiente leyenda: "1837-1937. Primer Centenario del F. C. de Cuba. 10 Cts." En La Habana hará uso de la palabra el señor Francisco Alomá, Subsecretario de Comunicaciones; y en Bejucal el Sr. Agustín García, Jefe de la Oficina de Comunicaciones de esa localidad.



DR. EMILIO ROIG DE LEUCHSENRING, Historiador de la Ciudad de la Habana, Secretario de la "Comisión del Centenario del Primer Ferrocarril de Cuba", a quien principalmente se debe el gran éxito de la conmemoración mencionada.

- 9.00 a.m. Develamiento por el señor Alcalde Municipal de La Habana, Dr. Antonio Beruff Mendieta, de una tarja de bronce, en los terrenos del antiguo Paradero de Garcini, Oquendo entre Enrique Barnet y Maloja, la cual ostenta la siguiente inscripción:

"El 19 de noviembre de 1837 hizo su viaje inicial desde la Casa de Parada de Garcini, que se levantaba en estos terrenos, hasta la ciudad de Bejucal, el Primer Ferrocarril de Cuba, de la Ha-



vana a Güines, establecido por la Junta de Fomento, a iniciativa de la Sociedad Económica de Amigos del País. Para conmemorar el centenario de esa efemérides fué colocada por el Municipio de La Habana la presente lápida, el 19 de noviembre de 1937."

Hará uso de la palabra el señor Alcalde de La Habana. La Banda Municipal amenizará el acto.

10.00 a.m. Develación en la Estación Central de los F. C. U. de la siguiente placa conmemorativa:

"1837-19 de Noviembre 1937. Conmemoración del Centenario del Ferrocarril de La Habana a Güines en su inauguración de La Habana a Bejucal. Fué construído por la Junta de Fomento a iniciativa de la Sociedad Económica de Amigos del País, en la que tomó parte activa el Conde de Villanueva.—Ferrocarriles Unidos de la Habana, Sucesores."

Harán uso de la palabra: el Administrador General de los F. C. Unidos, señor Lightly Simpson; el Secretario de Comunicaciones Sr. Melanio Díaz Soto, y el doctor Antonio S. de Bustamante y Montoro, nieto del Dr. Antonio S. de Bustamante y Sirvén que en 1911 pronunció el discurso inaugural de la actual Estación Central de los F. C. U. La Banda Municipal ejecutará diversas obras musicales.

10.30 a.m. Daiquirí y buffet para invitados en los salones de la Estación Central de los F. C. Unidos.

11.00 a.m. Partida del *Tren Especial* que ha de conducir a Bejucal a las autoridades e invitados a los festejos que se celebrarán en esa ciudad y que llevará también en sus viajes de ida y regreso la correspondencia franqueada con el sello conmemorativo de este Centenario. En este tren irán hasta la ciudad de Bejucal la *Señorita Habana* y sus *Damas de Honor*, ataviadas a la moda de 1837, con trajes donados por *El Encanto*, de La Habana.

Pormenores del Tren Especial.

Se compondrá de 6 coches de 1ª clase, con capacidad aproximada para 360 personas, y 2 coches-sillas, con capacidad para 56 personas, con una capacidad total de unos 420 personas. Los coches-sillas se destinarán a las autoridades e invitados especiales, entre los que se encuentran la *Señorita Habana* y sus *Damas de Honor*.

Las invitaciones servirán para penetrar en el espacio de la Estación Central destinado al buffet (local en el centro de la Sala de Espera principal) y para ir y regresar en el *Tren Especial*.

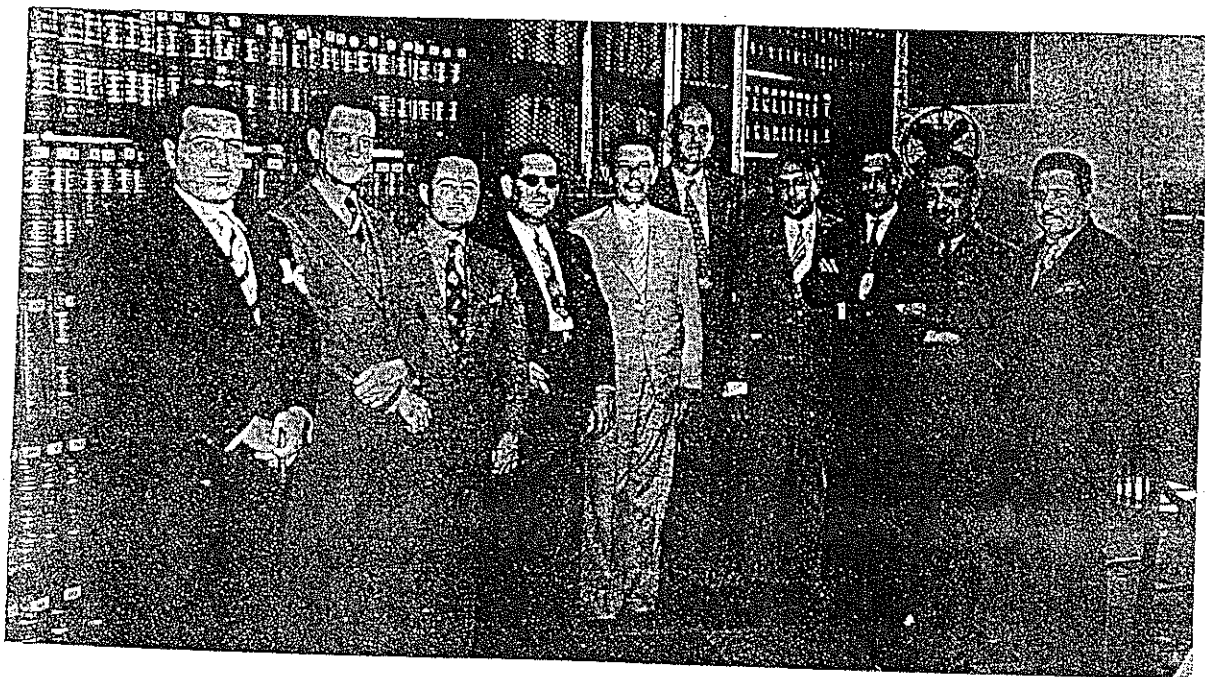
Desde las 9 a.m. a las 12 m. el acceso a la Estación Central de vehículos y peatones se variará, efectuándose por el lado derecho, o sea por la parte del café.

12.00 m Llegada a Bejucal del *Tren Especial* y recibimiento en la Estación del Ferrocarril a las autoridades y excursionistas de La Habana por las autoridades, corporaciones y pueblo de Bejucal.

12.15 p.m. Develamiento por la *Señorita Habana*, en el patio de la Estación del F. C., de un obelisco conmemorativo del Centenario, en el cual aparece una tarja que ostenta la misma inscripción de la colocada en la Estación Central de La Habana. Pronunciarán sendos discursos el Alcalde de Bejucal, señor José Alvarez; el representante de los F. C. Unidos, señor Arturo Fernández; y el Gobernador Provincial, señor Celestino Baizán.

1.00 p.m. Gran manifestación que partirá de la Estación del F. C., recorriendo las principales calles de la ciudad, hasta el Ayuntamiento, de acuerdo con el orden siguiente:

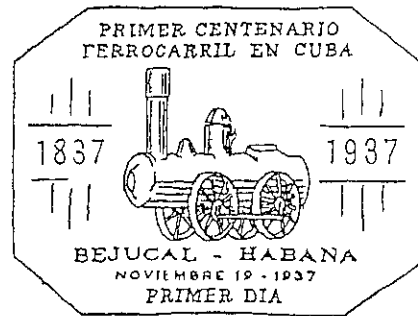
- 1.—Policía Municipal montada.
- 2.—Banda Municipal de La Habana.
- 3.—Autoridades civiles y militares.



EL COMITE DE TRABAJO DEL CENTENARIO DEL PRIMER FERROCARRIL DE CUBA
(De derecha a izquierda) Sres. Emilio Roig de Leuchsenring; Conrado Massaguer; Miguel Llompart; José Luciano Franco; Santiago Rodríguez Roa; José Alvarez, Alcalde Municipal de Bejucal; Francisco Rivero San Román, Alcalde Municipal Sustituto de la Habana; José Pérez Cubillas; Arturo Fernández; y Miguel González Rodríguez.

- 4.—Comisión Organizadora del Centenario, Representación de la Empresa de los F. C. Unidos y sus invitados del *Tren Especial*.
 - 5.—Ayuntamiento de Bejucal y sus invitados.
 - 6.—Sociedades de Instrucción y Recreo.
 - 7.—Academias y Escuelas.
 - 8.—Logias Masónicas.
 - 9.—Hermandad Ferrocarrilera.
 - 10.—Instituciones Obreras.
 - 11.—Corporaciones Económicas.
 - 12.—Volantas conduciendo a las *Señoritas Habana y Bejucal* y sus *Damas de Honor*.
 - 13.—Amazonas bejucalenas.
 - 14.—*Jinetes guajiros, estilo 1837*.
 - 15.—Banda Municipal de Bejucal.
 - 16.—Carroza-locomotora alegórica 1837.
 - 17.—Fuerzas del Ejército y Marina.
 - 18.—Banda Militar.
- 1.30 p.m. Llegada de la manifestación al Ayuntamiento. Las autoridades superiores, cíviles y militares e invitados, ocuparán el palco que se ha levantado frente al Ayuntamiento, presenciando desde el mismo el desfile.
- 2.00 p.m. Terminado el desfile, la *Señorita Bejucal* hará entrega a la *Señorita Habana*, de la llave de la Ciudad. Seguidamente celebrará sesión solemne el Ayuntamiento de Bejucal, en la que hará uso de la palabra su Presidente, el señor Mario Lamar, contestándole, en nombre de la Comisión Organizadora del Centenario, el doctor José M. Pérez Cubillas. Terminado este acto se servirá un *Daiquirí de Honor*, con bocaditos y dulces típicos de la localidad.
- 2.30 p.m. Regreso a La Habana del *Tren Especial*.
Las invitaciones, además de servir para viajar en el *Tren Especial*, tanto a la ida como a la vuelta, serán aceptadas también para el regreso, exclusivamente, que se haga desde Bejucal en los trenes extras y en los eléctricos que combinan con los mismos en Rincón; pero no servirán, bajo ningún concepto, para viajar en sentido ascendente, pues al efecto se establecerán boletines de ida y regreso Habana-Bejucal, al precio de 30 centavos, los que se venderán en la Estación Central en Luyanó y en la Vibora, para los trenes que han de circular ese día de acuerdo con el siguiente itinerario:
- Salidas de La Habana: 6.25 a.m.; 8.25 a.m.; 12.25 m.; 1.25 p.m.; 2.25 p.m.; 3.25 p.m.; 4.25 p.m.; 5.25 p.m.; 6.25 p.m.; 7.25 p.m.
- Regreso de Bejucal: 7.01 a.m.; 9.10 a.m.; 1.10 p.m.; 3.10 p.m.; 4.05 p.m.; 5.10 p.m.; 6.10 p.m.; 7.10; p.m. 8.10 p.m. y 9.08 p.m.
- 3.00 p.m. Matinée bañable en la Sociedad Nuevo Liceo, de Bejucal, en honor de las *Señoritas Habana y Bejucal* y sus *Damas de Honor* e invitados.
- 8.00 p.m. Iluminación pública de la ciudad de Bejucal y fuegos artificiales.

- 9.00 p.m. Baile en la Sociedad Liceo de Bejucal.
- 9.00 p.m. Baile en la Sociedad La Fraternidad.
- 10.00 p.m. Comparsas por las calles de Bejucal representando motivos típicos del año 1837.
- El anuncio y llegada del *Tren Especial* y los discursos que se pronuncien en los distintos actos que han de



Reproducción del Cuño con que fueron sobre-estampados los Sellos de Correos que se usaron en el franqueo de la correspondencia el día 19 del actual, habilitados para conmemorar el Centenario del Primer Ferrocarril de Cuba.

celebrarse en Bejucal, serán transmitidos por una potente Estación de Radio de La Habana, y todos los actos serán tomados cinematográficamente por una empresa acreditada de la Capital.

Además de la tarja que ha de colocarse en los terrenos donde estuvo el antiguo Paradero de Garcini, y del envase de la Banda Municipal a todos los actos que se celebren en esta Capital y en Bejucal, el Municipio de La Habana contribuirá, también, a la celebración de este Centenario, acuñando una *Medalla Conmemorativa* y editándose, por el Historiador de la Ciudad, un *Cuaderno de Historia Habanera*, en el que se publicarán tanto la historia de este trascendental acontecimiento como los más importantes documentos y los más interesantes grabados referentes al mismo, y la reseña, escrita y gráfica, de los actos conmemorativos del Centenario.

La *Revista de la Sociedad Cubana de Ingenieros* y revista "*Cuba Importadora e Industrial*" con agrarán sendas ediciones extraordinarias a la conmemoración del Centenario.

Los diarios y revistas de La Habana y de Bejucal y los periódicos aéreos de la Capital, han tomado a su cargo, gentilmente, la labor informativa y divulgadora de todos los actos del Centenario.

Practique la distinción de viajar en **TRANVIA y TRAN-BUS**

Damos un servicio rápido, con el minimum de tiempo, pero siempre protegiendo su vida contra accidentes

TRANSFERENCIAS DE UNO A OTRO VEHICULO

HAVANA ELECTRIC RAILWAY COMPANY Y COOPERATIVA DE OMNIBUS DE EMPLEADOS Y OBREROS DE LA HAVANA ELECTRIC RAILWAY COMPANY, S. A.

SIEMPRE A SU SERVICIO

Una Tarja Conmemorativa

EL Viernes 19 del actual, como uno de los Actos del Programa confeccionado por la "Comisión del Centenario del Primer Ferrocarril de Cuba" para conmemorar dicho acontecimiento, se devolvió en la Estación Central de los Ferrocarriles Unidos de la Habana (Estación Terminal), una tarja de bronce con una inscripción alusiva, cuyo texto puede encontrarse en la pág. 39 de esta edición. En el acto del develamiento, hicieron uso de la palabra el Administrador General de los Ferrocarriles mencionados Mr. Lightly Simpson, el Sr. Secretario de Comunicaciones y Presidente Ex-Oficio de la Comisión de Ferrocarriles Sr. Melanio Díaz Soto, y el Dr. Antonio S. de Bustamante y Montoro, nieto del Dr. Antonio S. de Bustamante y Sirvén que en 1911, al inaugurarse la actual Estación Terminal, pronunció el discurso oficial de rigor en estos actos. Terminada la ceremonia de la develación, a la que concurren las más altas representaciones oficiales, de la banca, comercio, industria y de las profesiones, las autoridades e invitados tomaron asiento en el Tren Especial que les condujo hasta el Pueblo de Bejucal, o sea cubriendo el mismo tramo que en igual día del año del 1837 recorrió el primer tren de Cuba.

Por lo que el discurso del Dr. S. de Bustamante y Montoro, tiene de sabor tradicional y conmemorativo, lo reproducimos a continuación de las presentes líneas.

DISCURSO PRONUNCIADO

POR EL DR. ANTONIO S. DE BUSTAMANTE Y MONTORO
EN LA CONMEMORACION DEL PRIMER CENTENARIO
DEL FERROCARRIL HABANA-BEJUCAL. (1837-1937)

Honorable Sr. Secretario de Comunicaciones,
Sr. Administrador de los Ferrocarriles Unidos,
Excelencias,

Señoras y Señores:

El Sr. Arturo Fernández, al anunciar estas breves palabras más de recordación y comentario del primer ferrocarril cubano, ha hecho alusión directa a una circunstancia que tiene para mí valor sentimental extraordinario.

Para el Sr. Lightly Simpson, Administrador de los Ferrocarriles Unidos, tiene también esta fecha íntimo sentido: hoy se cumple un siglo de haber asumido un distinguido ascendido en la dirección de importante sector ferroviario inglés; y desde esa lejana fecha hasta 1895, en que el propio Mr. Simpson unió sus esfuerzos intelectuales a la dirección de la "Great Eastern Railway", no ha habido una solución de continuidad en tan noble actividad caracterizada por la voluntad, la competencia técnica y la perseverancia en el esfuerzo de tres generaciones vinculadas a una misma sangre y a un mismo espíritu.

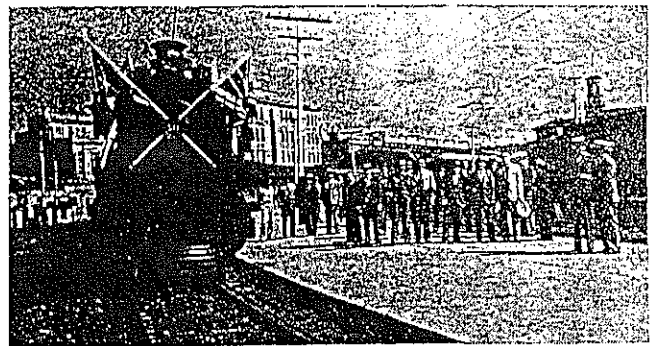
En aquella lejana época, cuando se sentaban las bases de la actual prosperidad industrial de Inglaterra, llamada con razón "el taller del mundo", gracias al ímpetu inmensurable que hubo de imprimir a su economía, al sistema ferroviario de transportes, circulaba una moneda que simboliza para mí la permanente y sólida vinculación que existe entre la economía y el ferrocarril. Me refiero a las monedas de la época victoriana, que llevaban en el anverso la efigie de la gran reina, a que se halla vinculada, como a su personalidad central y creadora, la integración del poderío imperial de la Gran Bretaña; y en el reverso la imagen de una locomotora.

Unidos así en la moneda, emblema y carne de la economía, el símbolo viviente del Estado victoriano y el sistema, novísimo entonces, de transportes, tanto en la Gran Bretaña como en Cuba, (una de las primeras naciones en América en establecer el ferrocarril), ha significado históricamente esta fecha que hoy festejamos el verdadero cimiento del desarrollo industrial, del incremento de la riqueza.

En uno de los momentos más sombríos de la historia política de Cuba, nuestra naciente industria azucarera, (porque sólo se perfilaba entonces la transformación del ingenio en central), se hallaba prácticamente contenida en su expansión y amenazada en su existencia misma por la carestía, y por la impracticabilidad, del transporte. Basta para dar una somera idea de esta afirmación el hecho citado por don Ramón de la Sagra, en 1831, de que no existía en toda la Isla una sola legua de buen camino y de que el coste del

transporte de una caja de azúcar, cuyo precio era de veinte pesetas, representaba, en una distancia de doce leguas, desde la Villa de Güines a la ciudad de La Habana, un gasto de cuatro pesetas, que se elevaba a cinco en la estación de las aguas.

La natural brevedad de estas palabras mías, en el acto de develar la tarja conmemorativa del Ferrocarril Habana-Bejucal, me impone el deber del limitarme a destacar un hecho preñado de sentido: el nuevo sistema del transporte ferroviario, al transformar el

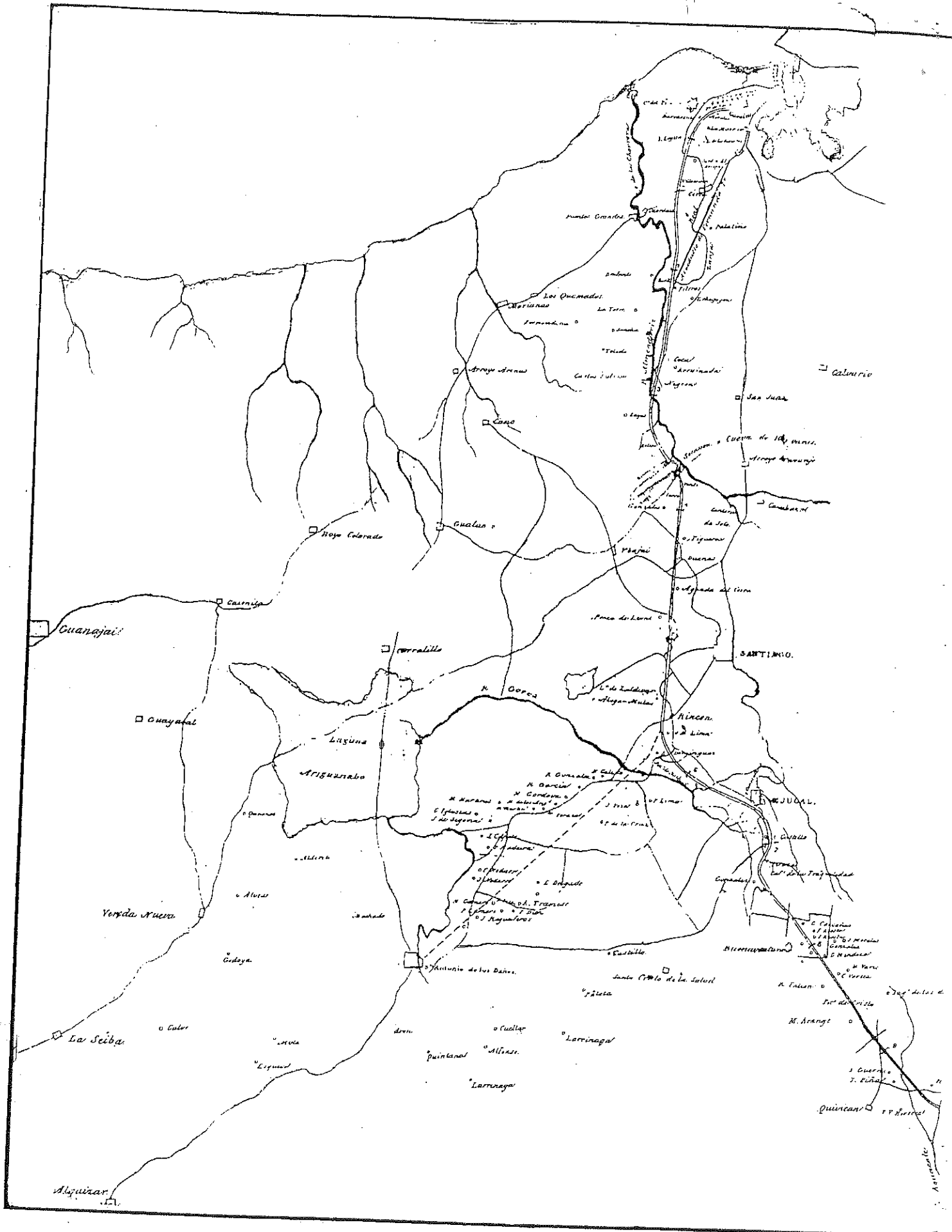


Tren Especial que condujo el día 19 del actual, desde la Estación Terminal a Bejucal y regreso a las autoridades e invitados que concurren a los actos celebrados en la Ciudad citada, para conmemorar el Centenario del Primer Ferrocarril de Cuba, después del acto de la develación de una tarja conmemorativa en el Salón de Espera de la Estación Terminal.

ingenio en central, está histórica y perdurablemente unido a la expansión y a la grandeza económica de Cuba.

Pero como en todo hecho positivo va implícita cierta negación, el incremento de la riqueza ha traído su exagerada concentración. Este hecho, que proyecta su sombra, interrogante y dramática, sobre el pasado y sobre el futuro de nuestra patria, ha dotado a la economía ferroviaria de un sentido insospechado: el ferrocarril público, frente al ferrocarril privado, ha sido el único elemento de defensa y de subsistencia para el cultivador independiente de la caña, para el colono libre y, al mismo tiempo, ha permitido posponer, aunque a veces inútilmente, su proceso de absorción y de desaparición, a la pequeña propiedad rústica, base de una burguesía rural que fué el más sólido almacén de la sociedad cubana en otros tiempos, y que gestó nuestra actual Independencia.

En este momento, al conmemorarse el centenario del primer ferrocarril cubano, me place subrayar este sentido de justicia económica y social que se halla vinculado al carácter público de sus servicios, y hago votos fervientes porque continúe unido a tan nobles ideales.



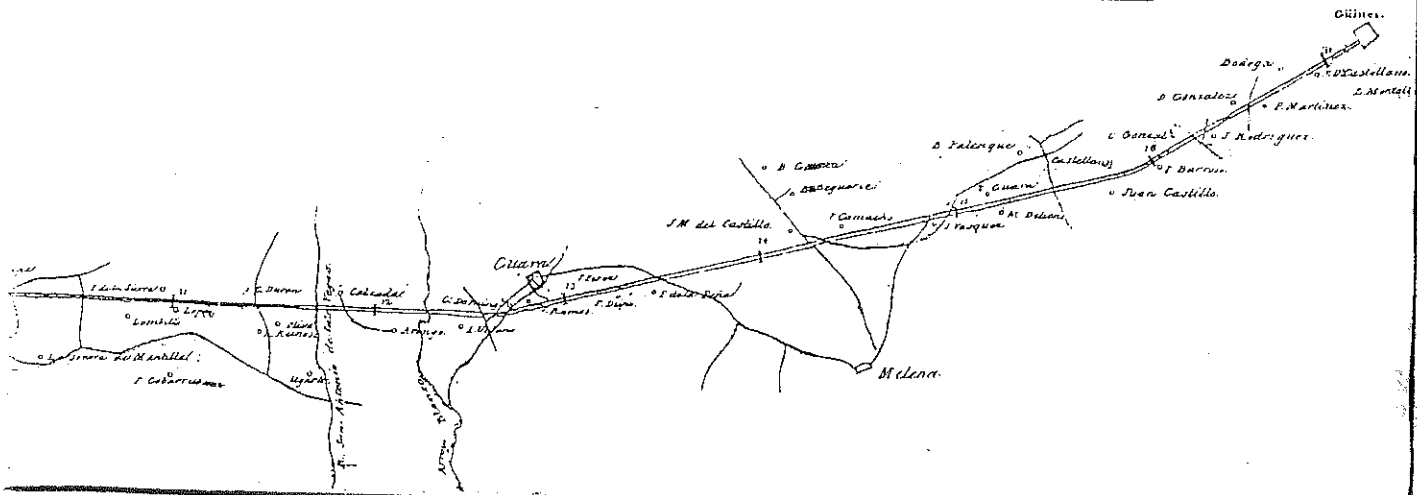
Reproducción del Mapa Ferrocarrilero de Cuba en 1838, tomado de un original hecho a mano en aquella época.



Principio en noviembre de 1835, hasta la columna que figura en 14 de Mayo de 1837 llegaron a ser hasta el Bejucal: el 19 de Nov. de 1838 se terminó, verificándose su entrada en Guines. Su coste general hasta el 31 de 1837 ascendió a 2,237,732.80 pesos: habiendo producido hasta el mismo día 125,663.83 pesos.

Horas de las llegadas y salidas y precios de los trenes a pasajeros.

LUGAR	Desde el día de salida		Desde el día de llegada		Precios		LUGAR	Desde el día de salida		Desde el día de llegada		Precios	
	1.º	2.º	1.º	2.º	1.º	2.º		1.º	2.º	1.º	2.º	1.º	2.º
Garcini	7	7	8	8	1	1	Guines	11	11	12	12	1	1
Villanueva	7	17	8	77	1	6	Aguada de Melena	11	29	12	29	1	6
Almedanos	7	30	8	30	1	6	Melena	11	35	12	35	1	6
Tramal de la borda	7	37	8	37	1	6	Guara	11	57	12	57	1	6
Aguada del Cura	7	44	8	43	1	27	Duran	12	11	12	10	1	2
Rincón	7	57	8	57	2	1	Aguada de S. Felipe	12	15	12	16	1	2
Bejucal	8	7	9	11	2	1	Sau Felipe	12	25	12	31	1	2
Sau Felipe	8	38	9	40	2	4	Bejucal	12	52	12	52	1	2
Aguada de id.	8	45	9	48	2	4	Rincón	1	10	2	7	1	2
Duran	8	58	9	58	3	2	Aguada del Cura	1	22	2	18	1	2
Guara	9	10	10	11	3	2	Tramal de la borda	1	27	2	27	1	2
Melena	9	21	10	22	3	2	Almendares	1	31	2	32	1	2
Aguada de id.	9	27	10	28	3	2	Villanueva	1	41	2	42	1	2
Guines	9	53	10	55	4	2	Garcini	1	50	2	51	4	2




FUNDACION FERROCARRILERA ESPAÑOLA
 Santa Isabel, 44
 28012 Madrid

ESTADO QUE MANIFIESTA LOS FERRO-CARRILES EXISTENTES, EN CONSTRUCCION Y EN PROYECTO.

IDM ORIENTAL	DEPARTAMENTO OCCIDENTAL	Ferro-Carriles	Fecha en que empezó la construcción.	Kilóm. en construcción.	Fecha en que empezó la explotación.	En proyecto.	Total longitud.	Presupuesto.	Costo total.	Subvenciones		PRODUCTOS.	
										Kilóm.	Ps. Cs.	Ps. Cs.	1857.
1		De la Habana á Bejucal.	Nov. 1855	27,371	Nov. 1857	"	"	"	"	"	"	"	"
2		De Bejucal á Güines.	"	44,588	Nov. 1858	"	"	"	"	"	"	"	"
3		De Güines á la Unión.	"	52,310	Nov. 26 1848	"	"	"	"	"	"	"	"
4		Ramal de San Felipe á Batabanó.	"	15,546	Dbre. 8 1843	"	"	"	"	"	"	"	"
5		Idem del Rincon á Guanajay.	"	34,117	Agst. 1 1840	"	"	"	"	"	"	"	"
6		Doble vía de la ciénaga al Rincon.	"	17,717	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7		De Cárdenas á In Mucagua.	"	100,967	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8		De Júcaro.	"	76,703	1841	"	"	"	"	"	"	"	"
9		De Matanzas á la Isabel.	"	71,612	1842	"	"	"	"	"	"	"	"
10		Ramal de Navajas á Tramojos.	"	4,000	1843	"	"	"	"	"	"	"	"
11		Idem de Tramojos á Claudio.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
12		De Regla á Guanabacoa (la Prueba).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
13		Del Coliseo.—Matanzas á Guanabacoa.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
14		Del Coliseo.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
15		Tosca.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
16		Delgado.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
17		Beniba.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
18		De Caibarien á Remedios.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
19		Prolongación de Remedios á S. Andrés.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
20		De Cienfuegos á Palmira.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
21		De Palmira á las Cruces.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
22		De las Cruces al Ranchoeño.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
23		Del Ranchoeño á Villa-Clara.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
24		Carajatas.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
25		Prolongación hasta Quemado de Güines.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
26		De Trinidad á Sancti-Spiritus.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
27		De la Macagua á Villa-Clara.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
28		Del Mallorquín á las Pozas.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
29		De las Pozas á la Macagua.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30		De Sagua la Grande.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
31		De la Habana á Matanzas.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
32		Ramal de Regla á Guanabacoa.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
33		Doble vía á idem.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
34		De Güines á Matanzas.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
35		Ramal á Madruga.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
36		Urbano de la Habana.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
37		De Guanabacoa á Cojimar.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
38		De la Habana á Pinar del Rio.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
39		Ramal de Palacios á los baños de San Diego.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
40		De la Habana á Marianao.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
41		De Pinar del Rio á la Coloma.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
42		De Sancti-Spiritus al puerto de las Tunas.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
43		De Nuevitas á Puerto-Principe.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
44		Del Cobre á Punta de Sal en Santiago de Cuba.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
45		De Guantánamo.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
46		De Santiago de Cuba á la hacienda del Sto. Cristo.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
47		Ramal de Santo Cristo á Maroto.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
48		Idem de idem á Sabanilla.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
49		De San Miguel al Bagá (Puerto-Principe).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
50		Ramal del Caney, correspondiente á la línea de Cuba á la Sabanilla.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Cuadro publicado en la Habana a mediados del año 1859, sobre los Ferrocarriles existentes en la Isla de Cuba en aquella fecha, que aparece reproducido en la Obra "Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico, de la Isla de Cuba" por Don Jacobo de la Pezuela, editado en 1863.

Proceso Cronológico del Ferrocarril en Cuba

Compilación Histórica resumida y coordinada por Miguel González Rodríguez,
Director Económico y Financiero de CUBA IMPORTADORA E INDUSTRIAL

1837 — Noviembre 19.

SE inauguró el primer tramo del ferrocarril en Cuba, de la Habana a Bejucal, primera sección del proyecto de ferrocarril de la Habana a Güines, construido a iniciativa de la "Sociedad Económica de Amigos del País" por la Excm. Junta de Fomento de la Isla de Cuba, que Presidía el Conde de Villanueva, quien había gestionado del Rey Fernando VII autorización para que dicha Junta contratara con tal fin un empréstito de 2.000.000 de pesos fuertes en Inglaterra, autorización que fué concedida el 12 de Octubre de 1834. Para funcionar este ferrocarril se adquirieron en Inglaterra cuatro locomotoras fabricadas por Braidweiche, que fué uno de los cuatro fabricantes que concurren al concurso que hubo en Inglaterra cuando se construyó el ferrocarril entre Stockton y Darlington, de la línea de Liverpool a Manchester, el primero que se inauguró en el Mundo, hecho ocurrido el 27 de Septiembre de 1825, en cuyo concurso salió triunfante la locomotora "El Cohete" fabricada por Jorge Stephenson, que fué además quien inventó el ferrocarril. Esas cuatro locomotoras "Braidweiche" compradas por la Junta de Fomento se les llamaron "Cubana", "Villanueva", "La Comisión" y "Havana" (con v), según datos tomados en un expediente de dicha Junta existente en el Archivo Nacional por Enrique H. Moreno. Dichas locomotoras por haber resultado defectuosas se devolvieron a Inglaterra en 1833, después de haber sido compradas por el Ingeniero Alfredo Kruger, en los Estados Unidos, dos locomotoras a la firma A. W. Baldwin, de Filadelfia, por \$14.500. La mencionada firma fué la originaria de la casa "The Baldwin Locomotive Works", de Filadelfia, de renombrada fama mundial, que continúa actualmente fabricando potentes locomotoras para las más importantes compañías ferroviarias del Mundo, y de cuya marca son la mayoría de las que circulan en Cuba.

1838 — Noviembre 19.

Se abrió a la explotación, bajo la administración de la Junta de Fomento, el tramo de Bejucal a Güines, segunda sección del ferrocarril de la Habana a Güines.

1840 — Junio 25.

Se inauguró el primer tramo del "FERROCARRIL DE CÁRDENAS" consistente en 13 Kms. de Cárdenas a Contreras, cuya concesión, para construir un ferrocarril entre Cárdenas y Macagua, fué otorgada en 23 de Mayo de 1837. Dicho tramo se prolongó, con los propios ingresos de explotación del mismo, hasta Bemba (hoy Jovellanos) en Diciembre del mismo año. Este ferrocarril siguió extendiendo sus paralelas por la vía de Quintana, Perico, Tinguaro, Nueva Bermeja (hoy Colón), Aguica y Macagua, formando el inicio del gran ferrocarril central de Cuba, cuya construcción fué paralizada en 1854, hasta que más tarde se reanudaron sus trabajos llegando a Santo Domingo en 1871 y hasta Esperanza en 1885.

1842 — Enero 11

La Junta de Fomento de la Isla de Cuba vendió el "FERROCARRIL DE LA HABANA A GUINES" a una sociedad anónima titulada "COMPAÑIA DE CAMINOS DE HIERRO DE LA HABANA" en la suma de 3.669.127.75 pesos fuertes, con la condición de que dicha empresa construyera tres ramales, uno de Rincón a San Antonio, otro de Güines a Unión de Reyes, y el tercero de San Felipe a Barabanó.

1842 — Agosto 30

Se abrió a la explotación el primer tramo del ferrocarril de Júcaro a Laguna Grande, consistente en 7 millas exactas desde el fondeadero de la Ensenada de Siguagua, llamado Júcaro, a 1½ millas de Cárdenas, hasta San Antón de la Anegada. Este ferrocarril, cuya concesión fué otorgada a perpetuidad a la compañía denominada "FERROCARRIL DEL JUCARO" por el Gobernador General de la Isla de Cuba en 19 de Noviembre de 1841, extendió luego sus paralelas en varios tramos en la siguiente forma: en Septiembre del mismo año hasta Recreo; de Recreo a Altamisal, en Enero de 1843; y de Altamisal a Laguna Grande, en Agosto de 1844. También en 1844 dicha compañía inauguró un ramal desde Pijuán o sea el Caserío de Laguna Grande, hasta Banaguises.

1843 — Julio 10.

Se inauguró en Regla un ferrocarril, llamada "LA PRUEBA" a la mina de carbón de piedra "PROSPERIDAD" cercana a Guanabacoa, construido por una compañía anónima que fundó Don Manuel Pastor. Conde de Bagaes. Esta vía, por donde circulaban los vagones tirados por animales, se estableció con miras a facilitar el transporte del mineral, cuya intención se frustró por haberse agotado la mina, por lo cual a fin de resarcirse de las pérdidas, se le prolongó sus paralelas hasta Guanabacoa. También prolongó sus railes hasta el mismo muelle de Regla, donde Don Eduardo Fesser en el propio año 1843 había construido en el litoral los Almacenes de Regla que con el Banco del Comercio fundado en 1852, formaron más tarde la "Compañía Almacenes de Regla y Banco del Comercio."

1843 — Noviembre 1

Se inauguró desde Matanzas a Guanábana, el primer tramo de 7¼ millas inglesas, del FERROCARRIL DE MATANZAS A LA SABANILLA, según concesión a perpetuidad hecha por el Gobernador General de la Isla de Cuba el 28 de Septiembre de 1830. Los compromisos para su realización estaban ya contraídos en 1839 cuando comenzaron a palpase los buenos resultados de la línea de la Habana a Güines, comenzándose su construcción en Febrero de 1840. Este ferrocarril continuó prolongándose, de acuerdo con la concesión primitiva, hasta Sabanilla del Encomendador, inaugurándose esta línea en 1845; y extendiéndose más tarde hasta la Isabel en 1849, pasando por Unión, Bolondrón, la Güira, Navajas, y Corral Falso (hoy Pedro Betancourt), y luego en 1870 a Guareiras y en 1872 a Nueva Bermeja (hoy Colón). La locomotora "La Junta" que condujo el primer convoy de Matanzas a Guanábana el 1 de Noviembre de 1843, se conserva todavía en su estado primitivo, exhibiéndose montada sobre los rieles y polines originales, en la Estación Terminal de la Habana.

1843 — Diciembre 8

La "Compañía de Caminos de Hierro de la Habana", inauguró y comenzó a explotar el tramo de FERROCARRIL DE SAN FELIPE A BATABANO, de cuyo proyecto ya se ha hablado antes, al mencionar la venta del Ferrocarril de la Habana a Güines, realizada por la Junta de Fomento.

1844 — Noviembre 1

Se inauguró el FERROCARRIL DESDE LA VILLA DEL COBRE A PUNTA DE SAL, puerto situado en la Bahía de Santiago de Cuba, fundado por el "hábil especulador" Sr. Joaquín de Arrieta

on las miras de monopolizar el transporte del mineral de cobre al economizar a los mineros los crecidísimos gastos de conducción. Este ferrocarril de automotor (textual) fué trazado y ejecutado por el Ingeniero francés Don Julio Sagebien venciendo grandes dificultades topográficas con sus planos inclinados. Según los historiadores de la época, este ferrocarril fué un gran éxito económico y de ingeniería, o habiendo otra empresa en aquellos tiempos que, proporcionalmente su tamaño, diera mayor rendimiento.

1844 — Diciembre 8

Se puso en explotación por la "Compañía de Caminos de Hierro de la Habana" el ramal de Rincón a San Antonio, el cual se había comprometido a construir al comprarle a la Junta de Fomento el ferrocarril de la Habana a Güines, según ya se ha explicado.

1848 — Junio 30

Se puso en explotación el llamado FERROCARRIL DEL COLISEO, el cual fué construído como empresa separada por los mismos accionistas del ferrocarril de Matanzas a Sabanilla, partiendo del muelle de la Guanábana hasta el pueblo de Coliseo. Este ferrocarril se extendió más tarde a Tosca inaugurándose en 23 de Mayo de 1857 y luego hasta Bemba (Jovellanos) en 1859.

1848 — Noviembre 26

La "Compañía de Caminos de Hierro de la Habana" comenzó a explotar el tramo de vía de 52 Kms. y 310 M. que se extiende de Güines a Unión de Reyes, cumpliendo así el compromiso adquirido al comprarle el Ferrocarril de la Habana a la Junta de Fomento, de cual se ha hecho referencia anteriormente.

1849 — Agosto 1

Se abrió el servicio público, el ramal de San Antonio a Guajay del Ferrocarril de la Habana, uniendo a la Habana por la vía de Rincón con Guanajay. Este ferrocarril era de la "Compañía de Caminos de Hierro de la Habana".

1851 — Abril 14

Se inauguró el FERROCARRIL DE CAIBARIEN A REMEDIOS con una extensión de 6 millas inglesas, construído por la necesidad que tenían los hacendados y comerciantes de San Juan de los Remedios de transportar sus frutos al cercano puerto de Caibarién. La Junta de Fomento figuró como accionista de este ferrocarril, siendo una de las vías más favorecidas por el Gobierno, e exceptuó a la Cía. del pago de los derechos de aduanas de lo que costó el material y vías.

1851 — Octubre 21

Se inauguró el tramo de ferrocarril de Cienfuegos a Palmira, de 10 millas inglesas, que constituía la primera sección del FERROCARRIL DE CIENFUEGOS A VILLA CLARA. Su construcción se acordó en una Asamblea de propietarios de aquella zona celebrada en Cienfuegos en 8 de Noviembre de 1849. Se suscribió el capital, fijándose éste en 900.000 pesos fuertes, pero debido a la falta de cumplimiento de los que habían ofrecido tomar acciones, no fueron los propios beneficiados por la vía en aquella región, la Junta Directiva tuvo dificultades para su construcción, siendo necesario que la Junta de Fomento auxiliara con un préstamo a la Compañía. Este ferrocarril, que fué trazado y construído por los Ingenieros Don Julio Sagebien y Don Alejo Helvecio, abrió al servicio su segundo tramo a Cruces en 15 de Noviembre de 1853 y su último tramo a Villa Clara en 19 de Noviembre de 1860, pagado por Ranchuelo, en 26 de Abril de 1856, y la Esperanza.

1851 — Noviembre 1

Se inauguró la explotación del FERROCARRIL DE PUERTO PRÍNCIPE A NUEVITAS. Este ferrocarril se proyectó a iniciativa de Don Gaspar Bethancourt Cisneros, conocido por "El Lu-

gareño", al mismo tiempo que los más antiguos de la Isla (los de la Habana; el de Cárdenas; y el de Júcaro) para recorrer una extensión de 69 Kms. 185 M. que uniera a Puerto Príncipe, que era entonces una de las más importantes poblaciones de la Isla, con su puerto natural San Fernando de Nuevitas. Se formó una crecida suscripción entre los principales hacendados del país, se realizaron los estudios y se comenzaron las obras, pero por lo escasez de brazos y dificultades financieras de los accionistas que no aportaron sus dividendos pasivos en las fechas convenidas, se prolongaron las obras hasta 1851, en cuya fecha se puso en explotación con el auxilio de la Junta de Fomento, estimándose conveniente para solucionar las dificultades financieras de la empresa, sacarlo a pública subasta, habiendo sido adjudicado el 13 de Diciembre de 1852, mancomunadamente a los ocho principales propietarios de las tierras de aquella zona que fueron Don Tomás Pío Betancourt, los herederos de Don Mauricio Montejo, Don Francisco Iraola, Don Miguel Aróstegui, Don Carlos Barona (con B), Don Pedro Manuel Guerrero, los herederos de Don Sebastián de la Vega y Don Juan Tomás O'Reilly, en la suma de 1.000.000 de pesos fuertes, el importe de la inversión. El control de las acciones de este ferrocarril fué adquirido por "The Cuba Railroad Co." el año de 1916.

1853 — Agosto 5

Se fusionaron las empresas de los "Ferrocarriles de Cárdenas" y "Ferrocarriles del Júcaro" en una sola compañía con el nombre de "EMPRESA UNIDA DE LOS FERROCARRILES DE CARDENAS Y JUCARO", siendo conectadas las dos líneas con un ramal desde Cárdenas hasta Júcaro en Agosto de 1854. Posteriormente esta nueva compañía prolongó sus líneas desde Sabanilla a Itabo, a donde llegó el 22 de Diciembre de 1867, y desde Banaguáises vía San José a Macagua (hoy Los Arabos) inaugurada en 1884. También prolongó sus paralelas desde Retamal a Yaguaramas a donde llegó en 1888, poniendo en comunicación a Calimete en 1871, a Amarillas en 1875 y a Aguada de Pasajeros en 1885. Así mismo se abrió en 19 de Marzo de 1874 un ramal uniendo a Pijuán con Retamal.

1855 — Mayo 31

Se inauguró el "FERROCARRIL DE CARAHATAS, consistente en 4 Kms. 145 M. de vía entre Sierra Morena y el embarcadero conocido con el nombre de Carahatas, cuyos wagones eran movidos con fuerza animal. Las razones que aconsejaron la construcción de este ferrocarril, que fueron la exportación de azúcar y mieles, impulsaron a extenderlo más tarde hasta Quemados de Güines en 1858 y con posterioridad hasta Sagua la Grande.

1856 — Junio 6

Se abrió al servicio público el primer tramo de Trinidad a Casilda del FERROCARRIL DE TRINIDAD A SANCTI-SPIRITUS. Este ferrocarril, que fué trazado por el Ingeniero Don Julio Sagebien, se comenzó en 2 de Abril de 1854 con mucho entusiasmo y con sólidos cálculos, debido a la iniciativa de Don Justo Germán Cantero, construyéndose dos tramos, el ya citado al puerto de Casilda, y el otro en dirección contraria que llegó al Ingenio Sabanilla de Zulueta y más tarde a Paso Real, o sea a 14 Kms. 70 M. de distancia de Trinidad. Los progresos de su ejecución se suspendieron definitivamente, debido a que los accionistas de Sancti-Spiritus se negaron luego a contribuir con sus recursos dándole poco calor a la empresa, y también por la falta de braceros.

1856 — Julio 30

Se inauguró el FERROCARRIL DE MALLORQUÍN A LAS POZAS, que unió al Caserío de las Pozas cerca de Sierra Morena, con el embarcadero de Mallorquín, a algunas leguas al Oeste de Carahatas, con la finalidad de poder embarcar los azúcares de los Ingenios que existían en esa zona. Esta empresa fué más tarde en 1860 vendida a otra compañía que estaba construyendo una vía entre Las Pozas y Macagua para entroncar en este último lugar con el ferrocarril de Cárdenas y Júcaro, cuyo proyecto se desechó por

haberse establecido más tarde la comunicación de la zona por la vía de Quemados de Güines y Sagua la Grande por medio del Ferrocarril de Carahatas.

1856 — Diciembre 26.

Se abrió al servicio público un tramo de ferrocarril entre Santa Catalina de Guazo y Cerro Guayabo en la Bahía de Guantánamo, construido por la COMPANIA DEL FERROCARRIL DE GUANTANAMO A SANTA CATALINA DEL GUAZO como parte del ferrocarril que uniría a la población de Guantánamo con la Bahía. Más tarde en 22 de Marzo de 1858, se inauguró la línea entre Guantánamo y Caimanera, embarcadero de la Bahía de Guantánamo, al cual se decidió llevar la vía como paradero final en lugar de usar como terminal a Cerro Guayabo, a causa de las mejores condiciones, para la carga y descarga, de Caimanera. Debido a ello, se construyó una nueva vía entre Santa Catalina y Caimanera, que fué inaugurada el 14 de Julio de 1858. Este ferrocarril sigue funcionando en la actualidad con el nombre de Ferrocarril de Guantánamo ((Guantánamo Railroad Co.) y es propiedad de la compañía azucarera "Guantánamo Sugar Co."

1858 — Febrero 3

Se inauguró la línea primitiva del FERROCARRIL URBANO DE LA HABANA, que partiendo de la Plaza de San Juan de Dios se dirigía al Cerro. Simultáneamente se estaban construyendo otras líneas: desde el Cerro a Jesús del Monte como continuación de aquella; desde el Cerro a la Plaza de San Juan de Dios; desde la explanada del Castillo de la Punta a la Estación de Villanueva en el Campo Militar; y desde la explanada del Castillo de la Punta al Carmelo en la Chorrera junto a la desembocadura del Río Almendares por San Lázaro. Para la ejecución de las obras se formó en 1857 una compañía anónima de acaudalados accionistas organizada por Don José Domingo Trigo, cuya empresa comenzó los trabajos sin tener aún la concesión del Gobierno de S. M. quien la aprobó en 5 de Febrero de 1859, o sea con posterioridad a haberse puesto al servicio el ferrocarril. Este ferrocarril usaba tracción de fuerza motriz de vapor en la línea al Carmelo y tracción animal en las demás líneas. La concesión y las propiedades de la Cia. Ferrocarriles Urbanos fué adquirida el 5 de Junio de 1899 por la compañía constituida en esa fecha con el nombre de "Havana Electric Railways Co." organizada y promovida por Mr. Frank Steinhart, de lo cual se hablará más adelante al registrar la inauguración de la tracción eléctrica.

1858 — Febrero 15.

Se inauguró al servicio público el ramal del FERROCARRIL DE SAGUA LA GRANDE, que unió a esta población con la desembocadura del río del mismo nombre (hoy puerto de Isabela de Sagua), y desde Sagua la Grande a Cifuentes, con un total de 44 Klms. y 48 m. Con posterioridad se extendieron sus líneas desde Cifuentes a Cruces; otra desde Cifuentes a Cruces; y otra desde Cifuentes a San Juan de los Remedios vía Camajuaní, a donde llegó en 1890, para establecer comunicación con el puerto de Caibarién. El 18 de Febrero de 1860, se estableció en la Estación de Cruces la unión de este ferrocarril con el Ferrocarril de Cienfuegos a Villa Clara, asegurándose en esta forma la comunicación ferroviaria entre la costa Norte con la costa Sur de la Isla.

1858 — Julio 26.

Se inauguró al servicio público por la compañía del "FERROCARRIL DE LA BAHIA DE LA HABANA A MATANZAS" un ramal de doble vía desde Regla a Guanabacoa, con la finalidad de establecer la comunicación de pasajeros entre la Habana y Guanabacoa a través de la Bahía por medio de un servicio de vapores de la misma compañía, que hacían el servicio entre la Habana y Regla. Esta compañía obtuvo la preferencia del público, no obstante tener una tarifa más alta para los pasajes, que la que tenía la otra línea establecida desde 1843 llamada "La Prueba" que funcionaba con tracción animal. Este ferrocarril extendió sus paralelas a Matanzas, por concesión de 18 de Marzo de 1857, la explotación de cuya línea

fué la finalidad de su constitución, siendo el ramal de Regla a Guanabacoa, una parte secundaria del proyecto general, autorizada con posterioridad a la concesión primitiva el 1 de Noviembre de 1857. La primera sección de la vía principal, desde Regla a Matanzas, fué inaugurada el 4 de Abril de 1859; la segunda sección, desde Matanzas a Campo Florido, el 10 de Octubre de 1859; la tercera y última sección, desde Campo Florido, pasando por San Miguel, a Matanzas, el 10 de Julio de 1860; llegando a Matanzas el primer tren, al entrar en la vía que al mismo tiempo se construía desde Matanzas en dirección hacia la Habana, en Mayo de 1863. La llegada del primer tren de este ferrocarril a Matanzas, estableció la comunicación por carril desde la Habana a Macagua (Los Arabos).

1859 — Marzo 10

Comenzó a explotarse el ramal de 9 Klms. desde Santa Clara a la Hacienda del Santo Cristo (hoy pueblo El Cristo) llamado FERROCARRIL DE SANTIAGO DE CUBA, por iniciativa de Don Antonio Vinent, Don Andrés Duany, Don Manuel Castillo y otros. Posteriormente se construyeron otros ramales: el del Cristo a Maroto, que se prolongó luego hasta San Juan de los Rios, el del Cristo a Sabanilla, que es el que llega actualmente hasta el nudo, jurisdicción de La Maya, pasando por Songo. Así mismo se construyó otro ramal, que ya no existe, al Caney, que partió desde Loma de Quintero, con la finalidad de facilitar el transporte de familias de Santiago que acostumbraban veranear en la Villa de Caney. Este ferrocarril se llamaba "Ferrocarril de Sabana de Maroto" en 1905 al extinguirse dicha empresa por haberse adquirido por "The Cuba Railroad", cuya compañía ya desde entonces tenía el control de sus acciones, aunque como empresa administrada independientemente.

1859 — Octubre 4.

Se abrió al servicio público el primer tramo del FERROCARRIL DE GUINES A MATANZAS, comprendido entre Guines y Santa Catalina (8 Klms.). La compañía que comenzó a construir el ferrocarril, desde antes de abrir el primer tramo citado al servicio público, se incorporó o fusionó por escritura pública de 23 de Diciembre de 1859 a la "Compañía de Caminos de Hierro de Cuba". El día 15 de Octubre de 1861 fué puesta en circulación la línea desde Guines a Matanzas, así como el ramal que se fué construido desde el paradero de Sabana de Roble hasta Matanzas para comunicar por carril a este pueblo que tenía magníficas medicinales.

1859 — Noviembre 19.

Se inauguró por la Compañía del "FERROCARRIL DE MATANZAS A SABANILLA" el primer tramo hasta Tramojos (hoy Pedroso) (10 Klms.), del Ramal de Navajas a Jagüey Grande, donde llegó más tarde, el 10 de Julio de 1878. Posteriormente la línea fué prolongada a Murga abierta al público en Octubre de 1887. El 16 de Agosto de 1887 fué también inaugurado el Ramal de Matanzas a Cumanayagua (hoy Pedemonte) que se prolongó a Matanzas en 1893.

1859

En este año se constituyó una compañía promovida por Don Antonio Modesto del Valle para construir un FERROCARRIL SANCTI-SPIRITUS A LAS TUNAS, esto es, al puerto más cercano a aquella jurisdicción, que está situado junto a la desembocadura del Río Zaza. Se practicaron los estudios sobre un tramo de 38 Klms. 624 M. con un presupuesto de 685.284 pesos fuertes. Los trabajos sufrieron una paralización con la muerte de don Valeriano en el año de 1863, al no contar la empresa con el apoyo de sus enérgicos recursos financieros, unos de los mayores de la Isla en aquella época. Sin embargo años más tarde, el ferrocarril fué inaugurado y puesto al servicio público. Este ferrocarril fué adquirido el 30 de Junio

1927 por "The Cuba Railroad Co." de la "The Tuinicú Sugar Co." compañía propietaria del Central "Tuinicú" de Sancti-Spiritus que lo había comprado a la familia del Valle, habiendo sido incorporado, desde la citada fecha, al sistema de los Ferrocarriles Consolidados de Cuba, de los cuales se hará referencia más adelante.

1861 — Junio 23.

Se inauguró el tramo de la Estación de Cristina, junto a la falda del Castillo de Atarés, hasta el Calabazar, del "FERROCARRIL DEL OESTE" que debería unir a la Habana con Pinar del Río, consistente en 197 Kíms. 560 M. incluyendo el ramal de Los Palacios a los Baños de San Diego. Así mismo en ese año esta compañía adquirió el ramal del "FERROCARRIL DE LOS ALMACENES DEL DEPOSITO DE HACENDADOS" que la empresa de estos Almacenes de depósito había comenzado a construir en 1858 para llevar la carga del Ferrocarril de la Habana a los edificios establecidos sobre el litoral de la Ensenada de Atarés. Los accionistas de los Almacenes de Hacendados fueron los promovedores del Ferrocarril del Oeste, razón por la cual se hizo la fusión entroncando el ramal de Hacendados con la Estación de Cristina. Los otros tramos del ferrocarril del Oeste se fueron poniendo en explotación, tramo por tramo, hasta llegar a Pinar del Río el 15 de Abril de 1894. Posteriormente, el 24 de Nov. de 1898, el Gobierno de España, antes de abandonar la Isla, autorizó la prolongación de este ferrocarril desde Pinar del Río a Guane, a donde llegó el primer tren el 1 de Febrero de 1908.

1862 — Agosto 25.

Se pone en explotación un corto tramo de vía de 4 Kíms. 932 M. que partiendo del Ferrocarril de la Bahía de la Habana a Matanzas terminaba en la Playa de Cojímar, abriendo de esa forma una nueva comunicación de la Habana, a través de la Bahía, con Guanabacoa, en cuya población tenía un apadero. Esta compañía se denominó "FERROCARRIL DE GUANABACOA A COJIMAR".

1863 — Julio 19.

Se inauguró al servicio público el "FERROCARRIL DE LA HABANA A MARIANAO" que con 10 Kíms. de vía unió a ambas poblaciones. El tren partía de la Habana desde la Estación de arranque del Ferrocarril de la Habana situada cerca de la Quinta Garcini en la Alameda de Tacón (hoy Avenida de Carlos III). Esta vía se prolongó más tarde hasta la Playa, cuyo servicio se inauguró en 1884. Este ferrocarril forma hoy la División de Marianao de los "Ferrocarriles Unidos de la Habana".

1869

En este año, las empresas "Compañía de Caminos de Hierro de la Habana" "Almacenes de Regla y Banco del Comercio" y "Ferrocarriles de la Bahía de la Habana", de que hemos hablado ya anteriormente, se fusionaron en una sola compañía con el nombre de "BANCO DEL COMERCIO, FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA Y ALMACENES DE REGLA", construyéndose un ramal de Ciénaga a Regla, para unir las vías de dichas empresas, cual fué inaugurado 21 años más tarde, el 1 de Abril de 1890.

1870

Se comenzó la construcción por el Ejército español del FERROCARRIL MILITAR DE JUCARO A MORON llamado ferrocarril de la Trocha, cuyas obras se idearon y llevaron a cabo por razones de estrategia, con motivo del movimiento revolucionario llamado la guerra de los 10 años, a fin de facilitar el transporte de las tropas españolas. Este ferrocarril, que atravesó la Isla de Norte a Sur, dividiéndola en dos partes, tropezó con grandes dificultades en su construcción, la cual avanzó muy lentamente llegando después de varios años de trabajo a Ciego de Avila. Posteriormente en 1880 fué conectado en toda su extensión. Las autoridades españolas en 1895, ante la nueva revolución que surgió en el país, emprendieron

la reconstrucción del ferrocarril y la fortificación de la Trocha por medio de extraordinarios esfuerzos de hombres y recursos, consiguiendo extender la vía hasta San Fernando a cuyo pueblo llegó el primer tren en 1897. Este ferrocarril que era del Gobierno español, pasó a poder del Gobierno de la República, el cual lo arrendó sucesivamente a distintas empresas que lo operaron con distintos nombres, siendo la última que lo tuvo en arrendamiento la de los Ferrocarriles del Norte de Cuba desde 1 de Julio de 1916 hasta 30 de Junio de 1919 en que lo adquirió en propiedad, de cuya compañía se hará referencia más adelante. Este ferrocarril fué por primera vez inscripto como de servicio público, el 14 de Agosto de 1905.

1878 — Septiembre 20.

Se inauguró el "FERROCARRIL DE CAIBARIEN A PLACETAS" de vía estrecha, cuya construcción se había comenzado el 25 de Agosto de 1876.

1884 — Diciembre 27

Se constituyó una compañía con el nombre de "FERROCARRIL DE GIBARA Y HOLGUIN" promovida y organizada por Don José H. Beola y Don Javeir G. Longoria, para construir y explotar un ferrocarril que uniera a dichos dos pueblos. La línea comenzó a construirse en 1882 antes de tener la concesión y de constituirse legalmente la compañía. En 1884 se inauguró al servicio el primer tramo entre Gibara y Auras y en 1885 llegó a Holguín el primer tren. En 1905 se inauguró un ramal desde Iberia al pueblo de Velazco que actualmente enlaza con las líneas del Ferrocarril de Chaparra, estableciendo de esa forma la comunicación con la zona de influencia de éste último y con Puerto Padre. Este ferrocarril, entre Gibara y Holguín, es de vía estrecha, y continúa actualmente funcionando, siendo propiedad de las familias Beola y Longoria, herederos de sus primitivos fundadores.

1894

Las empresas "Ferrocarril de Caibarién a Remedios" y "Ferrocarril de Caibarién a Placetas" (vía estrecha), se fusionaron en una sola compañía con el nombre "EMPRESA UNIDA DE LOS FERROCARRILES DE CAIBARIEN".

1898 — Febrero 8

La empresa "Banco del Comercio, Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla", se reorganizó, separando al Banco del Comercio y constituyéndose una compañía inglesa, que absorbió todo el activo y pasivo de la anterior, con el nombre de "FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA Y ALMACENES DE REGLA LIMITADA" y un capital de \$16.823.195, bajo cuya constitución continúa actualmente esta empresa, habiendo absorbido por fusión, en distintas fechas, con posterioridad, a todos los otros ferrocarriles que funcionaban en las Provincias de Pinar del Río, Habana, Matanzas y Santa Clara, o sea toda la parte Occidental de la República.

1899 — Junio 5

Se constituye la compañía "HAVANA ELECTRIC RAILWAY CO." con la finalidad de adquirir la concesión y las propiedades del "Ferrocarril Urbano de la Habana" y de cambiar la tracción de vapor y animal de sus tranvías, por TRACCION ELECTRICA. La constitución de la nueva empresa y el traspaso del activo y pasivo de la anterior compañía a la nueva, se realizó simultáneamente el mismo día. La "Havana Electric Railway Co." fué organizada y promovida por Mr. Frank Steinhart, quien continúa siendo Presidente de la actual empresa. Los tranvías eléctricos comenzaron a circular en la Habana bajo la administración de dicha compañía, el día 22 de Marzo de 1901. Posteriormente el 26 de Marzo de 1912 se fusionó con la "Cía. de Gas y Electricidad de la Habana" bajo la denominación de "Havana Electric Railway, Light & Power

Co., pasando a favor de esta última citada compañía todos los derechos, concesiones y propiedades de ambas citadas empresas. Y más tarde, el 11 de Agosto de 1926, volvió a adoptar su nombre primitivo de "Havana Electric Railway Co." al organizarse la "Compañía Cubana de Electricidad" que se hizo cargo de la parte concerniente al servicio de gas y alumbrado de la Habana con radio de operaciones al resto de la República. De igual modo la nueva compañía "Havana Electric Railway Comp." adquirió de la disuelta los tranvías urbanos de tracción eléctrica de Habana, Camagüey y Santiago de Cuba, los cuales tenían en 1936 los siguientes Kms. de vía en explotación: 103 en la Habana, 12.385 en Camagüey, y 10 en Santiago de Cuba.

1899.

En este año las compañías "Empresa Unida de los Ferrocarriles de Caibarién" y "Ferrocarril de Sagua la Grande", se fusionaron en una sola empresa denominada "THE CUBAN CENTRAL RAILWAY LIMITED" estableciendo sus oficinas centrales y talleres en Sagua la Grande.

1902 — Diciembre 8

Se abrió al servicio público la línea del ferrocarril central que corre desde Santa Clara a Santiago de Cuba. La inauguración de esta línea ideada por el cerebro prodigioso de Sir Williams Van Horne, marcó una nueva era en las condiciones económicas de Cuba, contribuyendo poderosamente al desarrollo de las riquezas naturales de las Provincias de Camagüey y Oriente. Van Horne, nativo de Chelsea, Illinois, Estados Unidos, era al terminarse la guerra hispano-americana uno de los expertos ferrocarrileros más reputados y mejor relacionados del Mundo. Había construido el gigantesco y audaz ferrocarril "Canadian Pacific" que unió en el Canadá la costa del Atlántico con la del Pacífico, ligándolo esta obra tan íntimamente al Canadá, que adoptó su ciudadanía. La idea de construir el ferrocarril central de Cuba, nació en la mente de Van Horne viajando en compañía del General Alger y de Elihu Root, Secretarios de la Guerra y de Estado respectivamente de los Estados Unidos. Después de muchas dificultades de orden legal en obtener la concesión para construir el ferrocarril, debido a la negativa del Congreso de los Estados Unidos a otorgarla, Van Horne resolvió construir el ferrocarril en pequeños trozos sin tener derechos de dominio ni de expropiación, y sin otra garantía que su propia fé de que al constituirse la República su futuro Gobierno habría de otorgarla en virtud del gran servicio que con la construcción de dicha vía él otorgaba al país. De acuerdo con esa idea procedió a constituir una compañía que se denominó "Cuba Company" cuyo contrato quedó firmado el 24 de abril de 1900 bajo las Leyes del Estado de New-Jersey, y días después, el 1 de Mayo del propio año, constituía, así mismo bajo las leyes del mismo Estado, otra compañía con el nombre de "Cuba Railroad Co.", las cuales fueron luego fusionadas bajo el nombre de "THE CUBA RAILROAD" que fué la que emprendió la ejecución de las obras, que tuvieron su término sólo dos años después, el 11 de Octubre de 1902, probándose la vía en toda la extensión de la línea principal el 19 de Noviembre siguiente, la cual fué inaugurada oficialmente en la fecha registrada más arriba: 8 de Diciembre del mismo año, estableciéndose la comunicación directa desde Santa Clara con Santiago de Cuba por San Luis a través de la vía del "Ferrocarril de Sabanilla y Maroto".

Además de la línea central de la Isla, desde Santa Clara a San Luis en Oriente, vía Alto Cedro, "The Cuba Railroad" construyó con posterioridad los siguientes ramales: Línea de Martí-Bayamo-San Luis; Ramal de Alto Cedro a Antilla; Ramal de Zaza del Medio a Sancti-Spiritus, que enlazó la comunicación con el puerto de Tunas de Zaza por medio del Ferrocarril de Sancti-Spiritus a Tunas; Ramal de Manzanillo a Bayamo; Ramal de Placetas a Casilda en Trinidad; Ramal de Camagüey a Santa Cruz del Sur, proyectado ya en 1859 y obtenida concesión para explotarlo el 31

de Agosto de dicho año, pero que no llegó nunca a construirse y Ramal de Cacocum a Holguín, que estableció la comunicación a través de Holguín, con Gibara por medio del Ferrocarril de Gibara y Holguín, y con Puerto Padre por conducto del enlace de este último citado con el Ferrocarril de Chaparra.

También forman hoy parte de su sistema ferroviario, las siguientes vías: de Santiago de Cuba a San Luis y de Entronque Sabanilla (cerca del Cristo) a Ponupo (jurisdicción de La Maya), adquiridas en 1905 del "Ferrocarril de Sabanilla y Maroto", fecha en que se extinguió esta compañía, cuyas acciones habían sido controladas por "The Cuba Railroad" desde 1902 al inaugurarse el ferrocarril central y establecerse el enlace por medio de sus líneas hasta Santiago de Cuba; de Camagüey a Nuevititas, al obtener, primero el control de las acciones de la compañía propietaria en 1916, y adquirir sus vías y material, más tarde, el 14 de Mayo de 1925, en que se extinguió la vida legal de aquella; y la de Sancti-Spiritus a Tunas de Zaza desde el 30 de Junio de 1927, fecha en que compró este ferrocarril a "The Tuinicú Sugar Co."

1903 — Noviembre 15

Corre el primer tren de viajeros directo entre la Habana y Santiago de Cuba a través de las líneas de varias compañías, haciendo el viaje en 25. Este tren inaugura en Cuba el SERVICIO DE COCHES DORMITORIOS.

1906 — Enero 1

La "Empresa Unida de los Ferrocarriles de Cárdenas y Jaruco" se fusionó con la empresa "Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla Limitada", la cual absorbió bajo su propio nombre el activo y pasivo de la primera citada.

1906 — Julio 1

La compañía "Ferrocarril de Matanzas a la Sabanilla" se fusionó con la empresa "Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla Limitada" la que, así mismo, absorbió bajo su nombre todo el activo y pasivo de aquella.

1907.

En este año se puso al servicio público el ferrocarril que une la ciudad de Guantánamo con el ferrocarril central por San Luis, y por lo tanto por riele dicha población con las otras provincias de la República. La compañía que inauguró las obras, denominada "CUBAN EASTERN RAILROAD CO." (FERROCARRIL DEL ESTE DE CUBA), fué constituida bajo las leyes del Estado de Maine, U.S.A., el 25 de Septiembre de 1902, con la finalidad de construir y explotar un ferrocarril en dicho territorio. La mencionada compañía construyó parte de las vías, adquiriendo otras que estaban ya construidas y dedicadas al servicio privado de varios Ingenios. Sus líneas entroncaron con las paralelas de "The Cuba Railroad" en San Luis, habiendo extendido un ramal desde Guantánamo al embarcadero de Boquerón en la Bahía de Guantánamo. El control de esta compañía ha estado en diferentes épocas en distintas manos, llamándose actualmente "Guantánamo & Western Railroad Co."

1910 — Octubre 14

Se constituyó, bajo las leyes del Estado de New-Jersey una compañía denominada "FERROCARRIL DE CHAPARRA" para explotar un ferrocarril de servicio público que uniera los Centrales Chaparra, construido en 1901, y Delicias que estaba entonces en construcción y que molió por primera vez en 1911, con su gran zona de influencia; con el Ferrocarril Central (por Sabanaso); con Puerto Padre; y con Holguín (por Velazco, Estación de enlace con el F. C. de Gibara a Holguín). Esta compañía absorbió las vías del ferrocarril privado del Central Chaparra que estaban ya funcionando.

cuya inscripción como de servicio público había sido concedida desde 1906, sus acciones están en poder de la compañía propietaria de los Centrales Chaparra y Delicias, denominada "The Cuban American Sugar Co." Este ferrocarril es de vía estrecha.

1911 — Febrero 26.

Se constituyó una compañía denominada "FERROCARRIL DE CAIBARIEN a MORON" con la finalidad de invertir en ferrocarril de servicio público las líneas del ferrocarril privado del Central Narcisa de Yaguajay, construídas con anterioridad para el servicio particular de dicho Ingenio, inauguradas en Octubre de 1889, y autorizado para circular como de servicio público en el año de 1906. Este ferrocarril es de vía estrecha. Las oficinas administrativas centrales de este ferrocarril radican en el Central Narcisa, y su vía principal que parte de dicho Ingenio, se extiende, en una dirección, hasta Caibarién, y en la otra dirección, hasta Chambas, teniendo un ramal a Dolores.

1916 — Marzo 29

En esta fecha se constituyó una compañía con el nombre de COMPANIA DEL FERROCARRIL CUBANO DE HERSHEY, S. A." para construir y explotar un ferrocarril que uniera al Central Hershey de la Hershey Corporation, situado en el término de Jaruco, con los puertos de embarque de azúcar Habana, Matanzas y Santa Cruz. El ferrocarril se construyó rápidamente, inaugurándose primero al servicio público en 1 de Septiembre de 1918 los tramos comprendidos entre San Juan y Bainoa y entre Santa Cruz y Hershey con automóviles-guaguas de vía, estableciéndose así, la comunicación del Central Hershey con el puerto de Santa Cruz, de una parte, y de la otra, con Matanzas y la Habana a través de las líneas de los Ferrocarriles y la Habana y pasando por Bainoa en aquellas dos poblaciones. El 1 de Noviembre de 1919 el servicio en esos tramos fué atendido por Locomotoras (tracción de vapor). Dos años después, el 17 de Septiembre de 1921, se abrió al servicio público la vía directa entre Matanzas y Hershey con Locomotoras de vapor. El 1 de Enero de 1922 el servicio se atendió con tracción eléctrica. Y el 5 de Octubre de 1922 se abrió al servicio público con tracción eléctrica, en toda su extensión, la línea principal que parte desde Casa Blanca, barrio de la Ciudad de la Habana situado en el lado opuesto de la Bahía, hasta Matanzas en el barrio de Versalles. Además de la línea principal y de los ramales de Santa Cruz y de Bainoa, ya citados, tiene los ramales siguientes: el de Casa Blanca a Cojimar; y el de Jaruco, que sale de la Estación San Mateo en la línea principal. Este ferrocarril es de TRACCION ELECTRICA. Su dueño es prácticamente Mr. Milton S. Hershey, quien controla así mismo, las acciones de la compañía propietaria del Central Hershey.

1916 — Julio 20.

Se constituyó con el nombre de "FERROCARRILES DEL NORTE DE CUBA" una empresa que unió bajo su sólo nombre a las compañías: "Ferrocarril de Morón", que comunicaba a los Centrales "Adelaida" y "Patria" con Morón, la cual había sido construída como ferrocarril de servicio privado para facilitar las comunicaciones de la zona en la cual se estaban fomentando plantaciones de caña y construyéndose los propios Ingenios "Adelaida" y "Patria" ya citados; "Ferrocarril de Júcaro a San Fernando", o sea el antiguo ferrocarril militar de la Trocha, propiedad del Gobierno, al que se le tomó en arrendamiento al constituirse la compañía de los "Ferrocarriles del Norte de Cuba", y la "Compañía del Ferrocarril de la Costa Norte de Cuba", constituída en 1912, que no tenía construída ninguna línea, pero que tenía una concesión del Gobierno para construir una línea de ferrocarril de servicio público entre Caibarién y Nuevitas. La mencionada nueva compañía "Ferrocarriles del Norte de Cuba", fundada por el genio promotor del Coronel José Miguel Tarafa, tenía como finalidad construir bajo una sólo empresa un ferrocarril que, atravesando la costa Norte de

las Provincias de Santa Clara y Camagüey, uniera la población de Santa Clara con la de Nuevitas. En Abril de 1918 había sido ya completada y puesta al servicio público la línea desde Morón a Esmeralda, y un año después, el 1 de Marzo de 1919, el tramo hasta Puerto Tarafa en la Bahía de Nuevitas fué abierto al tráfico. En ese mismo año se unió a la empresa el ramal de Jagüeyal y se puso también al servicio el ramal del Central "Cunagua". La línea de Chambas a Santa Clara se continuó construyéndose con posterioridad, saliendo el primer tren directo de Santa Clara a Morón el día 15 de Diciembre de 1927. Esta empresa construyó también un ramal de Esmeralda a Florida, estableciendo de esta forma una nueva conexión entre las líneas del Ferrocarril del Norte y las del Ferrocarril Central. El 1 de Mayo de 1918, la compañía modificó su escritura social, la cual es la que rige actualmente la empresa.

1920 — Febrero 3

Se constituye una compañía denominada "FERROCARRIL DE LAS TUNAS, S. A.", para operar y convertir en ferrocarril de servicio público, el ferrocarril de servicio privado del Central Manatí, fundado en 1912, en Dumañuecos, Oriente. Sus líneas se extienden, de un lado, hasta el puerto de Manatí, y de otro, hasta Victoria de la Tunas, donde enlazan con el ferrocarril central, aparte de diversos ramales que comunican las distintas colonias de caña del mencionado Central.

1921 — Marzo 1.

La empresa "THE CUBAN CENTRAL RAILWAY LIMITED" se fusionó con la compañía "Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla Limitada", bajo el nombre de esta última. Asimismo el "FERROCARRIL DE CARACAS", que extendía sus vías desde Cruces a Rodas, en la Prov. de Santa Clara, teniendo su centro de operaciones en el Central "Caracas", y con un ramal a la Bahía de Cienfuegos, embarcadero Damují, fué también absorbido por los "Ferrocarriles Unidos y Almacenes de Regla Limitada", en igual fecha que la Cuban Central, antes mencionada. De idéntica manera, el "FERROCARRIL DEL OESTE" que unía las Provs. de la Habana y Pinar del Río, se fusionó en la misma fecha con los propios "Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla Limitada", quedando con estas fusiones, prácticamente, bajo el control de esta última citada compañía, todos los ferrocarriles de servicio público de la parte Occidental de la República.

1923 — Diciembre 28.

En esta fecha, el ferrocarril de vía estrecha "FERROCARRIL DE JURAGUA" que une la Bahía de Cienfuegos, hacia Cova-donga, con Antón Recio y San Nicolás, fué adquirido por compra por los "Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla Limitada". Este ferrocarril que originalmente era de servicio privado, fué autorizado a circular como de servicio público el año 1906.

1924 — Julio 28

En esta fecha, las siguientes compañías: "The Cuba Railroad Co.", "Ferrocarriles del Norte de Cuba" y "Ferrocarril de Camagüey a Nuevitas", se consolidaron en una sola compañía matriz dueña de las acciones, bajo el nombre de "FERROCARRILES CONSOLIDADOS DE CUBA". Esta empresa no opera directamente los ferrocarriles mencionados, sino que cada uno de ellos conserva una administración independiente. Un año después, el 14 de Mayo de 1925, la compañía del "Ferrocarril de Camagüey a Nuevitas", fué disuelta, absorbiendo su activo y pasivo "The Cuba Railroad Co." siendo ésta y los "Ferrocarriles del Norte de Cuba", a partir de esa última citada fecha, las dos empresas que forman actualmente el sistema de los "Ferrocarriles Consolidados de Cuba".

1927 — Octubre 17.

En esta fecha, circularon por primera vez en las líneas de los Ferrocarriles Unidos de la Habana, los primeros automotores de

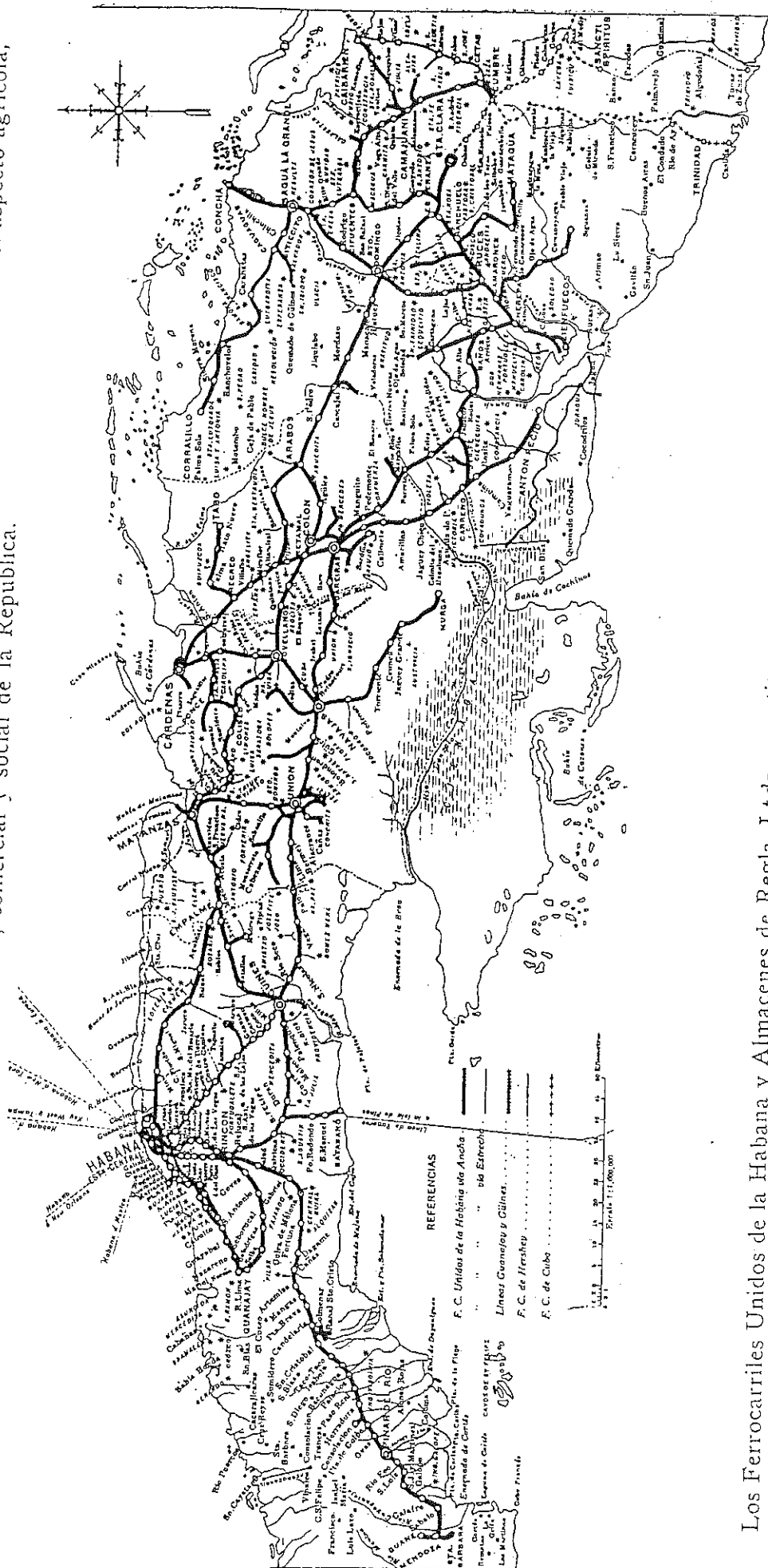
Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla, Ltda.

(United Railways of Havana and Regla Warehouses, Limited.)

Sucesores del primer Ferrocarril de Cuba inaugurado en 1837

2,876 kilómetros de vía férrea

Mapa de las líneas operadas por los ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla, Limitada, en la parte Occidental de la Isla, mostrando las comarcas que cubre con sus servicios esta empresa y la importancia de estos servicios en el aspecto agrícola, industrial, comercial y social de la República.



Los Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla, Ltda., constituyen un elemento auxiliar importante en el movimiento azucarero de Cuba, al comunicar sus líneas con los puertos de Matanzas, Cárdenas, Sagua, Caibarién, Cienfuegos y la Habana donde existen Almacenes Afianzados de Aduanas y de Azúcar, y en el último puerto, en Regla, propiedad de la propia Compañía.

Oficina Principal: Estación Central, Habana, Cuba

generación eléctrica interna que se pusieron al servicio en la América latina, ideados y construidos para contrarrestar la competencia que hacía al ferrocarril el transporte motorizado por carreteras. Estos automotores tienen una potencia de tracción para arrastrar dos coches de 70 pasajeros cada uno y su costo ascendió a \$56.000 cada uno.

1937 — Noviembre 19

Además de las empresas anotadas anteriormente en distintas fechas o que forman la red ferrocarrilera de la República y cuyas indicadas fechas expresan y marcan los hechos culminantes del progreso ferroviario de Cuba durante el Siglo vencido en esta fecha, han existido y existen en la Isla otros ferrocarriles de orden secundario, cuya inauguración no hemos registrado en esta reseña sintética, por no tener significación primordial.

Los que existen en la actualidad, registrados como de servicio público, no incluidos en la fecha respectiva de esta relación, son en su mayor parte ferrocarriles auxiliares de los Ingenios de fabricar azúcar mencionados en su nombre, y otros, terminales de grandes empresas que son operadas independientemente de las mismas, así como tranvías urbanos. La lista completa de ellas, es la siguiente: "INSULAR R. R. CO." fundada en New-Jersey, E.U. de A., en 2 de Julio de 1902 y operada por la misma Administración de la "Havana Electric Railway Comp."

"HAVANA TERMINAL R. R. CO." subsidiaria de los Ferrocarriles Unidos de la Habana, fundada en Maine, U.S.A., en 1 de Julio de 1910.

"MATANZAS TERMINAL R. R. C.;" subsidiaria de los Ferrocarriles Unidos de la Habana, fundada en Maine, U.S.A., el 3 de Julio de 1911.

"F. C. PERSEVERANCIA", fundada el 8 de Julio de 1911, para el transporte de los azúcares del Central de ese nombre, en Real Campiña.

"F. C. L'ORTUGALETE", fundada el 17 de Agosto de 1912, para las comunicaciones del Central de ese nombre, en Palmira.

"F. C. DE TOLEDO A SAN PEDRO", fundada el 31 de Mayo de 1915, para las operaciones del Central Toledo, en Marianao.

"HERSHEY TERMINAL R. R.", operada por la misma Administración del Ferrocarril Cubano de Hershey.

"F. C. RANCHUELITO", fundada en 2 de Mayo de 1923.

"F. C. RESULTA", fundado el 20 de Junio de 1923, para las operaciones del Central "Resulta", en Sagua la Grande.

"F. C. DE YAGUAJAY", fundado el 19 de Mayo de 1928 para las operaciones del Central "Vitoria" de Yaguajay.

"F. C. DE COVADONGA", fundado el 25 de Septiembre de 1929, para las operaciones del Central Covadonga en Carreño (Agua de Pasajeros).

"F. C. CIENFUEGOS, PALMIRA, CRUCES, &.", fundado el 2 de Septiembre de 1903, que opera las líneas urbanas de Cienfuegos y que aunque tiene vías que unen a esta ciudad con Palmira y Cruces, tiene el servicio a estos dos últimos citados pueblos, suspendido en la actualidad.

"F. C. NAZABAL", fundado el 15 de Enero de 1932, para las operaciones del Central "Nazabal", en la jurisdicción de Encrucijada, que une a dicho Central con Encrucijada y con el puerto de Santo.

"COMPANIA DE TRANVIAS DE MATANZAS", que cubre el servicio urbano de dicha población con 13½ Kms. de vía en explotación.

También existen aproximadamente unos 11.000 a 12.000 Kms. de vía de ferrocarriles privados, pertenecientes a Ingenios y otras empresas industriales, que prestan servicio en las necesidades particulares de sus compañías propietarias.

M. G. R.

FUENTES: "Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico, de la Isla de Cuba 1863", por Don Jacobo de la Pezuela; Memorias de la Dirección General de Obras Públicas de la Isla de Cuba; Memorias de la Comisión de Ferrocarriles de la República; Boletines Extraordinarios de los "Ferrocarriles del Norte de Cuba" — 1923 y 1924; Folleto sobre Ferrocarriles de Cuba de la Dirección General de Estadística de la Secretaría de Hacienda, publicado en 1936; Arturo Fernández, en "Diario de la Marina" edición de 23 de Mayo de 1937; Memorias de diversas Compañías de ferrocarriles; y otras fuentes autorizadas.

Estudios Crematísticos de Abad

Por GABRIEL CAMPS

EN el "Instituto de Previsión y Reformas Sociales" leyó un estudio crematístico, el conocido publicista Sr. L. V. de Abad, sobre "LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES TERRESTRES Y LA FUNCION DEL ESTADO", que en bien impreso folleto ha publicado y ha tenido la atención de dedicarnos un ejemplar. Lleva el folleto una bien escrita Introducción apologética del Dr. Rogelio Pina, bien reputado jurista y crematólogo.

Hace Abad un delicado análisis técnico de la carretera central y sintetiza en un cuadro interesante el costo de esa vía. Seguidamente estudia la crisis de los ferrocarriles cubanos, hace un elaborado estudio de los gastos de explotación e ingresos de todos los ferrocarriles de servicio público de Cuba y de gastos por cada \$100 (100 pesos) recaudados y cuanto ha quedado como utilidades para cubrir los intereses de los bonos y dividendos a los accionistas y para las reservas necesarias.

En el cotejo que hace de nuestros ferrocarriles con los de otros países singularmente con los de Java hay abundantes datos y noticias de gran valor didáctico, si bien de un melancólica impresión en el ánimo cuando exteriorizan valerosa y dignamente la creencia de que Cuba ha batido el record como exponente de la desorientación e imprevisión de un pueblo.

Se muestra decidido partidario del sistema de peaje para solución en el problema del transporte; da preferencia a los presu-

puestos del servicio de peones camineros y muy expertos consejos sobre vigilancia de los caminos y ve muy bien que para el cumplimiento de las leyes de transportes y de tráfico y del reglamento del tránsito se haya comisionado al ejército.

El sentido íntimo del excelente trabajo de Abad lo compendia con crítica acertada el Sr. Pina al decir: "los medios de "comunicación no deben de combatirse ni perjudicarse unos a otros. Hay "que armonizarlos bajo un patrón de igualdad y de justicia, para "que se completen y respondan mejor a las necesidades del buen "servicio público."

Abad es un técnico muy meritorio y por eso muy arrinconado. No se explica como los gobiernos, que alardean de atentos solo al bien común, no aprovechan la ocasión de utilizarle y atribuyen los fracasos de series a la penuria de hombres útiles y de suficiencia, cuando lo cierto es, que esa penuria se debe al descuido de buscarlos de su modesta abstención o decente apartamiento. En el servicio exterior, en empeños de técnica de fomento industrial y agrícola, se encontrarán si se les busca con afán patriótico, que igualen a nuestro recomendado; que le aventajen tal vez ninguno. Es una fuerza que pierde la República.

Habana, Octubre 29, 1937.

De "Diario de la Marina".

Ferrocarriles de Cuba

Railways of the Republic of Cuba

EXISTENCIA DE MATERIAL RODANTE (Empresas de servicio público)

Inventory of Rolling Stock - Public Service Organizations

CLASIFICACION CLASSIFICATION	1930-31 Número Number	1934-35 Número Number	1935-36 Número Number
PASAJEROS: PASSENGER:			
Coches salones. Drawing Room Cars.	10	9	.....
„ dormitorios. Sleeping Cars.	34	34	.....
„ de primera clase. First Class.	244	220	.....
„ de segunda clase. Second Class.	219	226	.....
„ de combinación. Combination.	81	39	.....
„ correo, expreso y equipaje. Mail Express and Baggage.	162	190	.....
	750	718	751
MERCANCIAS: FREIGHT:			
Carros cubiertos. Cars covered.	7,393	7,053	.....
„ plataformas y jaulas. „ platform and grating.	9,343	8,496	.....
„ para ganado. „ cattle.	344	284	.....
„ para carbón. „ coal.	1,083	944	.....
„ tanques. „ tank.	373	339	.....
	18,536	17,116	17,221
SERVICIOS DE LAS COMPAÑIAS: COMPANY SERVICE:			
Carros al servicio. Service Cars.	1,401	901	.....
„ grúas. Crane and Derrick.	58	59	.....
	1,459	960	956
TRACCION: TRACTION:			
(1) Locomotoras de Vapor. Steam Locomotives.	633	593	.....
(1) „ Eléctricas. Electric „	31	35	.....
Coches automotores, gas y eléctricos. Automotive, Gas and Electric.	74	41	.....
	738	669	675
TOTAL DE COCHES Y CARROS: TOTAL ALL:	21,483	19,463	19,603

1) No incluidas en la suma total.
Not included in sum total.

Fuentes: Dirección General de Estadística, 1935-1936 y 1934-1935; Comisión de Ferrocarriles, 1935-1936.
Source: General Direction of Statistics 1935-1936 - 1934-1935 Cuban Railroad Commission 1935-1936.

Ferrocarriles de Cuba

RAILWAYS OF CUBA

PERSONAL EMPLEADO EN LOS FERROCARRILES DE SERVICIO PUBLICO

1934-1935

Personnel employed by Public Service Railways

EMPRESAS Company	Administración Administration	Tráfico Traffic	Tracción Traction	Talleres Shops	Vía y Obras Maintenance	Miscelánea Miscellaneous	TOTAL
C. Unidos.	564	1,453	976	854	1,013	622	5,482
Carretera Rail Road.	281	429	407	544	907	235	2,803
Carretera Matanzas Western.	60	66	120	29	90	292	657
C. Chaparra. . . . .	..	15	15	..	..	..	30
C. Matanzas Terminal.	11	17	21	17	31	5	102
C. Guantánamo.	15	27	38	36	39	18	173
C. Gibara Holguín.	3	17	6	9	11	3	49
C. Yaguajay.	3	5	6	..	..	..	14
C. Norte de Cuba.	5	109	96	103	284	149	746
C. Perseverancia. . . . .	..	..	2	..	..	3	5
C. Resulta.	2	7	15	10	..	..	71
C. Cubano de Hershey. . . . .	..	7	4	..	74	2	85
C. Toledo a San Pedro.	56	59	58	56	96	41	366
C. Toledonga.	3	..	..	..	..	..	3
C. Hershey Terminal.	5	4	28	20	21	15	93
C. Tunas.	56	15	4	..	10	5	90
	13	6	17	14	35	7	95
TOTAL	1,077	2,239	1,813	1,692	2,646	1,397	10,864

confeccionada con datos de la Dirección General de Estadística.



El Origen de los Ferrocarriles en Cuba

Por Don Jacobo de la Pezuela

(De su "Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba" — 1863)

AL conmemorarse en el presente mes el Centenario del Primer Ferrocarril de Cuba, y dedicar CUBA IMPORTADORA E INDUSTRIAL con ese motivo, una parte importante de esta edición a rememorar dicho acontecimiento, por lo que de progreso económico significó el mismo para Cuba, ningún trabajo referente a ese hecho nos ha parecido, desde el punto de vista histórico, más interesante, que aquel que fuera escrito por un contemporáneo de la fecha de la inauguración. Debido a ello, hemos querido reproducir el texto que figura escrito por Don Jacobo de la Pezuela en su "Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba" en 1863, alusivo a dicho particular, conservando en esa reproducción la misma ortografía usada en el trabajo original, como homenaje, no solamente al hecho que se conmemora, sino también, hacia el autor mencionado, debido al cual nos ha sido posible resumir y coordinar la historia de las empresas ferroviarias de su época, que sirvieron de base para formar la actual red ferrocarrilera de Cuba.

FERRO-CARRILES.—La gloria de este invento prodigioso que, con la mayor facilidad para recorrerlas, ha reducido las distancias de unos puntos a otros, pertenece exclusivamente a la Inglaterra, aunque esta nación y las demás tardaron mucho en perfeccionar el descubrimiento, generalizarlo y obtener las ventajas que hoy reporta. En 1649, con la mira de aliviar la fatiga de los animales empleados en las minas de carbón de piedra, se empezó a recurrir al arbitrio de colocar listones paralelos de madera para que pudiesen acarrear mejor los minerales en un carro con ruedas que trabajaban sobre los maderos. Para que esos listones no se gastasen tanto con el roce, luego se forró de hierro o de metal su superficie, y más de un siglo después, en 1767, esas vías de madera quedaron reemplazadas por otras enteramente de hierro en casi todas las explotaciones de importancia. En 1806 aparecían ya en las empresas mineras, asentadas sobre travesaños y en tierras niveladas, cuando el ingeniero Thewithik empezó a sustituir la fuerza del vapor a la de los animales para el movimiento en esas vías, realizándose su primer ensayo sobre el ferro-carril de Mertyur Tielvill en el país de Gales con resultados incompletos. Después de muchas experiencias infructuosas para conseguirlo, cúpole la suerte a Roberto Stephenson en 1829 de producir una máquina de hierro que, superando a otras muchas que presentaron sus competidores, se reconoció entonces ser la más propia para resolver las dificultades del problema. Aquella máquina con algunas modificaciones y enmiendas hechas por el estudio y la experiencia es la que, condensando en su receptáculo la fuerza del vapor, arrastra los pesos colocados en las vías y se conoce con el nombre de locomotora.

En Europa, la Bélgica y la Prusia, y en América los Estados Unidos, fueron los primeros países que se aprovecharon desde entonces del ejemplo de la Gran Bretaña adoptando aquel maravilloso medio de locomoción y de transporte. La Francia no adoptó con la celeridad y el entusiasmo que otras invenciones útiles, a esta que procedía de la Inglaterra; la España trastornada por guerras civiles y revueltas, con un Erario insuficiente hasta para las necesidades más precisas, ni pensaba en establecer aún el menor ferro-carril cuando ya desde 1830 la Sociedad Económica de la Habana publicaba un informe promoviendo la construcción de caminos de hierro, en una isla donde las antiguas vías de comunicación estaban sujetas a causas de deterioro mucho mayores que en otros países. Ese informe que sirvió de verdadera iniciativa para dotar a la grande Antilla de aquel utilísimo elemento de prosperidad, lo redactaron en agosto de aquel año el marqués de la Cañada de Tirry y don Juan Agustín Ferrery, a quien confió esa comisión la Sociedad Económica. El Real Consulado que luego se convirtió en Junta de Fomento, adoptó con calor aquella idea; pero como no contaba con ingresos suficientes para empezar a realizarla, ni existía tampoco entonces en la Habana para animar a facilitarlos el espíritu de asociación que se despertó mucho después entre los capitalistas, trascurrieron más de dos años sin que aquella corporación adelantase nada. Sin embargo,

formalizó un proyecto, y en 1º de agosto de 1833 solicitó autorización de S. M. para contraer en Londres un empréstito de 1.500.000 pesos fuertes, e hipotecar para pago de intereses y amortización el 1% en el puerto de la Habana, y ¾% en los demás puertos de la isla sobre todas las introducciones y extracciones, hasta que los productos del camino alcanzasen a ir cubriendo el compromiso y rein-



EXCMO. SR. DON CLAUDIO MARTINEZ DE PINILLOS,
CONDE DE VILLANUEVA.

General del Ejército Español; Superintendente General de la Real Hacienda; quien, como Presidente de la Excelentísima Junta de Fomento, gestionó la construcción del Primer Ferrocarril de Cuba, inaugurado el 19 de Noviembre de 1837.

tegrar aquel anticipo. El ministerio, después de examinar el pensamiento, lo aprobó por Real orden de 17 de febrero de 1834, que en 12 del siguiente octubre se comunicó en los términos más satisfactorios a la superintendencia general de Real Hacienda a cuya jurisdicción pertenecía entonces el ramo de obras públicas.

Como cada ferro-carril de los muchos que de treinta años a esta parte se han construido en Cuba tiene su historia particular, una por una la iremos exponiendo en compendio y por el orden de situación de cada vía. Para mayor claridad colocamos sus respectivos capítulos empezando por las que arrancan de la capital o radican dentro de ella; seguirán las que recorren los territorios del centro de la isla desde el meridiano de Matanzas hasta el de Nuevitas; luego detallaremos las del territorio Oriental, y en fin terminaremos nuestra reseña con la gran línea y otros proyectos accesorios que



se están ejecutando hace años por lo parte occidental desde Guanajay a Pinar del Río y otras localidades aledañas.

FERROCARRIL DE LA HABANA.—Ampliamente autorizada la superintendencia por el gobierno metropolitano para convertir en un hecho el pensamiento, se ocupó el conde de Villanueva desde luego en reunir los caudales necesarios para obra tan costosa; y, a derramas o arbitrios onerosos, prefirió el de un empréstito de 2.000.000 de ps. amortizables en veinte y cinco años que en aquel mismo se negoció en Londres con el crédito personal de aquel alto funcio-



Quinta Sanitaria de Garcini, que estaba situada en Carlos III y Oquendo, frente a la cual (por Oquendo), según puede observarse por el grabado, existió la Casa de Parada de Garcini, de donde partió, en su viaje inicial hacia la Ciudad de Bejuical, el Primer Ferrocarril de Cuba. (Del Album Paseo Pintoresco de la Isla de Cuba, La Habana 1841 — Colección Roig de Leuchsenring).

nario y la garantía de la Excm. Junta de Fomento, descontando los plazos a interés corriente. Cubriendo los gastos de agencias y cambios, pudo realizar la Junta 1.331.554 ps. fs. y 7 rs. con los cuales empezaron con el año de 1835 los estudios y trabajos de nivelación. Vencidos muchos inconvenientes y contradicciones alzóse luego a los dos años el edificio de la estación con todas las oficinas, almacenes y dependencias necesarias entre las puertas de Tierra y Monserrat, sobre solares limítrofes al Campo Militar y Alameda de Isabel II, reservados antes para un Jardín Botánico que no había llegado a terminarse.

El ferrocarril, arrancando hacia el S. atraviesa parte de la población estramural, se desliza por la falda del castillo del Principe, recorre los terrenos llamados de la Ciénaga, atraviesa con un sólido viaducto el río Almendares entre un bello paisaje, y pasa a corta distancia de las llamadas ciudades de Santiago y Bejuical, y de los cortos pueblos de Quivicán, Guara y Melena para rematar junto a la risueña villa de los Güines.

Esta fué su extensión primitiva empezando a funcionar hasta Bejuical en 1837, y terminando en Güines en 1838. No hay ejemplo de ningún otro ferrocarril ejecutado en menos tiempo con viaductos, obras subterráneas y no pocas de destajo; y al par que la inteligencia del ingeniero anglo-americano don Alfredo Cruger director principal de toda la obra, demostró aquel resultado la actividad y el celo de la comisión de la Junta de Fomento encargada de intervenir en todos sus detalles. El costo total de esta línea primitiva de 16 millas llegó a 2.005.478 ps. fs. 6 rs. y $\frac{1}{2}$ resultando entre esta cantidad y la realizada del empréstito un déficit de 873.923 ps. fs. 19 y $\frac{1}{2}$ rs. que la Junta cubrió fácilmente con medios supletorios.

No entramos en detalles ni descripciones de las estaciones, aspecto y accidentes de la vía férrea de la Habana a Güines, porque en las respectivas jurisdicciones y partidos las determina todas más o menos la parte geográfica de esta obra.

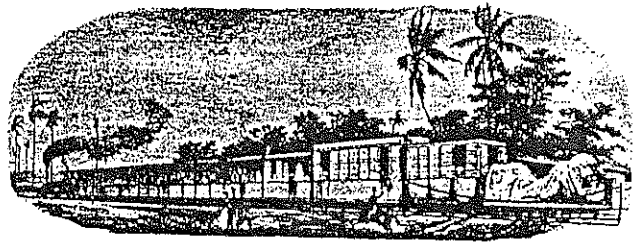
Faltábale mucho aún para terminarse a la línea primitiva cuando ya se comprendía la pública necesidad de que tomara mayores proporciones; y entre muchos proyectos de ramales y aún de nuevas líneas, se dió la preferencia al entronque que, partiendo desde la estación de San Felipe a 26 y $\frac{1}{8}$ millas de la Habana llegase hasta el surgidero de Batabanó en la costa del S. Este ramal cuyos trabajos se emprendieron a fines de 1836, contaba y cuenta 14 y $\frac{1}{8}$ millas.

Andaba muy adelantada su construcción, cuando una compañía anónima compuesta de los hacendados y comerciantes de la Habana más pudientes, en 11 de enero de 1842 compró a la Junta de Fomento la propiedad del ferrocarril de la capital en el estado en que se encontraba y en pública subasta por la cantidad de 3.609.127 ps. fs. Para este traspaso había guiado a la Junta, además de la necesidad de desprenderse de cuidados que entorpeciesen su acción sobre los demás ramos de la prosperidad pública, la experiencia adquirida con multitud de ejemplos de otros países de que se desarrollan y crecen más estas empresas, cuando las explota el interés particular en armonía con el de los pueblos.

Bajo el nombre de caminos de hierro de la Habana, se comprende, además de la primitiva línea a Güines y del referido ramal de la estación de San Felipe a Batabanó, toda la prolongación que corre desde Güines por las estaciones de San Nicolás, los Palos y la Bermeja, hasta la estación llamada de la Unión por su entronque con el ferrocarril de Matanzas. También se comprende como perteneciente al ferrocarril de la capital el ramal que arranca de la estación de Rincón y termina en la de Guanajay, recorriendo, desde el 1º de agosto de 1849 en que empezó a explotarse, una extensión de 34 kilómetros, 117 metros.

La longitud total del ferrocarril de la Habana y sus ramales adherentes, asciende a 173 kilómetros, 932 metros, cuyo valor capital se elevaba a fines de 1858 a 6.281.420 ps. fs. que en 1857 habían producido 1.143.654, y en el citado 1858, 1,239.959.

Completaremos la historia económica de este primer ferrocarril incluyendo en nuestras esplicaciones todos los datos que han llegado a nuestras manos, aunque por desgracia y a pesar de nuestros esfuerzos para adquirirlos, solo alcanzan a 1859, y no en todas las materias.



Convoy del Primer Ferrocarril de Cuba construído entre la Habana y Bejuical, partiendo de la Casa de Parada de Garcini, primera Estación Ferroviaria de Cuba. (Del Album Paseo Pintoresco de la Isla de Cuba, La Habana 1941 — Colección Roig de Leuchsenring).

En los estados de ingresos de la antigua Junta de Fomento, el primer cuatrienio en que el ferrocarril figurase con productos publicados, fué el de 1837 a 1840, y sus guarismos fueron los siguientes:

Años	Pasajeros	Carga
1837..	10,778	„
1838..	25,775	84,144
1839..	171,792	136,484
1840..	172,611	173,509
Totales..	380,956	394,137
Total general	775,093 ps. fs.	

Estos solos números bastan para esplicarnos que los productos del primer ferrocarril de Cuba no empezaron a tener una verdadera importancia hasta después que en 1º de noviembre de 1838 se abrió a la explotación la sección de Bejuical a Güines, desde cuya villa se continuó luego la vía hasta la Unión. Esta prolongación ya no fué obra de la Junta de Fomento, que en 11 de enero de 1842 vendió el ferrocarril a una sociedad anónima en 3.669.127 ps. fs. 75 cs. Esta fué la que construyó los 52 kilómetros, 310 metros que se es-

tienden sobre aquellos dos puntos, y empezó a explotarlo en 26 de noviembre del siguiente año.

En la página 192 de su suplemento a la sección económica de la "Historia Física y Natural de Cuba", su autor don Ramón de Lasagra fundó en buenas razones su estimación de las sumas que realmente se invirtieron en aquellos trabajos; insertémosla:

"Las 45 millas inglesas, o sean los 71 kilómetros, 959 metros de la primera vía construída hasta Güines, tuvieron de costo 1.753.590 ps. fs., y el de los depósitos y material móvil, 251,889, que componen un total de 2.005.479 ps. fs., de donde se deduce que el costo de cada milla, sin depósito ni material de tracción, fué de 38,968, y si se incluyen estos de 44,566, que valorados por kilómetros resulta en el primer caso de 24,355 ps. fs. 40 cr., y en el segundo de 27,853, 88 cs.

"Los precedentes guarismos están tomados de la Memoria citada de la Dirección de Obras públicas, y aunque de modo alguno nos proponemos refutarlos, creemos útil presentar aquí el total que resulta invertido en gastos del camino de Güines por la real Junta de Fomento, resumiendo todas las partidas que desde el año de 1834 hasta el de 1847 resultan consignadas a ellos en los estados que la misma Dirección ha impreso en su Memoria, a saber: desde el primero hasta 1842 en que fué vendido el camino un total de 3,282,770 ps. fs., y desde dicho año hasta el de 1847 la suma de 43,427 en pequeñas partidas, procedentes de obligaciones pendientes al tiempo de la enagenación, indemnizaciones y gastos judiciales; todo lo cual forma una partida de 3,326,197 ps. fs. mayor en 1,320,718 que la apreciación anterior; y que probablemente procede de los gastos de los depósitos y material, no incluidos en ella por la citada dirección

"En el estado de 1841 no se hace referencia de los productos de la explotación del citado camino por pasajeros y carga que añadiríamos a la suma antes mencionada de los años anteriores, ascendiente a 775,093 ps. fs., la cual comparada con la de los pagos hechos en la construcción del camino y con motivo de él que acabamos de hallar, corresponde a 23,3 p% de rendimiento en cuatro años, o 5,6 p% al año. Parece que en los gastos no fueron incluidos los intereses del capital tomado en Londres, los cuales calculados desde 1840 a 1860 forman un total de 2 313.515 ps. fs.

"Entre las condiciones impuestas al verificar la venta del camino, se incluyó la de construir 3 ramales: el primero en dirección de Batabanó, el segundo a San Antonio y el tercero a los Palos; y a consecuencia de la prolongación de este último hasta entroncar con el ferrocarril de Matanzas y la de San Antonio a Guanajay, obtuvo la empresa una prórroga de doce años muertos para satisfacer los 884,618 ps. fs. que debía abonar a los fondos del Estado, cuyo pago empezaría en 1º de enero de 1860 para terminarse en 1878.

"De los datos facilitados por la empresa, continúa diciendo la dirección en su Memoria, aparece que el costo total de la línea principal y sus ramales ha sido de 5 281,420 ps. fs., y como su extensión es de 175 kilómetros, 932 metros, resulta por valor de cada uno 30,352 ps. fs. 38 cs. Los productos de la explotación fueron desde el año 1842 al de 1852 por razón de pasajeros, 2.456,199 ps. fs. lo cual demuestra los grandes resultados obtenidos en dicho camino. Nosotros hubiéramos deseado que el dato fuese completo, incluyendo los productos por los trasportes de carga de frutos y mercancías."

Precios de Pasajes en los Ferrocarriles de Servicio Público

(De la Habana a algunos pueblos de la Isla)

1862 (1)
(Compañía de Caminos de Hierro de la Habana)
De Villanueva (Habana) a:

	1a. Rs.fs.	2a. Rs.fs.	3a. Rs.fs.
Ciénaga	6½	5	3½
Almendares	6½	5	3½
Agua del Cura	13½	10	6½
Rincón	13½	10	6½
Bejucal	13½	10	6½
Quivicán	16½	13½	8
San Felipe	16½	13½	8
Durán	23	16½	10½
Guara	23	16½	10½
Melena	23	16½	10½
Güines	28	20	11
San Nicolás	30	21½	12
Las Vegas	32	23	13
Los Palos	32	23	13
Bermeja	34	24½	14
Unión	36	26	15

Ramal de Guanajay

San Antonio	16½	13½	9½
Seborucal	20	15	
Ceiba	20	15	
Guanajay	22	16	10

Ramal de Batabanó

San Felipe	16½	13½	8
Pozo Redondo	23	16½	10½
Batabanó	23	16½	10½

1937 (2)
(Ferrocarriles Unidos de la Habana)
De Estación Terminal a:

	1a.	2a.
Rincón	\$0.25	....
Bejucal	0.30	....
Quivicán	0.41	....
San Felipe	0.45	....
Melena	0.81	0.68
Güines . . . . .	....	0.25
San Nicolás . . . . .	....	0.42
Vegas . . . . .	....	0.55
Palos . . . . .	....	0.64
Bermeja . . . . .	....	0.80
Unión de Reyes . . . . .	....	0.92
San Antonio	0.38	....
Pozo Redondo	0.53	....
Batabanó	0.60	....

(1)—Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico, de la Isla de Cuba, por Don Jacobo de la Pezuela, 1863.

(2)—Folleto "Itinerario de trenes de Viajeros" de los Ferrocarriles Unidos de la Habana, Septiembre 15, 1937.



The

"ROYAL PALM"

Ideally located on San Rafael and Industria Streets, two blocks from Central Park. The "Royal Palm" offers the highest standards of hospitality and cuisine. Near business, transportation, theaters, shops, and the most practical location for your stay in Havana.

200 Rooms - 200 Baths - 200 Telephones.

Cable "Royalpalm"

Havana, Cuba.

P. MORAN
Proprietor

**HOTEL
PLAZA
HAVANA,
CUBA.**

Open all year

300 Rooms

300 Baths

An ideal Convention
Hotel

Reasonables Rates

ROOF
GARDEN

Facing
Central Park

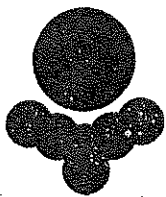
Cable
<Plaza>



Manager
Luciano La Torre

HABANA
Cuba

HABANA 1916. MEDALLA DE ORO
SAN FRANCISCO 1916. MEDALLA DE HONOR
PANAMA 1917. GRAN PREMIO



Carta

Ron Pinilla



DE LA

PURO Y VIEJO
GRADO 41-5 A 15

C. RON QUIROGA S.A.

MANZANILLO (Cuba)

CONCHA No 3, LETRA F.
LUYANO - HABANA, CUBA.

TEL. X-2681

**National Bureau of
STATISTICS**

Formerly P. E. Carr
Cuba's Pioneer Statistician

Established in 1919

COMPILERS OF MONTHLY
STATISTICAL REPORTS

on each and every product and
manufacture Imported and

Exported to and from

THE REPUBLIC OF CUBA
(In English and Spanish)

Authentic Copies of Manifests of
Import and Export Cargoes
of all Cuban Ports.

Publishers of The
Daily Import and Export Record
and the Monthly
Import and Export Review

SPECIAL STATISTICS
COMPILED TO ORDER

CUBAN INFORMATION
SERVICE

●
●
●
LONJA DEL COMER-
CIO, SUITE 213

PHONE, A-9234

P. O. BOX 2343

CABLE ADDRESS:
"NABUSTA"

HAVANA, CUBA.

Un Siglo de Ferrocarriles en Cuba

Por L. V. DE ABAD

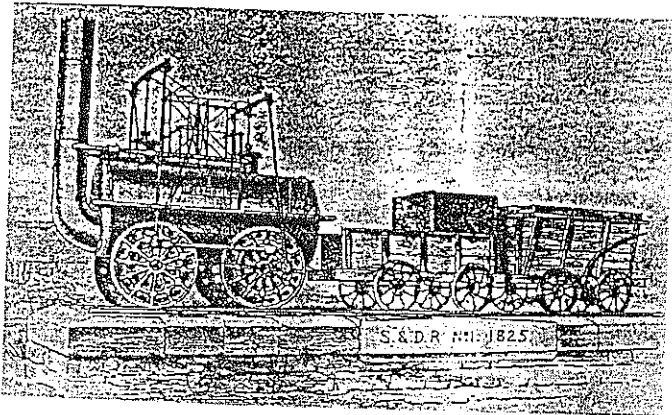
EL origen de los Ferrocarriles en Cuba es simultáneo con los primeros trenes que corrieron por el mundo, al servicio del público, en Inglaterra y los Estados Unidos que fueron las primeras naciones que utilizaron este prodigioso invento.

Los ferrocarriles reconocen por origen la perseverancia del ingenio humano en buscar comodidades y economías al trabajo del hombre en su lucha por la existencia. Debemos suponer que los egipcios y los pueblos del Asia Menor y, luego, los griegos y los romanos encontraron un modo más fácil de transportar grandes pesos deslizándolos sobre tablonces alisados para ejecutar las grandes obras de aquellas épocas. Pero, sabemos positivamente que los mineros, en las explotaciones de hulla de Inglaterra y Gales, en el siglo XVII, ya aliviaron su trabajo de tiro rodando los vagones de minerales sobre tablonces paralelos; más tarde, colocándoles flejes de hierro para facilitar el tiro; después, nivelando el terreno. Así fué posible ir aumentando el número de carros y de carga que podían transportar hombres y acémilas en un tiempo dado.

LOS PRIMEROS TRENES

Por espacio de más de 200 años el uso de aquellos primitivos tranvías se limitó al trabajo de las minas. Aquellos trenes y las vías por donde circulaban tienen tanta relación con lo que ahora vemos, como las carretas de ruedas sin rayos y los caminos reales de Cuba y de todas partes, de los siglos pasados, con los Packards y los Fiats de ocho cilindros y la Carretera Central.

Este famoso invento que permitió al hombre dominar toda la tierra, se desarrolló en sus comienzos de manera muy lenta. La gloria de su extensión y aplicación práctica se debe a los ingleses y la de su prodigioso desarrollo y adelanto, particularmente en los



Locomotora "El Cohete", fabricada por Jorge Stephenson, que arrastró el primer tren que circuló en el mundo entre Stockton y Darlington, de la línea de Liverpool a Manchester, en Inglaterra, el 27 de Septiembre de 1825.

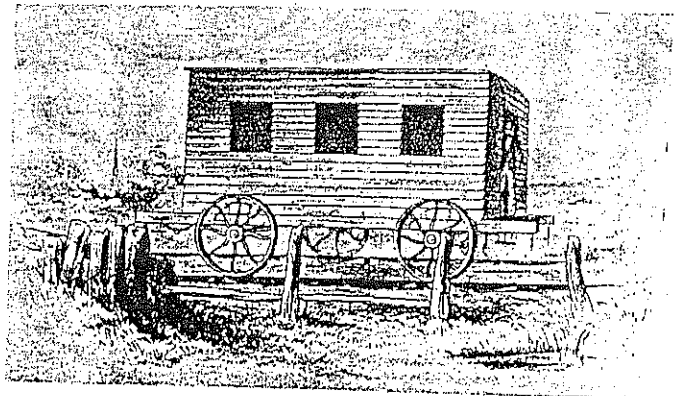
últimos cincuenta años del siglo pasado, que por algo se llamó el siglo del vapor, a sus primos y vecinos nuestros, los yankees.

En un breve trabajo como éste no cabe una narración minuciosa; anotaremos los saltos más notables:

Por el tiempo del Protectorado o de Cromwell (1649-53), ya se había descubierto por los mineros ingleses que un carro aun bien cargado se deslizaba mejor sobre una superficie dura y lisa que el mismo carro vacío sobre un camino desigual, lleno de baches y pedruscos. Así, por economía y provecho los amos de minas fueron arreglando las veredas, colocando carriles o piezas de madera,

para rodar los carros sobre ellas. En ese rudo trabajo de tiro alternaban el hombre y el caballo, dándonos la visión de los primeros ferroviarios tratados como forzados al uso de aquel tiempo.

Un siglo largo después, por el año 1767, (el inglés es lento pero seguro), se van sustituyendo los tablonces de madera por carriles de hierro, lisos primero, y con pestañas más tarde, pestañas que después se construyeron en las ruedas para asegurarlas en la vía.



Primer vagón de Ferrocarril que circuló en el mundo, al inaugurarse este medio de transporte, entre Stockton y Darlington de la línea de Liverpool a Manchester, en Inglaterra, el 27 de Septiembre de 1825.

Se mejoró el camino, se colocaron traviesas y se repartió mejor la carga en vagones, formando trenes. Y así, lentamente, se fué mejorando "el servicio" hasta entrar bastante dentro del siglo del vapor y hallar la aplicación de éste a la generación de fuerza. En esto, trabajaron primero Watts y Cugnot, éste oficial francés, pero sin éxito práctico.

LA LOCOMOTORA DE VAPOR

El primer ensayo serio, en la aplicación del vapor para sustituir a la fuerza animal, se debe al mecánico inglés Thewithik, que realizó el primer ensayo sobre el ferrocarril minero de Merthyr-Tielvill, en Gales, en 1806, pero con resultados incompletos o poco satisfactorios; y así siguieron las cosas hasta 1825, en que Robert Stephenson, en colaboración con su padre, George, ambos mecánicos e inventores británicos, construyeron, con Henry Booth, la primera locomotora útil, para el ferrocarril de Liverpool a Manchester, ganando un premio de quinientas libras esterlinas que, entonces, hace un siglo, eran mucho más dinero que ahora 2,500 dollars.

Con la invención de la locomotora se inició la era de los ferrocarriles verdaderos. El primero fué la línea entre Liverpool y Manchester, ya mencionada, que fué un triunfo grande contra los prejuicios, rutinas, ignorancias e intereses creados de aquella época, tras una lucha de varios años, pues hasta 1830 no fué sancionada la ley por el Parlamento Británico, y esto gracias a las modestas pretensiones de los autores que no aspiraban a marchas mayores de ocho millas por hora... y la autorización fué dada a condición de ir, a la cabeza del tren, un batidor a caballo, para prevenir al público y evitar accidentes...

Pronto corrió por el mundo el éxito de esta línea y en el mismo año 1830, en los Estados Unidos, donde se estudiaba con gran interés el problema, tan importante para el dominio de su vasto territorio, se construyó la primera línea férrea por la Compañía Baltimore and Ohio, entre la ciudad del primer nombre y Filadelfia. Cuatro años después, ya estaban en servicio en la Unión 137 millas o sean 220

kilómetros de líneas. Y para abreviar, daremos un salto de 70 años, para agregar que en 1900 al iniciarse, con el nuevo siglo, la era del automóvil y del aeroplano y un tercio de siglo después, en plena explotación los nuevos medios de transporte rápido, la situación del ferrocarril era la siguiente:

	Kilómetros de Líneas.	
	1900	1934
En el imperio Británico	134 107(1)	397.814
En los E. U. de América y sus dependencias	308.659	404 268
En Alemania	48.430	54 230
En Francia	41.665(2)	44.022
En Rusia	43.000	83.811
En los 45 países principales del mundo	900.000(3)	1.158.175

(1) Statesman's Yearbook, año 1.900.

(2) Incluyendo 3.740 Kms de tranvías urbanos.

(3) Cifra aproximada. Véase el cuadro de la pág. 62.

Los países no incluidos en el cuadro de la pág. 62 son el Norte de Africa, Persia y Afganistan, Centro América, las Antillas, pues sólo en Cuba tienen importancia los ferrocarriles y algunos países más que tienen muy pocas líneas férreas en explotación.

Podemos estimar, por los datos reunidos, que el aumento observado en el mundo en los últimos 25 o 30 años, sobrepasa de 250.000 kilómetros de líneas férreas y que el costo total de las mismas, incluyendo el material rodante y edificaciones, pasa de sesenta mil millones de pesos. Estos ferrocarriles transportaron en 1926, 9.552 millones de pasajeros y 639.046 millones de toneladas métricas de carga, según vemos en el tomo II del *Commerce Yearbook* de 1928, del Departamento de Comercio de Washington.

EL FERROCARRIL EN CUBA

Puede y debe decirse que los ferrocarriles arrancan del año 1830 y que en el mismo año Cuba inició la empresa. Y así con Inglaterra, Estados Unidos, Prusia y Bélgica, debe figurar Cuba como uno de los primeros países que adoptaron el ferrocarril.

Todas las personas versadas en la historia de la cultura Cubana, saben que hace un siglo Cuba contaba con hijos preclaros y hombres de saber que bebían en las mejores fuentes. Gracias a éstos y estar al frente de la administración pública hombres amantes de su patria que no buscaban negocios egoístas; a pesar de las lentas comunicaciones, del "paquete" y de la fragata de velas y de las muy escasas con los Estados Unidos, en el propio año de 1830 se planeó en Cuba la construcción de un ferrocarril para pasajeros y carga.

Esta gloria grande la debe Cuba a las causas apuntadas y, especialmente a los cubanos eminentes que formaban la Sociedad Económica (fundada en las postrimerías del siglo XVIII por mi progresista deudo don Luis de Las Casas, Gobernador General de Isla). Convencido sus directores de que en un país agrícola, cuyos caminos estaban sujetos a continuos y grandes desperfectos, por causa de las lluvias y del clima, los ferrocarriles serían de gran utilidad, encomendaron la redacción de la necesaria Exposición al Rey al marqués de la Cañada de Tirry y a don Juan Agustín Ferrety. El Real Consulado, después Junta de Fomento, a su vez, adoptó con calor la idea y la recomendó a Madrid. Por fin, el Presidente del Real Consulado, Conde de Villanueva, solicitó en 1833 autorización del Rey (Fernando VII) para contratar en Londres un empréstito de 1.500.000 pesos fuertes "para construir un ferrocarril de la Habana a Güines". El Rey otorgó la autorización en Octubre de 1834 y para Cuba comenzó la era de los ferrocarriles y de su notable desarrollo económico.

Estas extraordinarias iniciativas y esa gran visión del porvenir que mostraron los próceres cubanos de aquel tiempo es tanto más notable cuanto que en la construcción de ferrocarriles fueron mucho más parsimoniosos otros países de Europa más adelantados que nosotros.

Con las iniciativas de la Habana, surgieron las de Camagüey. Pues ya en 1832, don Gaspar Betancourt Cisneros (cariñosamente nombrado el Lugareño) inició las gestiones necesarias para obtener la autorización oficial —otorgada en Enero de 1837— de un ferrocarril desde Nuevitas a la ciudad de Puerto Príncipe.

Según refiere un autor camagüeyano, el Sr. Amado R. Freyre, en su opúsculo "CAMAGÜEY A TRAVES DE LA HISTORIA, 1837-1937" Betancourt por el año 1829 conoció en New York a un ingeniero que había tomado parte en la construcción del ferrocarril de Liverpool a Manchester, Mr. Charles Hamper, y con él proyectó la construcción de una línea de Nuevitas a Puerto Príncipe. De su peculio sufragó los gastos de los estudios que no se pudieron realizar oficialmente hasta 1837 en que obtuvo la Concesión.

A pesar de los esfuerzos del Señor Betancourt y de sus personales aportaciones de iniciativas y dinero como quince años transcurrieron para que funcionara el ferrocarril entre el puerto y la capital de Camagüey.

En un breve trabajo no es posible seguir paso a paso el proceso y desarrollo de los ferrocarriles de Cuba.

Basta a la finalidad del mismo constatar que en su primera época, desde 1835 hasta el Grito de Yara (1868) como expone don Jacobo de la Pezuela en su gran Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico de la Isla de Cuba, y otros escritores más tarde, entre ellos el doctor don Pedro G. Subirats, "no hubo año en que no se viera adelantar y extender el ferrocarril por la Isla". Repetimos que no es posible presentar el interesante historial de cada nueva línea construida a partir de 1835; de todos los puertos de la Isla se proyectaron líneas hacia el interior y enlaces de las mismas, y ya en 1850 se ideó la continuación de esas obras con la finalidad de unir las sin solución de continuidad, formando una red ferroviaria que cruzara toda la isla desde Pinar del Río hasta Santiago y Guantánamo, entonces grandes centros productores de azúcar, café y minerales.

Según las Memorias de la Dirección de Obras Públicas de la época, ya en 1860 había 1.285 kilómetros de líneas en explotación incluyendo las líneas particulares; 479 kilómetros en construcción, y 468 en proyecto y estudios. Las líneas en explotación públicas y privadas eran las siguientes:

De	LINEAS	Longitud en kilómetros	Costo	
			Capital peses fuertes	Estimado por kilómetro
Habana a Güines, La Unión y Batabanó		191.64	5.000.000	26.100
Güines a Matanzas		58.50	1.000.000	17.500
Regla a Guanabacoa y Matanzas		87.90	2.000.000	22.800
Oeste a Pinar del Río		197.60	3.000.000	15.200
Habana a Marianao		12.20	764.000	63.000
Matanzas a Sabanilla		94.40	2.472.000	26.100
Cárdenas y Júcaro		177.70	4.500.000	25.200
Coliseo (de Guanábana a Bemba, etc.		52.40	1.400.000	26.800
Sagua la Grande a Villa Clara y Cruces		92.30	1.200.000	13.000
Cienfuegos a Santa Clara		67.10	1.700.000	25.300
Guantánamo al Puerto, &c.		20.40	350.000	17.300
Minas del Cobre (Oriente)		14.50	500.000	34.500
Cuba a Marota (Oriente)		17.95	900.000	15.000
Trinidad a Casilda y Sti. Spiritus		10.50	900.000	.....
Caibarién a Remedios		9.00	90.000	10.000
Sti. Spiritus a Tunas		38.60	700.000	18.400
Puerto Príncipe a Nuevitas		72.00	1.000.000	13.800
Guanabacoa a Cojimar		4.90	649.750	.....
Cuba al Caney		4.00	100.000	25.000
Urbano de la Habana		38.50	370.000	9.600
Mallorquín a Las Pozas (Sagua)		6.40	65.000	10.100
Carahatas (Sagua)		4.10	41.000	10.000
Regla a Guanabacoa (tiro animal)		12.80	83.900	6.600

ACERCANDOSE EL GRITO DE YARA

A partir de esa época, la marcha de la construcción de ferrocarriles en Cuba fué más parsimoniosa, por causas económicas y también por el malestar político que se estaba produciendo, ante la resistencia de Madrid a conceder a la colonia las reformas políticas y administrativas que su grado de cultura y progreso material demandaban. Tal situación hizo explosión al fin, con el Grito de Yara, en 1868, que, naturalmente, limitó todas las otras grandes inicia-

tizas de los cubanos. Al terminar la guerra con la paz del Zanjón, se reanudaron las obras de progreso interrumpidas; se inició la concentración de los Ingenios de azúcar en Centrales construyéndose líneas particulares para el transporte de las cañas y también se continuó la obra de construcción de líneas de servicio público. Inclusive se proyectó la construcción del Ferrocarril Central, o sea, la parte comprendida entre Villa Clara y el Cristo, en Oriente, que faltaba para unir la Habana a Santiago.

Un Diputado a Cortes e Ingeniero de Caminos, Don Miguel Martínez Campos, hermano del Capitán General de los mismos apellidos, presentó un estudio del proyecto; pero el desconocimiento de los problemas cubanos y el poco interés por su estudio, de parte de los políticos españoles, no les permitió ver claro y Cuba siguió sin esa vía, cuya falta favoreció extremadamente más tarde la causa de la independencia.

AL FINALIZAR LA COLONIA

Según vemos en el *Annuaire de l'Economie Politique*, de 1888, de París, Cuba tenía en 1885, 1499 kilómetros de líneas en explotación y 240 kilómetros en construcción, y en 1898, al cese de la soberanía española en Cuba, 1,765 kilómetros administrados por doce Compañías todas del país, exceptuando el Ferrocarril del Oeste, que era inglesa y alguna otra de poca importancia.

Según tomamos del Directorio de la Habana y Guía Comercial de Cuba, 1899, publicado en New York por el autor de este estudio —página 559 a 586—, la red de ferrocarriles de Cuba estaba así formada al cesar la soberanía española.

Empresa y líneas	Kilómetros en explotación
F.C. del Oeste (a Pinar del Río)	Kms. 176
„ Unidos (a Matanzas, Unión, Jovellanos, Batabanó, Madruga y Guanajay)	„ 386
„ Cárdenas y Júcaro (a Santa Clara, Macagua, Itaba, etc.)	„ 353
„ de Matanzas (a Colón, Sabanilla, Jagüey Grande, etc.)	„ 192
„ de Sagua (de Concha a Sto. Domingo y Cruces y Camajuaní)	„ 143
„ del Oeste de Sagua (a Caguaguas)	„ 14.5
„ Júcaro San Fernando (de la Trocha)	„ 63.5
„ de Cienfuegos (a Sta. Clara, San Juan de los Yeras y P. Alto)	„ 115
„ de Caibarién (a Camajuaní y Placetas) (vía ancha y vía estrecha)	„ 89
„ de Puerto Príncipe a Nuevitas	„ 73
„ de Gibara a Holguín	„ 32
„ de Tunas a Sancti Spiritus	„ 39
„ de Turquino y Caracas	„ 41

Extensión total (principal) Kms. 1,717.0

Estas empresas, que representaban grandes capitales invertidos, capitales efectivos y bien asegurados por amplias utilidades, producidas por un tráfico creciente y una administración inteligente y ordenada; un capital en total superior a cincuenta millones de pesos fuertes, estaban constituidas por accionistas y bonistas en su mayoría del país y dirigidas en Cuba por cubanos, por nacimiento o afinamiento, que sabían armonizar sus intereses con los generales del país. Los nombres del Conde de Casa Moré, de Luciano Ruiz, Narciso Gelats, Tirso Mesa, del Valle Iznaga y de Alberto de Ximeno, Isidoro Polledo, Paradela, M. L. Díaz, Orr, Chia, Iribas, Brooks y otros, constituyen una relación muy brillante de personalidades de Cuba que, por muchos años, estuvieron identificadas con los ferrocarriles de la Isla.

Desgraciadamente para el nuevo agregado político en que iba a constituirse Cuba, el espíritu de ambición de algunos cubanos, con optimista visión del futuro, de un lado, y del otro un gran estado de desorientación y apocamiento de muchos capitalistas del país, al venir la ocupación americana, produjo, con gran daño para la economía insular, la conversión de casi todas las Empresas de ferrocarriles en compañías anónimas Inglesas, que, aun cuando ad-

quirieron la propiedad de las principales líneas, de la Habana hasta Santa Clara, Cienfuegos y Caibarién, en condiciones extraordinariamente ventajosas para los accionistas cubanos (1) es evidente que desequilibraron la economía cubana. Es innegable, por otra parte, que las compañías inglesas después de adquirir las líneas, pagando a la par las depreciadas acciones de las empresas cubanas, por valor de algunos millones de libras esterlinas, tuvieron que invertir otro capital, aun mayor, en su reconstrucción y en la modernización del material rodante. Así y todo fué un grave error de parte de los hacendados y comerciantes de Cuba el desprenderse de las acciones de las empresas de que eran forzosos clientes y tributarios como fabricantes de azúcar.

Es muy cierto que los cuatro años de guerra habían arruinado a la mayor parte de los hacendados y que muchos capitalistas, industriales no cubanos, no las tenían todas consigo sobre el inmediato futuro, por causa de sus prejuicios, causado por cambio tan radical como era el de la soberanía de la Isla. Pero el optimismo sobre el futuro que esperaba a Cuba, era tan grande en el país vecino y en todos los grandes centros financieros que, actuando los intermediarios con más calma y habilidad no hubiera sido insoluble el problema de ampliar el capital de cada empresa, con aportaciones de Londres, para la reconstrucción de las líneas, conservando los capitalistas de Cuba una importante participación en la administración de las nuevas empresas. Algunos cubanos —muy pocos— así lo hicieron y les fué muy bien hasta el advenimiento de la administración de Machado que tanto contribuyó a la grave crisis actual de estas empresas.

EL FERROCARRIL CENTRAL

Sin embargo, si tales iniciativas fueron poco afortunadas para el porvenir de Cuba, los azares de la fortuna permitieron que un gran financiero del Norte, experimentado en la construcción del mayor ferrocarril del mundo, en aquel tiempo, fijara sus pensamientos en Cuba, y respaldado por otros capitalistas, bien convencidos del porvenir que le esperaba a Cuba, viniera a esta Isla y emprendiera la obra del ferrocarril Central, el más propiamente llamado Ferrocarril de Cuba. Y está de más que agreguemos que nos referimos a Sir William Van Horne, constructor del "Canadian Pacific" que cruza el continente americano en su parte más ancha, en el Canadá, desde el Atlántico al Pacífico.

La gran obra se realizó durante el período de la Intervención Americana, con grandes dificultades de tecnicismo legales, pero con el apoyo total del pueblo cubano, y, hasta donde era posible, de las autoridades constituidas; y, antes de los diez y ocho meses de iniciados los trabajos, se abrió al público el tronco principal, de 573 kilómetros, desde Santa Clara hasta Santiago de Cuba. Y, desde la vieja estación de Villanueva, en el Prado, donde se levanta ahora el Capitolio Nacional, los habaneros vieron los primeros carros Pulman que cruzaron la Isla hasta el puerto de Santiago. A esta obra, siguieron otras, hijas del genio de Van Horne, gran constructor, gran artista y gran corazón; pero sólo citaremos aquí la transformación de un viejo cuartel de caballería, convertido en uno de los más bellos, artísticos y cómodos hoteles de los trópicos, y el ferrocarril de Cumbre a Trinidad, la más interesante y atrevida obra de ingeniería que existe en Cuba y la cual todos los cubanos que viajan debieran conocer. Van Horne debe figurar entre los grandes benefactores de Cuba.

Durante la primera y segunda décadas de la República, la construcción de ferrocarriles tomó gran desarrollo, tanto en líneas públicas como particulares. Las líneas públicas, una a una fueron absorbidas por las empresas más fuertes y actualmente se hallan consolidadas en las cuatro quintas partes de su total extensión kilométrica en dos grandes empresas: los FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA que comprenden todas las antiguas líneas de servicio público desde Pinar del Río hasta Santa Clara y los puertos del Norte y del Sur de esta provincia y los FERROCARRILES CONSOLIDADOS DE CUBA formados por las grandes líneas del Ferrocarril Central de Van Horne y del Norte de Cuba de Tarafa, además de algunas líneas secundarias de Camagüey y Oriente.

(1)—Véase el artículo del Sr. Enrique Schwiep, sobre estas operaciones en la pág. 71.

En resumen la extensión de líneas férreas de servicio público en explotación en 1934-35, se clasificaba así:

	Kms.
Ferrocarriles Unidos	3.053
F. C. Consolidados de Cuba	2.113
F. C. de Hershey (de la Habana a Matanzas)	165
F. C. Occidental de Guantánamo	180
F. C. de Guantánamo (antiguo)	109
F. C. del Central Chaparra	127
F. C. de las Tunas (C. Manatí)	73
Otros de menos importancia con	257
TOTAL:	6.077

En estas cifras se incluyen los desviaderos.

Además la Isla cuenta con un gran servicio de ferrocarriles particulares de empresas azucareras y algunas mineras, en su mayor parte de vía normal (de igual ancho que los ferrocarriles de los Estados Unidos y del Canadá), y unidas a las líneas públicas, con una extensión total de 9.066 Kms. según la siguiente relación clasificados por provincias.

En el cuadro de la pág. 62 de los ferrocarriles del Mundo observaremos que nuestra República, entre 45 países figura en el lugar 12 con 5.4 Kms. de líneas por cada 100 Kms. cuadrados de superficie de la República; pero si agregamos los 9.066 Kms. de líneas particulares su posición quedará en tercer lugar con 13.2 Kms. por 100 de territorio, superado solamente por Holanda y Bélgica y a la par con Suiza.

Si observamos en el mismo cuadro su posición con relación a la población de la República, veremos que también ocupa el lugar doce; pero que agregando los ferrocarriles particulares sube al lugar tercero con 36 Kms. por cada 10.000 habitantes, ocupando los lugares 1 y 2 los de Australia y el Canadá.

Este portentoso desarrollo de nuestras comunicaciones terrestres operando en la República es la clave del extraordinario comercio exterior que ha tenido el país a pesar de las dificultades con que han luchado sus hombres de empresas, por causa de la desordenada administración pública, que ha venido sufriendo el país desde la fundación de la República. Desgraciadamente, por ésta y otras causas, a Cuba le ha faltado potencialidad económica, reservas metálicas y crédito bancario propio, población y adelanto científico industrial y sobre todo agrícola para que tan valiosa riqueza produzca en relación con las grandes inversiones que representa. Así puede expresarse que sólo el período de las llamadas "vacas gordas" fué un tiempo provechoso para los ferrocarriles de Cuba. Después, ha seguido un período continuo de descenso, extraordinariamente intensificado en los últimos años a causa de la grande e intensa crisis azucarera, agravada con la competencia súbita de los vehículos de motor y de la carretera central, construída paralela e inmediata al ferrocarril.

Los cuadros siguientes son demostración completa de los hechos que anotamos. Proceden del Informe de la Dirección General de Estadística, de la Secretaría de Hacienda, de Mayo de 1936, lo último publicado sobre ferrocarriles.

INGRESOS (en miles de pesos)

Años	Pasajeros equipajes	Fletes	Otros servicios	Total
1903-04 a 1907-08	3,559	6,097	847	10,503
1908-09 a 1912-13	5,310	9,009	1,436	15,755
1913-14 a 1917-18	8,559	15,323	4,131	28,013
1918-19 a 1922-23	16,308	25,762	7,987	50,057
1923-24 a 1927-28	14,042	26,883	7,768	48,693
1928-29 a 1932-33	6,120	17,151	3,691	26,962
1933-34	2,161	10,037	1,542	13,740
1934-35	2,840	11,287	1,880	16,007

GASTOS DE EXPLOTACION (en miles de pesos)

Ejercicios	Entreteni- miento de vías	Entreteni- miento de material rodante	Gastos de circu- lación	Gastos generales	Total
1903-04 a 1907-08	1,512	1,345	2,759	683	6,299
1908-09 a 1912-13	2,250	1,755	4,222	944	9,171
1913-14 a 1917-18	3,616	2,917	8,944	1,700	17,177
1918-19 a 1922-23	7,321	7,187	18,689	4,038	37,235
1923-24 a 1927-28	7,159	6,748	15,615	4,890	34,410
1928-29 a 1932-33	4,033	3,939	10,213	2,787	20,972
1933-34	2,047	2,174	5,916	1,539	11,676
1934-35	2,481	2,540	6,552	1,697	13,270

En estos gastos no se incluyen los servicios de las obligaciones de crédito de las compañías, esto es, los intereses y amortizaciones de las obligaciones hipotecarias y bonos de esas empresas ni los impuestos del Estado. Si los agregamos veremos que a partir de 1928 se produce un déficit cada vez mayor, además de no obtener dividendos la mayor parte de las acciones de estas empresas.

Estas cifras como ya hemos demostrado detalladamente son una completa demostración de la grave crisis que atraviesan actualmente los ferrocarriles de Cuba, al cumplirse el siglo de su fundación. (1) Si consideramos el hecho de que estas empresas absorben para sus gastos de explotación —que se distribuyen en su mayor parte en sueldos que circulan totalmente en el país y en menor parte en materiales, cuya mayor parte (travesaños, postes, piedra y otros materiales de construcción) también se produce en Cuba— más de las dos terceras partes de los ingresos normales, tendremos que la baja enorme de los ingresos de los últimos años sobre los anteriores a 1929, ha colocado a las mismas desde hace años en la situación de no poder hacer frente a sus obligaciones de crédito y capital, ni aún después de hacer economías grandes en la explotación. Y este es un punto tan grave para la estabilidad exterior del crédito nacional que forzosamente debiera preocupar a los poderes públicos.

Según los informes que recopila la Comisión de Ferrocarriles, la valoración de las propiedades de los ferrocarriles de Cuba, (en 1929-30) era la siguiente: (en miles de pesos oro).

	Por concepto de líneas y edificios	Material rodante	TOTAL
F. C. Controlados	96.151.7	33.766.5	129.918.2
F. C. Consolidados	77.984.2	22.028.4	100.008.6
Las demás	26.081.5	7.340.3	33.425.8
TOTAL.	200.217.4	63.135.2	263.352.6

Para un capital de 263 millones de pesos, al interés solo del cinco por ciento, esas sumas representan una obligación anual de cerca de 13 millones de pesos. Si a ésto se agregan las amortizaciones de bonos y los gastos de conservación del material y se observa el descenso de los ingresos brutos, hemos de venir a la conclusión de que estos servicios públicos están muy seriamente amenazados de desaparecer. Para sus accionistas cubanos y no cubanos, el mal será muy lamentable, más para el Estado Cubano, que no puede prescindir de este importante servicio público, para su crédito exterior y para los factores "trabajo, agricultura e industrias" y comercio exterior, el problema es extraordinariamente serio. Al cumplirse así el siglo de ferrocarriles, se les plantea el más grave problema del siglo. Y esto ya lo anunciamos en 1932.

L. V. de ABAD.

Habana, Noviembre, 1937.

(1) En esta publicación y en el folleto "LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES TERRESTRES Y LA FUNCION DEL ESTADO", 1937.

ESTADO DE LAS EMPRESAS DE CAMINOS DE HIERRO EN LA ISLA DE CUBA A FINES DE 1860.

FERRO-CARRILES.	LONGITUD.	CAPITAL NOMINAL.	DIVIDENDOS DECLARADOS.
	Kilom.	Ps. Fs.	
Habana..	191,649	5,000,000	14 á 15 p/o.
Güines á Matanzas	58,500	1,000,000	
Regla á Guanabacoa y Matanzas.	87,876	2,000,000	
Oeste..	197,607	3,000,000	10 á 12 — 13 —
Marianao..	12,200	764,000	
Matanzas ..	94,398	2,472,000	
Cárdenas y Júcaro..	177,670	4,500,000	10 á 12 — 20 á 24 —
Coliseo..	52,434	1,400,000	
Sagua ..	92,328	1,200,000	
Quantánamo..	20,425	350,000	10 á 12 — 20 á 24 —
Cobre ..	14,560	500,000	
Cuba á Maroto ..	17,950	900,000	
Cienfuegos..	67,092	1,700,000	12 — 8 á 9 — 10 —
Trinidad..	10,459	900,000	
Caibarién..	9,000	90,000	
Puerto-Príncipe á Nuevitas..	72,017	1,000,000	12 — 8 á 9 — 10 —
Sancti-Espiritus á las Tunas..	38,624	700,000	
Guanabacoa á Cojimar ..	4,932	649,755	
Cuba al Caney..	4,000	100,000	12 — 8 á 9 — 10 —
Urbano de la Habana..	38,500	370,083	
Mallorquin á las Pozas ..	6,400	65,189	
Caharatas..	4,145	41,000	12 — 8 á 9 — 10 —
Urbano de Cárdenas..	12,780	83,915	
Regla á Guanabacoa (animales).			
Totales.	1,281,416	28,785,942	

Cuadro publicado en la Obra "Suplemento a la Historia Física y Natural de la Isla", editado en París en 1861, por Don Ramón de Lasagra, y que aparece reproducido en el "Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba", 1863, por Don Jacobo de la Pezuela.

Capital y Emisiones Hipotecarias de las Compañías de Ferrocarriles Públicos

(Estimación en 1936)

Capital and Mortgage liens - Public Service Railway Companies 1936

Nombre las Compañías. Name	Fecha y lugar de su constitución Date and place of organization	Acciones en circulación Stock Issued	Bonos en circulación Bonds Issued	Valor total de las Acciones y Bonos en circulación Total face of bond and stock issues combined
F. C. de Quantánamo.....	1869, bajo Leyes del Gob. Español.	\$ 1,000,000	\$	\$ 1,000,000
F. C. de Gibara y Holguín.....	Dic. 27 1884 " "	400,000	200,000	600,000
F. C. Unidos de la Habana.....	Feb. 8 1898. Inglaterra.....	51,820,778	61,503,656	113,324,434
Cuba Railroad.....	Mayo 1º 1902. New-Jersey.....	31,385,184	23,794,000	55,179,184
Insular R. R.....	Julio 2 1902. New-Jersey.....	100,000	.....	100,000
Quantánamo & Western.....	Sept. 25 1902. Maine.....	5,131,100	3,000,000	8,131,100
Havana Terminal R. R.....	Julio 1º 1910. Maine.....	4,028,000	7,290,000	11,318,000
F. C. Chaparra.....	Oct. 14 1910. New-Jersey.....	234,000	2,900,000	3,134,000
F. C. Caibarién a Morón.....	Feb. 26 1911. Cuba.....	60,000	1,600,000	1,660,000
Matanzas Terminal R. R.....	Jul. 3 1911. Maine.....	641,000	.....	641,000
F. C. Perseverancia.....	Jun. 8 1912. Cuba.....	100,000	.....	100,000
F. C. Portugalete.....	Agos. 17 1912. Cuba.....	(1)	(1)	(1)
F. C. Toledo a San Pedro.....	Mayo 31 1915. Cuba.....	188,000	.....	188,000
F. C. Cubano de Hershey.....	Mar. 29 1916. Cuba.....	3,352,400	.....	3,352,400
Hershey Terminal R. R.....	Mar. 31 1916. Cuba.....	750,000	.....	750,000
F. C. Norte de Cuba.....	Mayo 1º 1918. Cuba.....	14,000,000	20,000,000	34,000,000
F. C. Tunas.....	Feb. 3 1920. Cuba.....	200,000	.....	200,000
F. C. Ranchuelito.....	Mayo 2 1923. Cuba.....	88,400	50,000	138,400
F. C. Resulta.....	Jun. 20 1923. Cuba.....	300,000	.....	300,000
F. C. Yaguajay.....	Mayo 19 1928. Cuba.....	500,000	300,000	800,000
F. C. Covadonga.....	Sep. 25 1929. Cuba.....	100,000	400,000	500,000
Cienfuegos, Palmira, Cruces. Etc.	Sep. 2 1903. Maine.....	12,000,000	7,000,000	19,000,000
F. C. Nazábal.....	Ene. 15 1932. Cuba.....	(1)	(1)	(1)
TOTAL.....		\$ 126,378,862	\$ 128,037,656	\$ 254,416,518

(1) Propiedad de Centrales azucareras y operados por los mismos.
Property of Sugar Mills, and operated by them.

Fuente: Dirección General de Estadística.
Source: General Direction of Statistics.

Ferrocarriles en el Mundo

Railways of the World

CUADRO DEMOSTRATIVO DE LA SITUACION ACTUAL DE LOS FERROCARRILES EN LOS PRINCIPALES PAISES DEL MUNDO Y SU CRECIMIENTO DURANTE 25 AÑOS
 Statistical Demonstration of the Actual Status of Railroads in Principal World Countries, and the growth of same during 25 year period.

PAISES COUNTRIES	1934 o 1935			Kms. de Ferrocarriles en explotación.		Aumento en 25 años.		1933-35			1933-35		
	Superficie en Miles de Kms. cuadrados.	Superficie Area, in sq. Kilometers.	Población en miles de habitantes	(1933 a 1935)	(1908 a 1910)	Total in Kms.	Por ciento.	Por cada 100 Kms. cuadrados.	Por cada 10,000 habitantes.	Por cada 10,000 population	Miles de Pasajeros transportados.	Miles de Tons. Metais, de mercancías transportadas.	Movimiento Anual
ANOS YEARS	—2—	—3—	—4—	—5—	—6—	—7—	—8—	—9—	—10—	—11—	Thousands of Passengers transported.	Thousands of Metric Tons of Freight Transported.	Annual Movement.
1—Alemania.	471	67,100	54,230	50,730	3,500	69.0	11.5	8.1	1,488,700	—	—	—	—
2—Argentina.	2,793	12,373	39,984	33,474	6,510	19.4	1.4	32.1	137,748	1	361,358	1	361,358
3—Australia.	7,704	6,775	43,652	28,373	15,280	54.0	0.6	64.5	326,943	2	36,482	2	36,482
4—Austria.	84	6,760	5,841	.....	.....	.....	7.0	8.8	56,988	5	27,300	5	27,300
5—Bélgica.	30	8,300	4,851	4,367	484	11.1	16.0	5.8	167,894	4	19,442	4	19,442
6—Brasil.	8,511	42,460	33,054	24,608	8,446	34.3	0.4	7.8	14,484	5	57,343	5	57,343
7—Bulgaria.	103	6,171	3,432	2,108	1,324	63.0	3.3	5.6	8,019	6	10,793	6	10,793
8—Canadá.	9,542	11,028	68,072	47,150	20,922	44.5	0.7	61.5	20,531	7	4,622	7	4,622
9—Colombia.	1,162	8,580	3,253	722	2,531	350.0	0.3	3.8 a)	8,019 a)	8	61,722	8	61,722
10—Cuba.	114	4,290	6,077	3,710	2,367	64.0	5.4	14.3	6,202	9	1,961	9	1,961
11—Checoslovaquia.	140	15,160	13,249	.....	.....	.....	8.8	8.8	201,251	10	14,716	10	14,716
12—Chile.	742	4,508	8,716	8,068	648	80.5	1.2	19.2	19,200	11	47,177	11	47,177
13—China.	8,755	450,000	10,643	5,443	5,200	95.5	0.1	0.2	48,093	12	13,081	12	13,081
14—Dinamarca.	43	3,709	5,175	3,449	1,726	49.5	12.0	14.0	41,261	13	23,092	13	23,092
15—Ecuador.	307	2,000	1,126	521	601	115.0	0.4	5.6 a)	718	14	7,493	14	7,493
16—Egipto & A. E. Sudán	3,521	21,370	8,066	5,636	2,430	43.2	0.3	3.8	45,924	15	.....	15	.....
17—España.	503	24,849	16,747	14,846	1,901	12.8	3.3	6.8 a)	117,892 a)	16	5,635	16	5,635
18—E. Unidos de América	7,839	128,500	389,092	576,524	12,568	3.4	8.1	3.1	448,330	17	41,870	17	41,870
19—Filipinas.	296	13,264	1,347	470	877	197.0	0.5	1.0	.....	18	754,632	18	754,632
20—Finlandia.	388	3,582	5,361	3,559	1,802	50.5	1.4	14.9	18,270	19	.....	19	.....
										20	12,553	20	12,553

21—Francia.	1934-35	551	41,900	44,022	39,538	4,484	11.3	8.0	10.5	626,610	181,552-21
22—Gran Bretaña.	1935	347	50,000	38,579	32,576	6,003	18.5	11.1	7.7	1,229,845	275,137-22
23—Holanda.	1934-35	34	8,475	7,165	5,215	1,950	37.4	21.0	8.4	50,113	18,103-23
24—Hungria.	1934-35	93	8,944	8,825	7,049	1,776	25.2	9.9	9.8	81,470	18,044-24
25—India.	1933-35	4,684	370,500	63,290	55,762	7,528	13.5	1.3	1.5	496,591	87,673-25
26—Indochina.	1933-35	740	20,700	2,383	1,742	641	36.8	3.2	1.2	10,453	1,069-26
27—Italia.	1934-35	310	42,300	16,909	13,722	3,187	23.2	5.5	4.0	79,400	33,696-27
28—Java.	1934	132	41,718	5,503	4,381	1,122	25.6	4.2	1.3	136,093	14,863-28
29—Japón.	1934	382	69,500	22,917	9,630	13,287	136.0	6.0	3.3	1,303,643	96,809-29
30—Letonia.	1935	66	1,957	2,764	.....	.....	.....	4.2	14.2	12,327	2,430-30
31—Lituania.	1935	56	2,500	2,309	.....	.....	.....	4.1	9.2	4,020	1,853-31
32—México.	1933-35	1,969	18,770	31,036	22,510	8,526	37.8	1.6	16.6	14,483	10,793-32
33—Noruega.	1934-35	323	2,882	3,962	3,086	876	28.4	1.2	13.7	17,831	8,449-33
34—Nueva Zelandia.	1936	268	1,573	5,342	4,587	755	16.5	2.0	33.8	19,654	5,532-34
35—Perú.	1934-35	1,249	6,900	3,408	2,998	410	13.7	0.3	5.0	4,659	1,620-35
36—Polonia.	1935	388	33,823	17,971	.....	.....	.....	4.6	5.3	138,171	48,824-36
37—Portugal.	1935	89	7,222	3,458	3,115	343	10.9	3.9	4.8	28,279	7,182-37
38—Rumania.	1933-35	295	19,196	11,203	4,014	7,189	17.8	3.8	5.8	27,232	19,332-38
39—Suecia.	1933-35	449	6,250	16,820	10,991	5,829	53.0	3.7	26.9	69,012	30,082-39
40—Suiza.	1933-35	41	4,163	5,429	5,076	353	7.0	13.2	12.9	160,013	21,384-40
41—Unión de Sur Africa.	1933-35	1,222	9,500	22,293	14,143	8,150	57.5	1.8	23.5	83,281	24,168-41
42—Uruguay.	1935	185	2,040	2,782	2,328	454	19.5	1.4	13.5 a)	4,544 a)	1,070-42
43—U. S. R. (Rusia).	1934	21,500	165,750	3,811	66,188	17,623	26.7	0.4	5.0	945,202	317,077-43
44—Venezuela.	1935	912	3,360	1,078	1,025	53	5.2	0.1	3.2 a)	2,681 a)	529-44
45—Yugoslavia.	1935	248	14,950	10,206	.....	.....	.....	4.1	7.5	31,631	14,608-45

(a) The data gathered from sources hereinafter noted correspond: Area and Population, col. 3 & 4; to years 1934-1935, in consonance with dates for column No 2. Length of railways in Kms. (col. 5) to years 1933-1935 (first date of column 2). Column number 6 gives length of lines as of 25 years before.

(b) Columns 9 and 10 give coefficient of Kms. of Rwy. existing per 100 sq. kms. of territory (col. 9) and for each 10,000 inhabitants, (col. 10).

(c) Cols. 11 & 12 express annual traffic 1933-1935 in passenger miles (col. 11) and metric T. miles of freight hauled (col. 12). The sign (a) in these columns indicates that the traffic figures correspond to years 1926-27.

SOURCES:
 STATESMAN'S YEAR BOOK, 1936-1908.
 ALMANAC DE GOTHIA 1932 & 1911.
 STATISTICAL ABSTRACT, USA 1935, 1934, 1930, Washington, D. C.
 COMMERCE YEAR BOOK, 1928, Vol. II (U. S. Dept. of Commerce Washington, D. C.)
 LA ROUTE ET LE RAIL, Chambre de Commerce Internationale, Paris 1934.
 Havana, Noviembre, 1937.

BSERVACIONES:
 1) Los datos reunidos de las fuentes que se anotan a continuación corresponden, para el área y población (Col. 3 y 4) al año 1934 o 35 (según las fechas de la Col. 2) los de extensión de ferrocarriles (Col. 5) en kilómetros a los años 1933 a 35 (primera fecha de la Col. 2). La Col. 6 nos da la extensión de líneas 25 años antes.

2) Las Cols 9 y 10 dan los coeficientes de Kms. de Ferrocarriles actuales por cada 100 Kms. cuadrados de territorio (Col. 9) y por cada 10,000 habitantes (Col. 10).

3) Las Cols. 11 y 12 expresan el tráfico anual en 1933-35 en miles de pasajeros, (Col. 11) y en miles de toneladas métricas de mercancías (Col. 12). La llamada (a) en esas columnas significa que las cifras del tráfico corresponden a los años 1926-1927.

FUENTES DE INFORMACION:
 STATESMAN'S YEARBOOK, Londres, 1936 y 1908.
 ALMANAC DE GOTHIA, 1932 y 1911.
 STATISTIC ABSTRACT OF THE UNITED STATES, 1935, 1934, 1930, Washington, D. C.
 COMMERCE YEARBOOK, 1928, Vol. II. (U. S. Dept. of Commerce, Washington).
 LA ROUTE ET LE RAIL, Chamber de Commerce Internationale, Paris, 1934.
 Habana, Noviembre, 1937.

Compañía Cubana e Internacional de Expresos y Transportes

EXPRESO POR FERROCARRIL

Habana - Cuba

Presta servicio de expreso en todas sus Agencias en las Estaciones de Ferrocarril y tiene Mensajero en todos los trenes.

EXPRESO:

Transporte de toda clase de bultos a toda la Isla en combinación con WELLS FARGO & Co., por ferrocarril y a Isla de Pinos por ferrocarril y Vapor. Hace la entrega de bultos a domicilio en la Habana y principales ciudades del interior.

SERVICIO C. A. E.:

Magnífico servicio C. A. E. (Cóbrese Al Entregar), consistente en el cobro del valor de las mercancías al efectuar su entrega, ya sean despachadas por expreso o por carga del ferrocarril.

CUSTODIA DE BULTOS:

Servicio de Custodia de bultos en las Agencias de esta Empresa en las Estaciones de ferrocarril en Estación Central, Matanzas, Cárdenas, Unión, Cienfuegos, Sagua, Santa Clara, Caibarién, y Pinar del Río, bajo la módica tarifa de \$0.10 por bulto y por día.

EQUIPAJES:

Servicio de transferencia de equipajes desde la Estación en Habana a Domicilio, Hoteles y Muelles.

Para toda clase de informes que se deseen:

VISITAR: Oficinas Generales: Estación Central, Edificio Anexo.

Llamar: Teléfonos A-2182, M-1258 y A-6400

1937

Sugar Reference Book and Directory

The only complete detailed
REFERENCE BOOK
OF THE
WORLD SUGAR INDUSTRY
Up to date Lists, maps, information and technical statistics.



\$5.25 a Copy

Ready for Mailing - Order Yours Now

RUSSELL PALMER, Publisher

56 West 45th St., New York

U. E. A.

Wells Fargo Co. of Cuba

Ofrece un servicio de Expreso, rápido, eficiente y seguro, en combinación con la Cía. Cubana e Internacional de Expreso, entre todas las Estaciones de Ferrocarriles de servicio público en Cuba.

Cuenta con Departamentos Aduanales en la Habana, Nuevitas y Santiago de Cuba que atienden el envío y recepción de embarques de expreso y carga, y se ocupan de la tramitación de los documentos, tanto en Cuba como en New York. La oficina de 92 Water St., New York, se hace cargo de adquirir pedidos de mercancías, efectuando las remisiones por el servicio completo que ofrece la Empresa a destino final en Cuba.

El servicio CAE (COBRO DEL VALOR DE LA MERCANCIA AL EFECTUAR LA ENTREGA) es, por todos conceptos, conveniente y económico.

En su oficina de Paseo de Martí N° 118 en la Habana, pueden adquirirse boletines de ferrocarril en primera clase y de Pullman.

Sus Agentes se encargan de reservar hospedaje en cualquiera de los Hoteles en la Habana, así como pasajes en las compañías de vapores.

Para más informes dirijase a

WELLS FARGO & Co. OF CUBA

65 Broadway	Paseo de Martí No 118	Mártires No 26.
NEW YORK CITY	HABANA	CAMAGUEY
Tel. W. H. 4-2000	Teléfono M-7209	Teléfono 3923

LAS CADENAS DEL DOLOR



Verdaderas cadenas que imposibilitan las actividades de la vida, son los sufrimientos ocasionados por las afecciones de las vías urinarias y de los riñones.

Atiéndase a tiempo; acuda al médico si es necesario, y piense que para evitar esos trastornos lo mejor es emplear, a los primeros síntomas de ardor o molestias, las tabletas de

HELMITOL

El más enérgico y poderoso
ANTISEPTICO URINARIO



B
A
Y
E
R

El Centenario del Ferrocarril

Por TOMAS MONTERO

CORRIA el año de 1830... Gobernaba la Isla de Cuba, el Excmo. Sr. D. Francisco Dionisio Vives, Capitán General, desde luego, del Ejército Español; en la Superintendencia General de la Real Hacienda, se encontraba el Conde de Villanueva.

La Sociedad Económica de Amigos del País, en la reunión ordinaria, celebrada el 27 de julio de ese año citado, de 1830, que presidió Vives, se enteró "con el mayor placer", de un escrito enviado desde Londres a La Habana, al propio General Vives, por el Sr. D. Marcelino Calero, editor del "Semanario de Agricultura y Artes", que se publicó primeramente en Londres, y después, en Madrid.

Era Calero, publicista y hombre de negocios, —tal cual son en Cuba actualmente, otros publicistas y otros hombres de negocios— el cual había obtenido del Gobierno de España, una concesión para construir una línea ferrocarrilera en Andalucía, que habría de hacer el recorrido, primeramente, entre Jerez de la Frontera y el puerto de Santa María; después, entre éste lugar y Rota; últimamente, entre Rota y San Lúcar de Barrameda.

Vives informó que el señor Calero se había dirigido a él, con el objeto de lograr suscriptorios acciones, entre los hombres pudientes de nuestro país, para la "formidable empresa" que se disponía acometer en pró del progreso de la madre patria.

Coincidencia de las circunstancias: en Cuba, por aquellos tiempos, otras inteligencias, otros hombres tan osados y emprendedores como Calero, también se ocupaban en la construcción de un camino de hierro que habría de extenderse desde Los Güines, a la ciudad de la Habana."

La Junta de Caminos de Hierro.

Para todo lo relacionado con el proyecto, se organizó una "Junta especial", que integraban el Conde de Villanueva, como hemos dicho anteriormente, Superintendente General de la Real Hacienda; los dos Regidores del Ayuntamiento de La Habana; Don Andrés de Zayas y Don Domingo de Herrera; dos miembros de la Sociedad Económica, el Marqués de la Cañada y D. Juan Agustín Ferrer, y, en representación del Consulado, Don Carlos José Pedroso, y D. Francisco Romero.

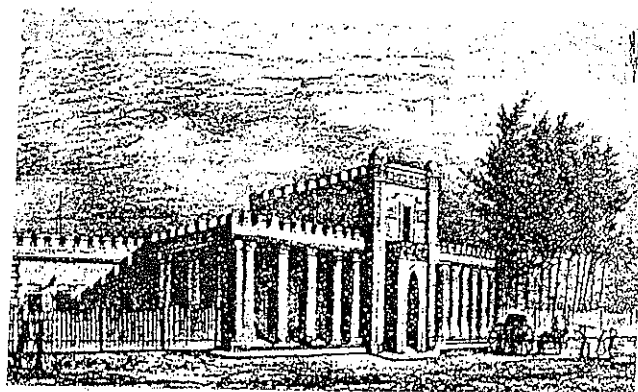
Había celebrado esta Junta, varias sesiones, llevándose a ella, distintas informaciones sobre la construcción del primer camino de hierro en Cuba. Había citado la opinión facultativa, del coronel Manuel Pastor y del General Lemaur, llegándose a conclusiones sobre la pautas que debía seguirse y los recursos indispensables para llevar la empresa a vías de hecho. Era necesario vencer no pocos obstáculos: Se carecía de datos estadísticos, y no se contaba con experiencia sobre la materia. Todo se redujo, en los primeros momentos, a múltiples cálculos y a no pocas discusiones que no condujeron a ningún fin práctico.

Habla Vives.—Una exposición.

El General Vives informó a la Sociedad Económica sobre el proyecto de D. Marcelino Calero, invitando a la Corporación, a imitarlo, en Cuba; a realizar esfuerzos semejantes, a los que él estaba realizando en la Península; procediendo a la construcción del primer ferrocarril entre nosotros. Expuso el Gobernador de Cuba que "si los resultados correspondían a las esperanzas", después del ferrocarril entre Güines y La Habana, se construirían otros, entre Matanzas y Lagunillas, y entre este lugar y Batabanó.

La Sociedad Económica consignó en acta, su gran congratulación al encontrar en el General Vives, la expresión "de aquel ardiente celo que constantemente le había animado en favor de la

prosperidad de la Isla"; y deseando contribuir a tan nobles, y patrióticos deseos, y para "trillar la senda que presenta Su excelencia" abriendo un camino que sea "fuente perenne de prosperidad para el país y su agricultura, ya que abreviará y facilitará las comunicaciones, ahorrará el tiempo, abaratando los enormes costos de la conducción de productos, que es una de las mayores desventajas con que se presentan al comercio, nuestros frutos, alzándoles el



Casa de Parada de los Almacenes del Camino de Hierro, tal como existía el año 1841, o sea la primitiva Estación de Ferrocarril de Villanueva, que sustituyó el Paradero de Garcini. (De un grabado de la época).

precio", en una palabra, "sería el ferrocarril, el vencedor de los obstáculos que impedían el progreso de la Isla de Cuba".

También se consignó, en el acta de la Sociedad Económica, que el proyecto de construir el Ferrocarril, ofrecía a los capitales, una nueva oportunidad en que emplearse útilmente; que, bajo todos los aspectos en que se la mirara, la obra resultaba de una importancia vital para la Isla; terminando, que ella sería un timbre de gloria y de honor para las corporaciones que la realizaran, "pero particularmente, para el ilustre General Vives, que tantos beneficios había proporcionado durante su sabia y celosa administración.

La sociedad acordó, de conformidad con el dictamen de la Junta Preparatoria, que se publicara inmediatamente, la comunicación de D. Marcelina Calero al Gobernador y Capitán General, sobre la construcción del ferrocarril, con los demás documentos a ese respecto; invitando a los hacendados, comerciantes y demás personas pudientes del país a fin de fundar una compañía anónima de accionistas, para la pronta ejecución de la obra, bajo tan faustos auspicios iniciadas.

La trayectoria del primer ferrocarril.

Al iniciar sus labores la Junta que se estableció para la construcción del Ferrocarril, trazó la trayectoria que habría de recorrer, desde las faldas del Castillo del Príncipe a Güines, cruzando por Rincón, Santiago, Buenaventura, Guara y Melena, extendiéndose más adelante, a los Palos, Matanzas y Sabaniilla del Encomendador.

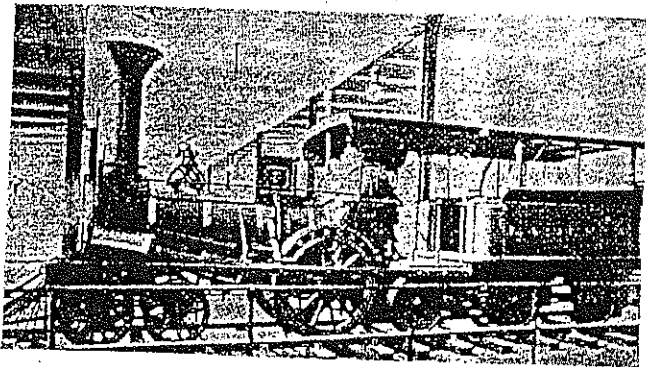
Pero, el tiempo transcurría y la obra no salió del estado de proyecto, hasta que se hizo cargo del plan, la Junta de Fomento, que lo afirmó y consolidó definitivamente.

Para ello necesitó de un préstamo, el segundo que se hizo en Cuba, desde su colonización —el primero que se realizó, lo llevó a cabo el Capitán General Mahy, para atender "al relevo de la guarnición del Castillo de San Juan de Ulúa",

siendo financiero del mismo, el opulento comerciante de la época, Don Pedro de la Cuesta Manzanar—; este primer empréstito, no se parecía por su montante, a los que se han realizado en nuestro país, en estos últimos tiempos, pues solamente ascendió a la suma de treinta y seis mil pesos.

Se encargó de gestionar el empréstito para el Ferrocarril, en Inglaterra, el comisionado especial, D. Joaquín de Uriarte, quien fué gratificado por su trabajo, con la suma de once mil pesos. Concertóse este empréstito, con el banquero de Londres, Sr. Alejandro Robertson, el 14 de octubre de 1,834, por el capital nominal de 450,450 libras esterlinas, equivalentes a 2,252,252 pesos, los cuales se amortizaron totalmente, el diez de enero de 1,860.

Tan pronto llegó a Cuba el dinero del empréstito, se contrataron en los Estados Unidos, los servicios del Ingeniero Alfredo Krügel, uno de los técnicos de la época, quien trasladándose a La Habana, al frente de una brigada de ingenieros civiles, dió comienzo a los trabajos del Ferrocarril, el 9 de Diciembre de 1,835. Como dato curioso, podemos consignar, que se emplearon en los trabajos de preparación y extensión de los carriles, dos brigadas de jornaleros blancos nativos, una de irlandeses y otra de canarios.



Locomotora "La Junta" que condujo el Primer Tren de Matanzas a Guanábana, al inaugurarse el Ferrocarril de Matanzas a la Sabanilla el primero de Noviembre de 1843, la más antigua que se conserva en Cuba, todavía en su estado primitivo, y que se exhibe sobre los rieles y polines originales, en la Estación Terminal de la Habana.

Se modifica el trazado.

El primer proyecto para la línea ferroviaria de Güines a La Habana se concibió, como hemos dicho anteriormente, siguiendo la orilla de la Zanja Real, hasta el Jardín Botánico; pero al Capitán General D. Miguel Tacón, se opuso porque cortaba el Paseo que, con su nombre acababa de construirse, desde las faldas del Castillo del Príncipe, a la Quinta de los Molinos, la cual, como es sabido, era entonces y siguió siendo durante toda la época colonial, mansión campestre o de recreo, de los Gobernadores Generales de Cuba.

Fué por ello, que se varió la trayectoria de la línea ferroviaria, comenzándola en Garcini, hasta que, poco tiempo después, allá por el año 1,839, se volvió al primitivo trazado, no sin que antes, se hiciera un reconocimiento por parte de los ingenieros, a fin de comprobar si perjudicaba el ferrocarril y su funcionamiento, a la fortificación del Castillo del Príncipe, que tal fué el pretexto alegado por Tacón y los ingenieros que lo secundaron.

El primer tramo de Ferrocarril.

El primer tramo que se construyó de vía ferroviaria, medía seis leguas y media, y llegaba hasta San Felipe y Santiago de Bejucal, partiendo de La Habana. Fué este tramo muy difícil de construir, por las desigualdades del terreno, por las lomas que hubo que reducir y perforar, por los puentes que fué necesario montar sobre

rios, riachuelos y cañadas, por el terraplén que tuvo que edificarse sobre una amplia y profunda ciénaga.

Al mismo tiempo que se colocaban los carriles, se hicieron almacenes en Garcini, en Villanueva y en Bejucal; se construyó el primer paradero en Aguada del Cura.

El tramo comprendido entre Garcini y Bejucal, quedó terminado y se inauguró el 19 de Noviembre de 1,837, para celebrar los días de la Reina Isabel.

El tren de pasajeros.

El tren de pasajeros entre Garcini y Bejucal —primer ferrocarril de pasajeros establecido en Cuba— realizaba dos viajes al día: Salía a las 7 de la mañana de Garcini, y regresaba de Bejucal a las 10 de la mañana; salía de nuevo, de Garcini a la 1 de la tarde, y regresaba a las cinco, de Bejucal.

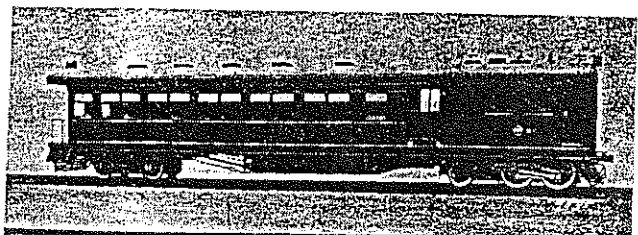
El primer tren de carga.

El primer tren de carga se inauguró 15 días después de que se inaugurara el tren de pasajeros. Este tren hacía un viaje redondo al día. Los paraderos eran los siguientes: Villanueva, el Crucero de la Calzada de Marianao; "los Filtros", "el puente de Almendares, el Cafetal "González" y El Rincón. Hacíase la travesía en una hora y veinte minutos entre Garcini y Bejucal; pero ese horario era a veces modificado por las deficiencias de las primeras locomotoras y por la inexperiencia de los primeros maquinistas. Unas veces ocurría que las locomotoras no podían funcionar hasta el día siguiente de haberse calentado la caldera. La locomotora que se conserva en la Terminal, no es, como se cree generalmente por el vulgo, de las primeras que circularon en Cuba: ella es de una época posterior; perteneció al Ferrocarril entre La Habana y Matanzas, que se inauguró el primero de noviembre de 1,842.

Los viajeros del primer tren.

El primer tren de viajeros que salió de Garcini para Bejucal, lo hizo, como queda dicho el 19 de noviembre de 1,837.

En él montaron ciento cincuenta pasajero. Los boletines se vendían desde la víspera, en el Real Consulado y en Garcini, y ocurría muchas veces, que, al atardecer, estaban agotados. Se cobraba por el viaje de La Habana a Bejucal, en primera clase, dos pesos y cuatro reales; en segunda clase, un peso y dos reales; en tercera clase, solo se cobraban cinco reales.



Carro automotor de generación eléctrica interna, con potencia para arrastrar dos vagones, cuyo servicio se estableció en Cuba, por primera vez en la América Latina, el año 1927, ideado para contrarrestar la competencia de la carretera. (Fabricado por "The Baldwin Locomotive Works").

Los progresos alcanzados en los últimos tiempos.

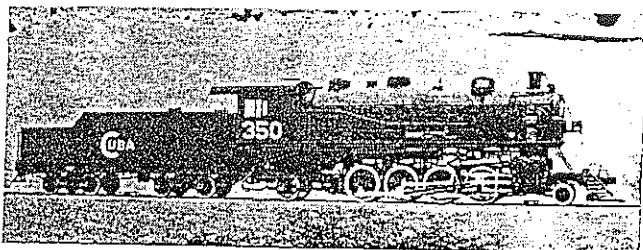
Los progresos alcanzados por el Ferrocarril en Cuba, desde el cese de la soberanía española y la instauración de la República, son verdaderamente extraordinarios; se encuentran a la vista de todos.

El Sr. William Van Horne, con auxiliares tan valiosos como Domingo Galdós, Alcides Betancourt, Dr. Luis Hechavarría, Manuel Jesús Manduley, Dr. Antonio Bravo Corroero, Dr. Graciano de Betancourt, y otros, construyó el Ferrocarril Central, que, partiendo

de Santa Clara llegó hasta Santiago de Cuba; ese Ferrocarril había sido el sueño de las generaciones que antecedieron a las que hizo la guerra de independencia.

Don Roberto M. Orr, con colaboradores tan eficaces, como Francisco Steegers, J. H. Henderson, Ramiro Soler, Ramón Aguiar Alsina, reunió todas las empresas que existían en las tres provincias que se encuentran en la mitad occidental de Cuba, e hizo el canje con el Estado, del Arsenal por la Estación de Villanueva y los terrenos donde hoy se levanta majestuoso, imponente, el Capitolio Nacional.

Fué también Don Roberto M. Orr quien construyó la hermosa



Locomotora fabricada por la "American Locomotive Company", una de las de mayor potencia y más modernas que circulan actualmente en Cuba.

y elegante Estación Terminal, que se alza en los terrenos ocupados por el Arsenal de la época colonial, edificio que es orgullo de La Habana, y de los habaneros.

El Sr. J. M. Tarafa construyó otro gran Ferrocarril: el de la

región norte del país en las provincias orientales, la más explotada y rica industrialmente. Más tarde, el Sr. Tarafa y los Directores del Ferrocarril de Cuba hicieron la fusión de las dos empresas, trayendo a la presidencia de la nueva, así formada, al Dr. Horacio Rubens, el abogado norteamericano amigo de José Martí, tan unido a la causa de la Independencia de nuestro pueblo.

Hombres que merecen bien de la patria.

Merecen bien de la patria, los hombres que han realizado una labor constructiva; merecen ser señaladas y aplaudidas, las buenas obras que concibieron y ejecutaron tales hombres.

Los Ferrocarriles, son a ese respecto, una de esas obras benefiosas.

Ellos han contribuido grandemente a las conquistas que, en todos los órdenes, ha realizado Cuba, en los cien años que han transcurrido desde que se estableció el primero de ellos, el que hacía el recorrido entre Garcini y Bejucal; son un monumento sólido y valioso, semejantes a obras arquitectónicas, que, como tales, conservan el espíritu de todas las demostraciones del arte y de la belleza; y dicen más de la historia de nuestro pueblo, que sus bibliotecas y sus museos. Resisten ellos la acción del tiempo implacable, mejor que los hombres; éstos desaparecen con relativa prontitud; ellos perduran y nos transmiten el pensamiento, el genio, el carácter de los hombres que los idearon y los construyeron...

Debemos cuidar de nuestros Ferrocarriles, (que representan un valor aproximado de seiscientos millones de pesos) por todas las razones expuestas; y, acaso, por una más poderosa y convincente; porque son absolutamente indispensables para seguir bregando por el mayor progreso de Cuba...

Escrupulosidad de Abogados Ferroviarios

Un Caso Perfecto de Titulación Limpia

CON motivo de la adquisición de ciertos terrenos en Louisiana por parte de una empresa ferrocarrilera de los Estados Unidos, en que se hacía necesaria una cuidadosa revisión de los títulos de propiedad, la firma de Abogados de New York, letrados de los ferrocarriles, con la escrupulosidad usual en estos casos, comisionó a un prominente Abogado de New Orleans para aclarar todo lo relacionado con la titulación.

El Abogado de New Orleans, rindió un informe minucioso al Bufete de New York, relacionando los legítimos dueños de los terrenos en cuestión desde 1803 hasta la época actual.

El Bufete de New York, después de estudiar el informe del Abogado de New Orleans, contestó a éste que hallaba conforme todos los pormenores e inscripciones a partir de 1803, pero que los antecedentes con anterioridad a 1803 no habían sido incluidos en el informe.

La respuesta del Abogado de New Orleans al Bufete de New York, fué la siguiente:

"Muy señores míos:

Acuso recibo de su comunicación del día cinco del actual, interesando datos acerca del origen y transmisiones de la propiedad en cuestión con anterioridad al año de 1803.

Sírvanse anotar que en el año de 1803 los Estados Unidos de América adquirieron por compra el territorio de Louisiana de la República Francesa; la República Francesa a su vez había adquirido por conquista dicho territorio de la Corona de España; la Corona de España había originalmente adquirido título de propiedad por virtud de los descubrimientos de un tal Cristóbal Colón, navegante genovés, quien se encontraba debidamente autorizado a embarcarse en estas expediciones de descubrimientos por Isabel, Reina de España; Isabel, antes de otorgar esta autorización, obtuvo la necesaria sanción de Su Santidad el Papa; el Papa es el Vicario en la tierra de Jesucristo; Jesucristo es el Hijo y heredero aparente de Dios; Dios fué el Creador y primer propietario de Louisiana.

Quedo de Vds. con la mayor consideración."

Ferrocarriles de Cuba

Desarrollo del Transporte Ferroviario en Cuba

1837 - 1937

RAILWAYS OF CUBA
Development of Rail Transport
1837 - 1937

Años	INGRESOS BRUTOS		Total de Ingresos	Pasajeros Transportados	Toneladas de mercancías transportadas Tons. Métricas	Kilms. de Vía en explotación (2)
	Por pasajeros, correo, expreso y equipaje	Por flete y otros conceptos				
Years	GROSS RECEIPTS		Total Gross Income	Passengers Transported number	Metric T. of Merchandise Transported	Kilometers of Track in actual service (2)
	Passengers, Mail, Express, and Baggage	Freight and Miscellaneous				
1837 (1).	\$ 10,778	\$	\$ 10,778	\$	\$	27
1838 (1).	25,775	84,144	109,919	. . . . .	. . . . .	72
1839 (1).	171,792	136,484	308,276	. . . . .	. . . . .	72
1840 (1).	172,614	173,509	346,123	. . . . .	. . . . .	72
1841. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	173
1842 (3). . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	250
1843. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	267
1844. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	282
1845. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	282
1846. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	282
1847. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	282
1848. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	359
1849. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	465
1850. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	465
1851. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	558
1852. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	558
1853. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	574
1854. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	574
1855. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	574
1856. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	585
1857. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	603
1858. . . . .	. . . . .	. . . . .	2,182,591 (2)	. . . . .	. . . . .	607
1859. (1). . . . .	. . . . .	. . . . .	3,616,570 (2)	. . . . .	. . . . .	683
1860. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	692
1861.	1,503,453	3,210,704	4,714,157	. . . . .	. . . . .	989
1862.	1,366,089	3,502,102	4,868,191	. . . . .	. . . . .	989
1863.	1,473,000	3,763,688	5,236,688	. . . . .	. . . . .	1,018
1864.	1,886,000	3,990,647	5,876,647	. . . . .	. . . . .	1,079
1865.	1,674,220	4,406,835	6,081,055	. . . . .	. . . . .	1,134
1866.	1,912,000	5,105,115	7,017,115	. . . . .	. . . . .	1,167
1867.	1,840,940	4,663,160	6,504,100	. . . . .	. . . . .	1,194
1868.	1,842,600	5,648,274	7,490,874	. . . . .	. . . . .	1,237
1869.	1,732,178	4,883,932	6,616,110	. . . . .	. . . . .	1,262
1870.	1,754,716	5,140,854	6,895,570	. . . . .	. . . . .	1,274
1871.	1,994,940	4,708,068	6,703,008	. . . . .	. . . . .	1,295
1872.	2,540,593	5,732,000	8,272,593	. . . . .	. . . . .	1,319
1873.	2,647,500	6,078,650	8,726,150	. . . . .	. . . . .	1,332
1874.	3,063,860	6,124,450	9,188,310	. . . . .	. . . . .	1,332
1875.	2,856,117	6,002,617	8,858,734	. . . . .	. . . . .	1,343
1876.	2,860,325	4,792,925	7,653,250	. . . . .	. . . . .	1,359
1877.	3,122,245	4,739,515	7,861,760	. . . . .	. . . . .	1,366
1878.	3,054,923	4,662,424	7,717,347	. . . . .	. . . . .	1,376
1879.	3,312,675	5,922,670	9,235,345	. . . . .	. . . . .	1,390
1880.	2,791,055	4,597,005	7,388,060	. . . . .	. . . . .	1,408
1881.	2,696,670	4,405,156	7,101,826	. . . . .	. . . . .	1,418
1882. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1,418
1883. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1,418
1884. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1,436
1885. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1,452
1886. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1,497
1887. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1,507
1888. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1,528
1889. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1,552
						1,564

Años	INGRESOS BRUTOS		Total de Ingresos	Pasajeros Transportados	Toneladas de mercancías transportadas Tons. Métricas.	Kims. de Vía en explotación (2)
	Por pasajeros, correo, expreso y equipaje	Por flete y otros conceptos				
Years	GROSS RECEIPTS		Total Gross Income	Passengers Transported number	Metric T. of Merchandise Transported	Kilometers of Track in actual service (2)
	Passengers, Mail, Express, and Baggage	Freight and Miscellaneous				
1890.						
1891.						1,646
1892.						1,673
1893.						1,673
1894.						1,711
1895.						1,730
1896.						1,751
1897.						1,751
1898.						1,751
1899.						1,792
1900.						1,792
1901.						1,792
1902.						1,792
1903/04.						2,371
1904/05.	2,293,819	5,285,327	7,579,146	4,826,569	5,370,867	2,264
1905/06.	3,346,455	7,036,225	10,382,680	5,961,694	6,417,667	2,610
1906/07.	3,490,034	7,102,883	10,592,917	5,364,806	6,812,327	2,549
1907/08.	4,191,182	8,642,221	12,833,403	6,416,220	8,108,451	3,359
1908/09.	4,472,164	6,653,363	11,125,527	5,024,559	5,827,890	3,529
1909/10.	4,483,120	8,125,895	12,609,025	7,990,660	8,265,306	3,710
1910/11.	4,724,105	9,442,442	14,166,547	8,818,018	10,120,244	3,650
1911/12.	5,281,369	9,446,998	14,728,367	8,710,492	9,628,224	4,152
1912/13.	5,681,203	11,237,443	16,918,646	9,140,985	13,064,853	4,195
1913/14.	6,382,252	13,971,900	20,354,152	10,275,767	15,071,924	4,384
1914/15.	6,666,739	14,456,089	21,122,828	11,106,818	15,334,056	4,472
1915/16.	6,523,779	15,300,424	21,824,203	9,321,273	16,533,093	4,435
1916/17.	8,273,997	18,545,061	26,819,058	8,174,593	19,740,563	4,501
1917/18.	8,924,827	19,914,860	28,839,687	13,177,946	20,546,888	4,546
1918/19.	12,403,156	29,055,116	41,458,272	15,952,235	24,607,276	4,753
1919/20.	13,279,543	31,602,645	44,882,188	18,892,930	28,056,487	4,309
1920/21.	17,708,129	37,050,095	54,758,224	23,100,097	27,351,776	4,391
1921/22.	20,796,093	41,114,034	61,910,127	28,298,036	27,139,298	4,468
1922/23.	12,876,247	28,158,510	41,034,757	22,838,963	22,824,498	4,475
1923/24.	16,880,971	30,817,522	47,698,493	24,460,976	23,920,760	4,723
1924/25.	15,391,805	34,153,967	49,545,772	26,317,152	26,429,343	4,488
1925/26.	16,699,375	41,528,649	58,228,024	27,692,522	33,481,888	4,861
1926/27.	13,803,482	34,442,169	48,245,651	25,565,439	31,874,367	5,335
1927/28.	12,712,248	32,147,612	44,859,860	22,423,852	29,858,112	5,024
1928/29.	11,605,164	30,983,654	42,588,818	17,457,662	32,297,940	5,054
1929/30.	11,055,874	32,159,185	43,215,059	17,520,975	30,481,450	4,904
1930/31.	9,353,141	28,168,865	37,522,006	16,305,070	27,540,145	5,517
1931/32.	5,149,475	18,871,464	24,020,939	11,889,931	18,293,825	6,031
1932/33.	2,923,874	14,390,375	17,314,249	8,061,913	15,985,338	6,034
1933/34.	2,119,702	10,618,977	12,738,679	7,466,914	12,870,888	6,077
1934/35.	2,161,564	11,578,623	13,740,187	8,332,151	13,258,221	6,062
1935/36.	2,840,013	13,167,593	16,007,606	9,787,560	14,941,388	6,077
	1,854,536	13,909,761	15,764,297	6,201,900	14,716,800	4,960

(1)—Datos del informe de la Junta de Fomento de la Isla de Cuba, según Jacobo de la Pezuela (Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico de la Isla de Cuba - 1863).

(2)—Los datos desde 1837 a 1859 inclusive, han sido tomados del Cuadro de Ferrocarriles existentes, en construcción y en proyecto publicado en la Habana en 1859 y reproducido por Jacobo de la Pezuela en su Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico de la Isla de Cuba en 1863. De 1860 a 1902, Ferrocarriles de la República.

(3)—La Junta de Fomento de la Isla de Cuba que construyó el Ferrocarril de la Habana inaugurado el 19 de Noviembre de 1837, lo operó hasta el 11 de Enero de 1842 en que lo vendió a una sociedad anónima titulada "Compañía de Caminos de Hierro de la Habana" desde cuya fecha dejaron de publicarse las cifras de ingresos y rendimientos, por negativa de las distintas compañías existentes, que se negaron a publicar lo que ellas estimaban secretos de sus negocios privados, según expresa de la Pezuela en su obra mencionada en las Notas (1) y (2). Por esta razón, no hemos podido encontrar fuentes que incluyan estos datos desde 1841 a 1860 inclusive, pues según el propio de la Pezuela, los únicos datos que se conocían aisladamente en esas fechas, eran los publicados por los periódicos de la Habana, entre ellos el "Diario de la Marina", que no comprendían periodos de tiempo determinados para poder establecer comparaciones. Lo confirma asimismo Don Ramón de Lasagra en su obra "Historia Física y Natural de Cuba", que la Pezuela cita en su citado Diccionario.

(1)—Data from Report of Committee of Development of the Island of Cuba, Jacobo de la Pezuela - Geographic, Statistical and Historical Dictionary of the Island of Cuba - 1863.

(2)—Data covering 1837-1859 inclusive, obtained from tables showing Railway Lines, in existence, under construction, and projected (Pezuela) From 1860 to 1902 inclusive, from Reports of the General Direction of Public Works, Cuba. 1903-1904, to date, from official Reports of Railroad Commission.

(3)—The Committee of Development of the Island of Cuba, which built the "Railways of Havana", inaugurated Nov. 19 1837, operated the same until January 11 1842, on which date it was sold to a stock corporation entitled "Compañía de Caminos de Hierro de la Habana" from which date no publication to publish data disclosing the secrets of their private affairs. (see Pezuela - publication mentioned in notes (1) and (2)).

For the above reason it has not been possible to find authoritative data covering the period 1841-1860 inclusive, the only published information, according to Pezuela being incomplete figures published in the Havana news-papers from time to time, - the Diario de la Marina amongst others - but none of these afforded any orderly relation enabling periodic comparisons. This circumstance is also confirmed by D. Ramon de Lasagra in his work "Natural and Physical History of Cuba" cited as an authority in the Pezuela Dictionary (1 & 2).



LOS FERROCARRILES CONSOLIDADOS DE CUBA, que comprenden el Ferrocarril de Cuba y los Ferrocarriles del Norte de Cuba, cuyas líneas cruzan las provincias de Oriente, Camagüey y Santa Clara (las dos terceras partes del territorio nacional) han causado el incremento de la riqueza nacional en todas sus manifestaciones de lo cual es exponente el aumento de la producción de azúcar, como lo demuestra el hecho de que dichos ferrocarriles condujeran en esas provincias, durante el año fiscal de 1935-36, el 50.11% del azúcar transportado por los ferrocarriles de toda la República, según datos oficiales. He aquí los guarismos:

SACOS DE AZÚCAR DE 325 LIBS. TRANSPORTADOS

Por todos los Ferrocarriles	13,414,780
Por los F. C. Consolidados	6,724,140
	(50-11%)

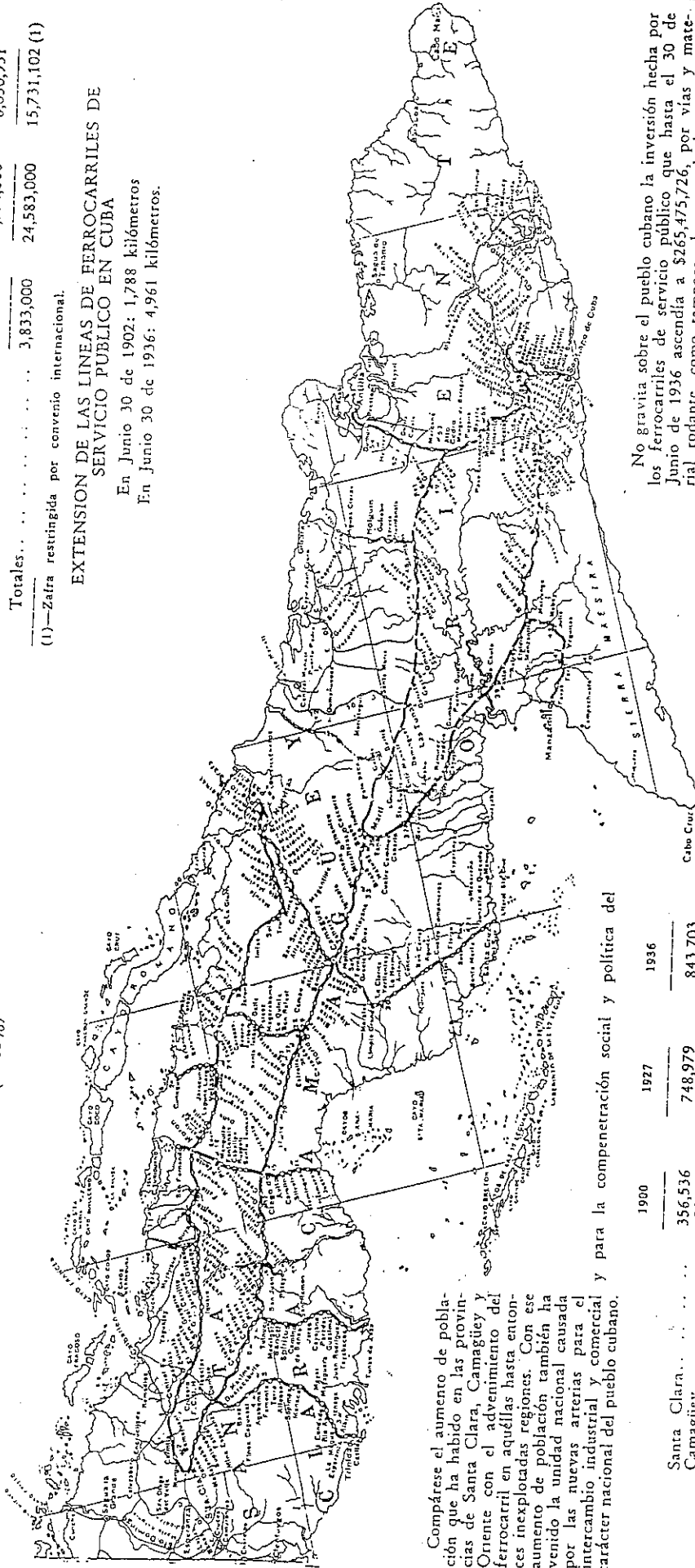
La contribución de estos ferrocarriles al fomento y desarrollo de la industria azucarera de Cuba queda, de otro modo, demostrada con los datos siguientes de los sacos elaborados en las provincias de Santa Clara, Camagüey y Oriente en las Zafra que se citan:

Provincias	Zafra 1902/3	Zafra 1926/27	Zafra 1936/37(1)
Santa Clara	2,701,000	6,274,000	4,346,451
Camagüey	189,000	9,315,000	5,353,720
Oriente	943,000	8,994,000	6,030,931
Totales	3,833,000	24,583,000	15,731,102 (1)

(1)—Zafra restringida por convenio internacional.

EXTENSION DE LAS LINEAS DE FERROCARRILES DE SERVICIO PUBLICO EN CUBA

En Junio 30 de 1902: 1,788 kilómetros
En Junio 30 de 1936: 4,961 kilómetros.



Compárese el aumento de población que ha habido en las provincias de Santa Clara, Camagüey y Oriente con el advenimiento del ferrocarril en aquéllas hasta entonces inexploradas regiones. Con ese aumento de población también ha venido la unidad nacional causada por las nuevas arterias para el intercambio industrial y comercial carácter nacional del pueblo cubano.

y para la penetración social y política del

	1900	1927	1936
Santa Clara	356,536	748,979	843,703
Camagüey	88,234	255,484	425,525
Oriente	327,715	878,548	1,087,395
Total habitantes	772,485	1,883,011	2,356,623

No gravita sobre el pueblo cubano la inversión hecha por los ferrocarriles de servicio público que hasta el 30 de Junio de 1936 ascendía a \$265,473,726, por vías y material rodante, como tampoco el costo ni el mantenimiento de esas vías.

Sólo los que pagan fletes o pasajes, recibiendo el servicio del transporte, sostienen a los ferrocarriles.

Pero el pueblo cubano tiene que pagar los réditos sobre la inversión de \$110,786,000, en la carretera central y su mantenimiento y vigilancia, traduciéndose ambos gastos en impuestos que gravitan sobre todos los habitantes, debiendo gravitar solamente sobre los que lucran con el tráfico por carretera.

FERROCARRILES CONSOLIDADOS DE CUBA

Los Ferrocarriles Centrales de Cuba

Por ENRIQUE SCHWEIP Y DEL CAMPO

Historia de una compañía británica cuyo capital y operaciones contribuyeron grandemente al fomento y desarrollo de la provincia de Santa Clara con posterioridad a la Guerra de Independencia

EL Sr. Enrique Schweip y del Campo, cubano, hijo de una familia prócer de Cienfuegos, antiguo funcionario, jubilado, de ferrocarriles y conocedor excepcional de las necesidades de su país, ha redactado especialmente para "CUBA IMPORTADORA E INDUSTRIAL" un luminoso trabajo sobre los orígenes y organización de las empresas británicas, de ferrocarriles de Cuba, en las cuales sirvió en calidad de Secretario, cuyo trabajo insertamos a continuación.

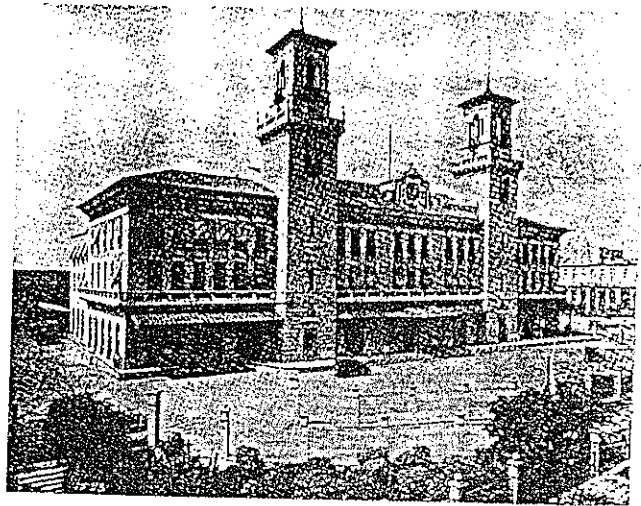
EL día 5 de Mayo del año 1899, se recibió en las Oficinas del "Ferrocarril entre Cienfuegos y Villaclara", entonces en Cienfuegos, un telegrama dirigido al Administrador de la Compañía señor Francisco Paradela y Gestal, suscrito por el señor Tiburcio Pérez de Castañeda, avisándole que la Empresa había sido adquirida por una nueva Compañía formada con capital británico y que se denominaría "The Cuban Central Railways Limited" (Ferrocarriles Centrales de Cuba) por lo que se procediera a cerrar las operaciones de la anterior Empresa y abrir nuevos libros de contabilidad de la Compañía que comenzaba a hacerse cargo del negocio.

El "Ferrocarril entre Cienfuegos y Villaclara" ideado y construido por grandes hombres progresistas del siglo pasado para unir la capital de la provincia de Santa Clara con su puerto más importante en la costa Sur, o sea Cienfuegos, tenía una extensión de 69 kilómetros y contaba con dos ramales; uno de Palmira a Parque Alto y otro de Ranchuelo a San Juan de los Yeros que formaban un total de 101 kilómetros. Su capital era de \$2.500,000 oro español y sus accionistas residían en su mayoría en la Ciudad de la Habana, siendo Presidente de la Junta Directiva el Sr. Ramón Argüelles y Alonso y Secretario el Doctor Antonio Sánchez de Bustamante y Sirvén, gloria de Cuba. La obra fué concebida allá por el año 1837 y el primer tren entre Cienfuegos y Palmira corrió por el año 1851, llegando a terminarse la construcción a Villaclara en el año 1861. El ramal de Palmira a Parque Alto, se inició en 1889 y el de Ranchuelo a San Juan de los Yeros en 1891. Aunque la línea era de muy corta extensión **EL NEGOCIO ERA MUY PRODUCTIVO POR LO DENSO DEL TRAFICO DE LA COMARCA** llegando a recibir los accionistas en algunos años, con anterioridad a la Guerra de Independencia de 1895 a 1898, **HASTA UN DOCE POR CIENTO DE DIVIDENDO ANUAL SOBRE EL VALOR REAL DE LAS ACCIONES QUE REPRESENTABAN EL CAPITAL INVERTIDO.**

Para construir el ramal de PALMIRA a PARQUE ALTO se constituyó una primera hipoteca de \$500,000 que devengaba el **OCHO POR CIENTO DE INTERES ANUAL** y para el otro Ramal de RANCHUELO A SAN JUAN DE LOS YERAS se constituyó segunda hipoteca de \$348,000, la que recibía un **INTERES ANUAL DE SIETE POR CIENTO**. Los Bonos eran de 500 y de 1,000 pesos cada uno y se colocaron todos en la Ciudad de la Habana.

El negocio para los Capitalistas españoles y cubanos marchó muy bien hasta que sobrevino la Guerra de Independencia en los años 1895 al 1898, agravándose más la situación del mismo con la Guerra entre España y los Estados Unidos de América que dió fin

a la secular soberanía de la nación descubridora y colonizadora de Cuba. En efecto, los daños que recibió la Empresa del Ferrocarril en sus propiedades fija y móvil y el perjuicio en sus intereses por disminución del tráfico fué tan grande que debido a la falta de utilidades y aumento en los gastos **LAS ACCIONES LLEGARON a COTIZARSE EN LA BOLSA DE LA HABANA A NO MAS QUE EL DIEZ Y SIETE POR CIENTO DE SU VALOR NOMINAL.** Es decir, que al terminar la guerra o sea al comienzo del año de 1899, el Capital de los accionistas de \$2,500,000 **SOLO TENIA UN**



Actual Estación Terminal de la Habana, propiedad de los Ferrocarriles Unidos de la Habana, construida para sustituir a la antigua estación de Villanueva, que existió en los terrenos donde se encuentra el Capitolio.

VALOR REAL DE \$425,000; pero como los accionistas debían los \$500,000 de la primera hipoteca más los \$348,000 de la segunda hipoteca o sea un total de **848,000 EN REALIDAD el VALOR DE LAS ACCIONES ERA SOLO ESPECTANTE.** Estos datos me eran personalmente conocidos porque el día que se recibió el telegrama arriba mencionado desempeñaba yo el cargo de Secretario de la Administración de la Empresa ferrocarrilera citada.

El estado de las líneas férreas, de su material fijo, puentes, edificios, etc., locomotoras y material de transporte de viajeros y mercancías era no solamente muy reducido sino que se hallaba en estado tan deplorable por ser muy antiguo y pequeño, que necesitaba de

grandes reparaciones para prestar al público un servicio verdaderamente eficiente. Tal cosa no podía lograrse sin grandes desembolsos y los accionistas no podían hacerlo por su precaria situación económica.

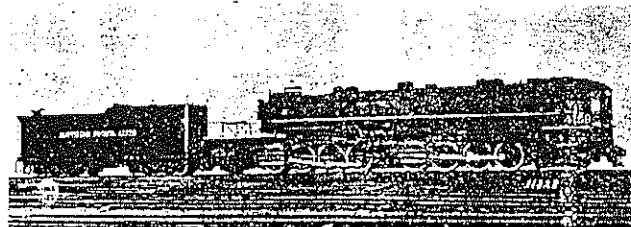
Dos o tres días después del telegrama del Dr. Pérez de Castañeda, un tren especial anunciado desde Sagua la Grande condujo a Cienfuegos al Presidente de la nueva Compañía *Sir Joseph White Todd*, capitalista británico conocido mundialmente, a dicho Dr. Pérez de Castañeda, Director y al Señor Ernest Henry Pearson que había sido designado Administrador General de la misma; y ellos tomaron posesión material de las propiedades y bienes de la Compañía, así como del dinero y valores que existían en la Caja. Por ellos supimos que la nueva Compañía radicaría en la ciudad de Londres, en la calle de Coleman número 4, E.C. y que las Oficinas de la Habana se instalarían en la calle de Aguiar número 81 (altos) edificio del "BANCO ESPAÑOL DE LA ISLA DE CUBA" siendo designado Secretario en Londres el Señor EDWARD GEORGE TOWNSEND y en la Habana el Señor Don Juan Valdés Pagés, cubano y ex-fiscal del Tribunal Supremo de Cuba. También conocimos que la nueva Compañía había adquirido las propiedades del Ferrocarril de Sagua la Grande y las de la "Compañía Unida de los Ferrocarriles de Caibarién"; con la primera de las cuales enlazábamos en la estación de Cruces directamente y con la segunda (por medio de la anterior) en Camajuani y que en ese época confrontaban idéntica situación económica que el "Ferrocarril entre Cienfuegos y Villaclara".

Fuimos informados, también, que los accionistas del "Ferrocarril entre Cienfuegos y Villaclara" recibirían por cada CIEN PESOS de Valor nominal de sus acciones CIEN PESOS EN MONEDAS DE ORO ESPAÑOL CIRCULANTE, pudiendo recibir el dinero a cambio de sus títulos en las Oficinas del Banco Español de la Isla de Cuba ya mencionada. Esto es, que los accionistas percibirían EL CIEN POR CIENTO AL CONTADO ("CASH" fué la palabra inglesa usada por los Señores que venían en el tren especial) por unos valores que días antes solo tenían el DIEZ Y SIETE POR CIENTO con lo que obtenían un AUMENTO DE OCHENTA Y TRES PUNTOS. En igual forma nos dijeron recibirían su dinero los accionistas de "Ferrocarril de Sagua la Grande" y los de la "Compañía Unida de los Ferrocarriles de Caibarién" con la única diferencia de que estos últimos cobrarían el dinero en la casa de Banca de los "SRES. N. GELATS Y COMPANIA" calle de Aguiar 106 y 108 en la Habana, pues con tal objeto la nueva Compañía Británica había levantado en Londres un Capital de £ 2,300,000 (DOS MILLONES TRESCIENTAS MIL LIBRAS ESTERLINAS) que equivalían a ONCE MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS ORO ESPAÑOL (\$11,500,00) aproximadamente al tipo de cambio en aquellos días. Este Capital era formado de 140,000 acciones preferidas y 90,000 acciones ordinarias de diez libras esterlinas cada una. Las acciones preferidas devengarían el cinco y medio por ciento de dividendo anual fijo y acumulativo. En cuanto a los bonistas hipotecarios tendrían asegurado el pago puntual de sus intereses y la Amortización de los Bonos por sorteo de acuerdo con la tablas de Amortización acopladas a las escrituras de hipotecas. Conviene mencionar aquí que la Compañía Unida de los Ferrocarriles de Caibarién reconocía una hipoteca de \$300,000 que entonces estaba vigente.

Estos \$11,500,000 fué el primer capital británico que después de la Guerra de Independencia se invirtió en Ferrocarriles de Servicio Público dentro de la provincia de Santa Clara, contribuyendo de tal modo a su desarrollo y fomento que el transporte de Sacos de Azúcar a los puertos de Cienfuegos, Sagua y Caibarién que en 1900 sólo alcanzó a 340,000 sacos en 1921 se elevó a más de 4,500,000 sacos. Simultáneamente con este dinero la Compañía británica levantó en Londres UN MILLON DE LIBRAS ESTERLINAS adicionales por medio de un Empréstito hipotecario, que devenga el 4 y medio por ciento de interés anual y en parte está vigente; pues gravó con Primera Hipoteca a las Propiedades adquiridas de las antiguas Empresas ya citadas. Este 1,000,000 de libras esterlinas representaba \$5,000,000 más formando un total de 3,500,000 de libras esterlinas, o sean \$16,500,000 oro español QUE FUE TOTALMENTE INVERTIDO EN LOS LIMITES DE LA PROVINCIA DE SANTA CLARA y se dedicó principalmente a la reparación y renovación de las carrileras, puentes, edificios, construcción de nuevos Talleres en

Sagua la Grande, compra de locomotoras nuevas, coches de viajeros, aguadas, telégrafo y teléfonos y sustitución del material rodante que era todo de madera por nuevos wagoes de acero equipados con los últimos adelantos de enganches, frenos de aire, etc., muelles para buques de alto borde en el puerto de Cienfuegos y otras obras más que sería prólijo enumerar. También facilitó la construcción del Ferrocarril de Cuba en el tramo de Santa Clara a Ciego de Avila, en ruta a Camagüey y Santiago de Cuba conduciendo el material necesario, obreros, etc.

Fué tal el incremento de negocios que estas inversiones de capital británico produjo en la provincia de Santa Clara que años más tarde en 1910, siendo Administrador General Mr. Harry Usher y Abogado Consultor el Ldo. Cosme de la Torriente y Peraza, eminente internacionalista cubano, que fué necesario emprender la construcción de nuevas líneas y ramalas para atender el crecimiento de la producción que se notaba en la comarca y para ello fué preciso acudir de nuevo al mercado británico, de Londres, para que enviara a Cuba más dinero. Para que nuestros lectores se den cuenta de lo que esto representó vamos a dar un detalle de las obras más importante que fueron construidas las cuales actualmente se encuentran abiertas al servicio público todas ellas situadas, como antes hemos dicho, en el territorio de la provincia de Santa Clara:



Locomotora articulada de expansión simple, fabricada por "The Baldwin Locomotive Works" en 1937 con un poder de tracción de 140,000 libras, una de las más potentes del mundo, que circula en las líneas de la "Southern Pacific Lines" en los Estados Unidos.

LINEAS NUEVAS	FECHA DE LA CONSTRUCCION	KILOMERAJE
Parque Alto-Rodas..	1901	6
Placetas-Cumbre..	1903	5
Rodas-Aguada de Pasajeros	1904/1906	35
Sagua la Grande-Corralillo..	1910/1914	63
Cifuentes-Esperanza..	1910/1913	29
San Juan de los Yeras-Mataguá..	1911/1917	29
Camaronés-Cumanayagua	1911/1914	27
Portela-Cartagena-Lequeitio..	1913	13
Santa Rosalía-Delicias..	1913	9
Vega de Palmas-Vueltas..	1916	6
Caguaguas-Quemado de Güines..	1917	11
Caibarién-Yaguajay (aún en construcción)	1913	17
Cumanayagua-Manicaragua (aún en construcción)..	1915	6
Desviación V. E. en Caibarién . . . . .	....	2
Estación el muelle marítimo en Cienfuegos.. . . . .	....	2
Total en Kilómetros..		250

Para llevar a cabo tantas construcciones nuevas fué necesario como antes dijimos levantar nuevo capital en Londres y ésto se logró por las recomendaciones e influencia del Ldo. Cosme de la Torriente, habiéndose formalizado la operación allá en el año 1911 y legalizada después en Cuba en el año 1918 garantizándose a los inversionistas su dinero con una nueva segunda hipoteca según escritura otorgada en la Habana ante el Notario Señor Rafael Saladrigas y Heredia, de grata recordación. La cantidad obtenida fué de 1,78,000 Libras esterlinas equivalentes a \$5,890,000 y los bonos colocados en el mercado de Londres devengan el 5% de interés anual. Esta nueva segunda hipoteca está vigente hoy en día.

El total, pues, de capital británico invertido por "The Cuban Central Railways Limited" en la provincia de Santa Clara fué de 4,478,000 Libras esterlinas, equivalentes a \$22,390,000 hasta el año de 1921 en que ella pasó a formar parte de los "FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA Y ALMACENES DE REGLA, LIMITADA". Conviene señalar estos hechos: durante el tiempo que operó los ferrocarriles "The Cuban Central Railways Limited" en la provincia de Santa Clara ocurrió:

- (a) PAGO PUNTUAL de los dividendos de 5 1/2% anual de las acciones preferidas.
- (b) Pago de diversos dividendos en cuanto lo permitían las utilidades obtenidas a las acciones comunes.
- (c) PAGO PUNTUAL de los intereses de todas las hipotecas.
- (d) AMORTIZACIONES de los antiguos Empréstitos hipotecarios de las Empresas F. C. entre Cienfuegos y Villaclara y "Compañía Unida de los F. C. de Caibarién.
- (e) PAGO DE INTERESES Y AMORTIZACIONES de los bonos hipotecarios que ella misma emitió con arreglo al plan contraído en las escrituras que autorizaron las emisiones de capital.

Ahora nos vamos a referir a los "FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA Y ALMACENES DE REGLA, LIMITADA" que ha continuado las operaciones de "The Cuban Central Railways Limited" desde 1921 y las otras que forman su actual sistema. Según la "CUENTA DE CAPITAL" publicada en la última Memoria Anual esta Compañía hasta el día 30 de Junio de 1936 tenía invertidos en Cuba 24,809,813 Libras Esterlinas que tipadas a \$5.00 oro cada una representaban \$124,049,065. CIENTO VEINTE Y CUATRO MILLONES CUARENTA Y NUEVE MIL SESENTA Y CINCO PESOS y yo me pregunto: ¿Cuál es la situación económica de esta importante Compañía en los momentos actuales? De los datos tomados de dicha Memoria Anual podemos informar que:

Los productos totales de la Explotación en el año 1935/1936 fueron de...	£ 1,316,382
Los gastos ascendieron a	£ 1,344,056
BALANCE DE PERDIDA	£ 27,674
pero agregando a esta suma	£ 614,385
que se cargan en las cuentas por no haberse pagado los intereses fijos de las acciones y los bonos, impuestos, pérdidas en el cambio de moneda, condena del equipo, revalorización de materiales en Almacén, más	£ 279,286
de reserva para el pago de intereses y amortización de un contrato de alquiler de material rodante no pagado y otras atenciones detalladas allí, es claro que la PERDIDA NETA TOTAL DE ESTE AÑO SE ELEVA a	£ 921,343 6

sean aproximadamente \$4,606,715 oro. Agregada esta pérdida a la que se viene arrastrando desde el año 1930, según los datos tomados, de la Memoria LA PERDIDA TOTAL ES HOY DE... £ 5,412,162 equivalente a \$27,060,810.

El Resultado de todo ésto es que "LOS FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA Y ALMACENES DE REGLA LIMITADA.

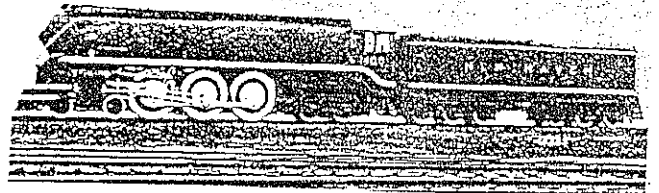
- (1) NO PUEDEN PAGAR NI PAGAN a sus accionistas ningún dividendo desde el año 1927.
- (2) TAMPOCO PUEDEN PAGAR ningún interés sobre las obligaciones hipotecarias vigentes según sus distintas emisiones.
- (3) NO HAN PODIDO NI PUEDEN AMORTIZAR los bonos en circulación que debieron haberse redimido después del año 1930.
- (4) NO PUEDEN CUMPLIR CON EL CONTRATO de arrendamiento de material rodante que prevee intereses y amortización.
- (5) TAMPOCO PUEDEN CUMPLIR SU CONTRATO de operación con "The Havana Terminal Railroad Company."
- (6) EL NUMERO DE EMPLEADOS Y OBREROS que tenían a su servicio desde 1930 ha disminuído de 11043 a 675 hombres y mujeres.

¿A dónde irá a parar esa Compañía con tal situación?
 ¿Qué sería el porvenir de la misma cuando se venzan las moratorias concedidas por los capitalistas ingleses en las Cortes de Londres y las otorgadas por el Gobierno de Cuba?
 ¿Qué ocurrirá cuando el Débito que se viene cargando a la Cuenta de Capital supere el valor de este mismo?
 ¿Se paralizará el tráfico de los trenes?
 ¿Quedarán sin empleo los hombres que trabajan en activo servicio?

¿De dónde cobrarán los jubilados y pensionados?
 Los actuales accionistas ¿qué recibirán entonces por sus acciones? y los bonistas ¿cuánto perderán de intereses y amortización si las propiedades llegaran a un remate, teniendo en cuenta su estado?
 ¿Cómo podrán los Centrales azucareros de la Provincia de Santa Clara y otras provincias hacer sus zafras si los ferrocarriles con quienes están conectados dejaran de funcionar?
 ¿Qué hará el Gobierno de la República, los Poderes Públicos, ante estos problemas que se le avecinan?

Porque no hay que hacerse ilusiones, ésto viene y pronto, porque las moratorias están al vencerse muy en breve.

Recientemente el Gobierno de la República de Cuba acaba de celebrar un Tratado Comercial con el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que pudiera ser el inicio



Locomotora tipo "Aerodinámico" de gran velocidad, de líneas modernísimas, fabricada por "The Baldwin Locomotive Works" en 1937, que circula en las líneas de la "New York, New Haven & Hartford R.R." en los Estados Unidos.

de la solución de los problemas antes apuntados. En uno de sus artículos se trata de los problemas de "LOS FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA" que he bosquejado débilmente. La situación de esa Compañía, por lo que se ve, parece ser más grave de lo que a primera vista se nota y es precisamente al Gobierno de la República al que más precisa afrontarla y resolverla.

El Tratado ha sido ya aprobado por el Senado de la República y toca ahora al Poder Ejecutivo actuar en defensa de la Empresa como ha sido convenido. Es por ello que como hijo de la provincia de Santa Clara me permito dirigir un ruego al Doctor Federico Laredo Brú, Presidente de la República, para que se actúe como prevee ese Tratado Comercial, a fin de evitar la bancarrota de una entidad que tanto ha contribuído al progreso de Cuba y especialmente de la provincia de Santa Clara, no sólo recordando lo que en épocas pasadas hizo el capital británico por medio de "The Cuban Central Railways Limited" sino pensando también en las circunstancias actuales, pues allí de momento no se cuenta con que sustituir los ferrocarriles si desgraciadamente éstos llegaren a desaparecer y nadie invertiría capital nuevo en nuevas vías de comunicación si fracasaran las existentes, ya seculares.

Además, también se debe considerar que la red de ferrocarriles de nuestra provincia no está terminada; aun faltan los tramos de Corralillo al Itabo; Cartagena a Cascajal; Caibarién a Yaguajay, y continuación de la vía ancha a Mayajigua y Chambas; Cumanayagua a Manicaragua y Fomento; Antón Recio al Castillo de Jagua y otras más de menor importancia; pero sí muy necesarias. Creo que para conseguir el capital requerido para estos trabajos hay que pensar en el Reino Unido de la Gran Bretaña de donde puede venir ahora el dinero como ha venido en épocas anteriores. Es por todo ello necesario la actuación del Ejecutivo Nacional en línea con el espíritu del Tratado Comercial celebrado por Cuba con el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte en lo que se refiere a los Ferrocarriles Unidos de la Habana, continuadora de The Cuban Central Railways Limited, y ello seguramente merecería el aplauso y felicitación de los habitantes de la provincia de Santa Clara, que están muy pendientes del curso y desenlace de la crítica situación actual de esos ferrocarriles.

Ferrocarriles de Cuba

Railways of the Republic of Cuba

EXISTENCIA DE MATERIAL RODANTE

(Empresas de servicio público)

Inventory of Rolling Stock - Public Service Organizations

CLASIFICACION CLASSIFICATION	1930-31 Número Number	1934-35 Número Number	1935-36 Número Number
PASAJEROS: PASSENGER:			
Coches salones. Drawing Room Cars.	10	9	....
" dormitorios. Sleeping Cars.	34	34	....
" de primera clase. First Class.	244	220	....
" de segunda clase. Second Class.	219	226	....
" de combinación. Combination.	31	39	....
" correo, expreso y equipaje. Mail Express and Baggage.	162	190	....
	750	718	751
MERCANCIAS: FREIGHT:			
Carros cubiertos. Cars covered.	7,393	7,053	....
" plataformas y jaulas. " platform and grating.	9,343	8,496	....
" para ganado. " cattle.	344	284	....
" para carbón. " coal.	1,083	944	....
" tanques. " tank.	373	339	....
	18,536	17,116	17,221
SERVICIOS DE LAS COMPAÑIAS: COMPANY SERVICE:			
Carros al servicio. Service Cars.	1,401	901	....
" grúas. Crane and Derrick.	58	59	....
	1,459	960	956
TRACCION: TRACTION:			
(1) Locomotoras de Vapor. Steam Locomotives.	633	593	....
(1) " Eléctricas. Electric "	31	35	....
Coches automotores, gas y eléctricos. Automotive, Gas and Electric.	74	41	....
	738	669	675
TOTAL DE COCHES Y CARROS: TOTAL ALL:	21,483	19,463	19,603

(1) No incluidas en la suma total.

Not included in sum total.

Fuentes: Dirección General de Estadística, 1935-1936 y 1934-1935; Comisión de Ferrocarriles, 1935-1936.

Source: General Direction of Statistics 1935-1936 - 1934-1935 Cuban Railroad Commission 1935-1936.

Ferrocarriles de Cuba

RAILWAYS OF CUBA

PERSONAL EMPLEADO EN LOS FERROCARRILES DE SERVICIO PUBLICO

1934-1935

Personnel employed by Public Service Railways

EMPRESAS Company	Administración Administration	Tráfico Traffic	Tracción Traction	Talleres Shops	Vía y Obras Maintenance	Miscelánea Miscellaneous	TOTAL
F. C. Unidos.	564	1,453	976	854	1,013	622	5,482
Cuba Rail Road.	281	429	407	544	907	235	2,803
Guantánamo Western.	60	66	120	29	90	292	657
F. C. Chaparra. . . . .	..	15	15	..	..	..	30
F. C. Matanzas Terminal.	11	17	21	17	31	5	102
F. C. Guantánamo.	15	27	38	36	39	18	173
F. C. Gibara Holguín.	3	17	6	9	11	3	49
F. C. Yaguajay.	3	5	6	..	..	..	14
F. C. Norte de Cuba.	5	109	96	103	284	149	746
F. C. Portugalete. . . . .	..	..	2	..	..	3	5
F. C. Perseverancia.	2	7	15	10	35	2	71
F. C. Resulta. . . . .	..	7	4	..	74	..	85
F. C. Cubano de Hershey.	56	59	58	56	96	41	366
F. C. Toledo a San Pedro.	3	..	..	..	..	..	3
F. C. Covadonga.	5	4	28	20	21	15	93
F. C. Hershey Terminal.	56	15	4	..	10	5	90
F. C. Tunas.	13	6	17	14	35	7	95
TOTAL.	1,077	2,239	1,813	1,692	2,646	1,397	10,864

Tabla confeccionada con datos de la Dirección General de Estadística.

Tranvías Urbanos de Cuba

1936

Urban Railways of Cuba

1936

Compañías existentes	Pasajeros Transportados	Kilms. Vía en explotación	Promedio de Carros en circulación diaria	Total de ingresos	Total de gastos	Número de empleados
Existing Companies	Passengers Carried	Kilometers of Line in service	Average number of cars in daily circulation	Total Gross Income	Total Gross Disbursements	Number of Employees
Havana Electric Railway Co. (1)						
Habana..	63,317,089	103	385	2,173,825	2,258,035	2,760
Camagüey..	2,098,192	12	12	79,858	83,863	111
Santiago de Cuba..	2,153,233	10	28	97,970	114,744	183
Compañía de Tranvías de Matanzas (2)						
Matanzas..	895,891	13	8	44,794	45,585	94
TOTALES:	68,464,405	138	433	2,396,447	2,502,227	3,148

(1) Datos del Informe rendido por la Junta Directiva de la Havana Electric Railway Co. a los accionistas de dicha Compañía en 31 de Diciembre de 1936.
Data from Report of Board of Directors of Havana Electric Railway Co. to stockholders of the Company - December 31, 1936.

(2) Datos del año 1935. Comisión General de Estadística.
Data of 1935 - General Direction of Statistics.

Ferrocarriles Privados

(Private Service Railways)

EXTENSION DE LAS LINEAS PERTENECIENTES A LOS FERROCARRILES PRIVADOS EXISTENTES EN LA REPUBLICA EN 1935-1936

(Length of Lines pertaining to Railways of private service, existing
in the Republic in 1935-1936)

PROVINCIA Province	TOTAL EN 1935-36 Kil. Mts.
Pinar del Río..	294.2
Habana..	372.0
Matanzas..	852.4
Santa Clara..	2,287.8
Camagüey	2,495.2
Oriente..	2,764.6
Total de líneas principales } Total main line trackage. }	9,066.3
Líneas de bateyes de Ingenios y desviaderos, aproximadamente en toda la República. }	2,500.0
Lines within sugar mill estates including spurs and sidings, in the entire Republic approximately. }	
Total general.....	11,566.3

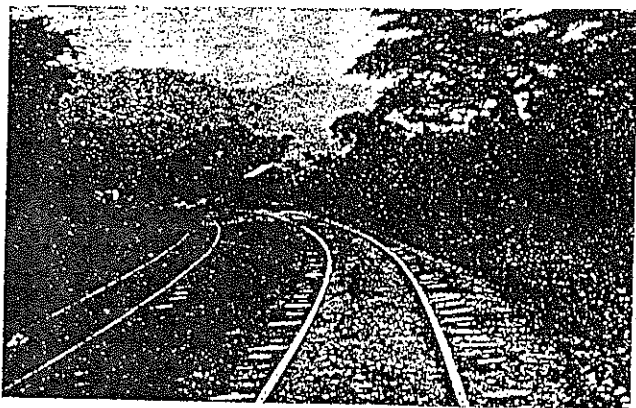
Fuente: Comisión de Ferrocarriles.
Source: Cuban Railroad Commission.

Los Ferrocarriles y el Turismo

Un viaje a Trinidad: maravillas de la naturaleza

por el Dr. Pedro G. Subirats

LA impresión que se recibe al llegar a esta ciudad es la misma que se experimenta al visitar cualquier ciudad española de construcción moruna, y es que los primeros pobladores trajeron la arquitectura que predominaba en España en aquella época, el sistema de edificación y el trazado de las poblaciones. Al recorrer las calles de esta ciudad cubana se siente uno en las callejuelas de los barrios



Un tramo de vía del ramal del ferrocarril de Cumbre a Trinidad, en las líneas de "The Cuba Railroad Co."

antiguos de Sevilla o Granada, encontrando en algunas paredes los nichos en que se colocaban imágenes y lámparas de aceite y alguna cruz de madera o de metal incrustada en la estructura del edificio, en donde sobresalen las ventanas de madera torneada que son el encanto de los turistas y viajeros que por vez primera la visitan.

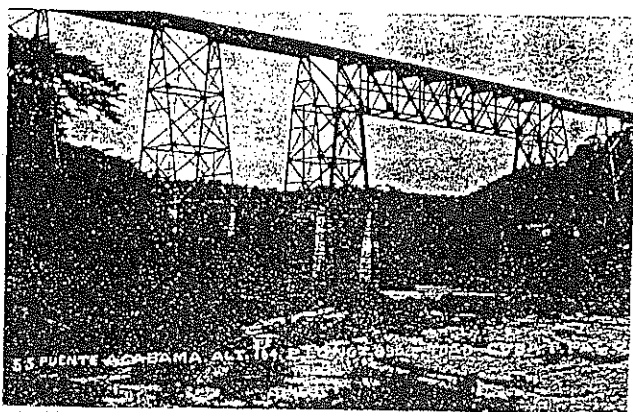
La estación del Ferrocarril que fué un Cuartel del Ejército Español y que se halla a la entrada de la calle principal, hace pensar en la antigüedad de este Ferrocarril que une a la legendaria y encantadora ciudad de Trinidad con el Ferrocarril Central, nervio y arteria vital de la República y así pudimos obtener algunos datos sobre su construcción: En la obra titulada "APUNTES HISTÓRICOS Y TRADICIONES DE TRINIDAD" por el Sr. Francisco Marín Villafuerte encontramos lo que sigue: "El San Juan de 1856 tuvo la más animada celebración con motivo de que el 19 de junio de ese año se inauguró el Ferrocarril de Trinidad a Casilda y al Valle hasta Mayaguara."

Este nombre de Mayaguara, que es del idioma indígena, permanece en nuestra Geografía, pues que lleva ese nombre una estación de los Ferrocarriles en ese lugar a 26 kilómetros de Trinidad.

Este Ferrocarril que sirvió para unir a Trinidad con el Puerto de Casilda fué primitivamente ideado para conectar a dichos lugares con Sancti-Spiritus y en realidad sólo se utilizó para el movimiento mercantil de los ingenios del valle de Trinidad con el Puerto de Casilda, pues aunque se proyectó llevar la línea hasta Sipiabo, hoy Fomento, tampoco se llegó a realizar esa construcción por la guerra de los diez años y el desplome económico de Cuba entre esa guerra y la de la Independencia.

Este nombre de Sipiabo, que es también del idioma de la raza autóctona o siboney, debiera conservarse en nuestra nomenclatura geográfica y ha sido sustituido por la palabra castellana de Fomento.

Permaneció muchos años esta antigua vía férrea con vida lánguida teniendo solamente alguna importancia mercantil el tramo que une a Trinidad con Casilda; y pasados muchos años de constituida la República, la Compañía de Ferrocarriles de Cuba (que por el genio indomable de Sir Van Horne, uniera a Santa Clara con San Luis de Oriente), obtuvo la concesión para construir el tramo de Ferrocarril que enlazara el Paradero Cumbre en Placetas del Sur con el extremo norte del viejo Ferrocarril de Trinidad en



El Puente de Agabama en el ramal del ferrocarril de Cumbre a Trinidad, en las líneas de "The Cuba Railroad Co."

el punto denominado "Mayaguara" o "Fernández", pasando por Fomento, y adquiriendo las propiedades de ese otro antiguo Ferrocarril.

Y así fué como quedaron abiertas al servicio público por acuerdo de la Comisión de Ferrocarriles de fecha 5 de marzo de 1918 esas

telas que sacaron a la vieja ciudad trinitaria del ostracismo y preterición en que se hallaba sumida desde su fundación.

La distancia que salva este Ferrocarril desde Cumbre hasta el Puerto e Casilda es de 91 Kilómetros y el viajero que los recorre puede admirar los más bellos y más variados paisajes de Cuba y recibir la intensa sensación de cruzar el puente más alto y más largo de nuestro país, viendo en el fondo del valle los palmares y la exuberante vegetación de las tierras que baña el río Agabama.

La notable escritora cubana Srta. Uldarica Mañas en una de sus conferencias titulada "Recuerdos e impresiones de Trinidad" describe con mano maestra sus impresiones ante el maravilloso espectáculo que ofrece la naturaleza en este trozo de la tierra cubana y de ella tomamos los siguientes párrafos:

"Generalmente, cuando se tiene un relicario en las manos el primer impulso es abrirlo para ver la reliquia que contiene, y esa precipitación hace que descuidemos de mirarlo, así, al cerrarlo vemos con asombro que si interés y belleza guardaba, no carecía de idéntico atractivo su exterior, y contemplamos extasiados el valle de Trinidad. Surcado por el Agabama y sus afluentes es sumamente fértil y de una belleza extraordinaria, pudiendo admirarse en toda su parte más hermosa, gracias a la magnífica obra de ingeniería llevada a cabo por la Empresa de Ferrocarriles, donde el Ingeniero supo con mucho acierto y gran sentido artístico llevar a efecto la obra sin destruir la belleza.

"Una vez pasado el Peñón de Fomento y llegando al Paradero de Sopimpa se está en el corazón del valle, cuya arteria principal, el Agabama, va serpenteando y acariciándolo, dejándole como huella

imperecedera de su caricia; la vegetación tan rica de que está lleno. Los Algarrobos gigantes con su copa amplísima, seibas encadenadas, cubiertas algunas de múltiples parásitos que lentamente las van aniquilando; gráciles yagrumas que al mover el viento sus hojas y mostrar su plateado reverso ponen un toque más de color rompiendo en la paleta la fantástica escala de los verdes. Cortinas de enredaderas que graciosamente caen, cubriendo totalmente y haciendo una sola forma de la copa de muchos árboles, y por último la palma, *la novia que espera siempre*, que en esta región parece más esbelta, más fina y que se eleva con un gesto atrevido, como si quisiese trasponer las altas cimas para escudriñar el horizonte y ver si tendrá fin la espera... Y tal parece que últimamente se han alargado un poco más, mientras el río allá abajo las contempla, unas veces jugueteando, corriendo entre las piedras, teniendo en sus orillas aquí y allá, un bohío, y otras con una superficie tersa que sirve de espejo, llevando profundo la corriente que lo impulsa y lo arrastra por los esteros a perderse en el mar".

Y sin embargo toda esa extraordinaria riqueza agrícola e industrial de los valles del Ay y del Agabama y del nudo rocoso del Sipiabo y las fértiles montañas de Trinidad, no dan el movimiento económico suficiente para mantener en nivel el presupuesto de ese tramo ferrocarrilero, al extremo de que en un año hubo gastos de explotación por valor de \$492,756.44 o sea cerca de Medio Millón de pesos y sus ingresos fueron de \$112,172.92, por transportes de mercancías y pasajeros. ¡El desnivel es tan notable que parece imposible la subsistencia de esa vía férrea!

Habana, Noviembre de 1937.



Loma de la "Cabeza del Muerto" en la zona de Trinidad, uno de los lugares interesantes que existen en Cuba, desconocidos por los turistas. Además de su belleza natural, tiene la particularidad de reproducir un perfil humano. (Obsérvese la fotografía de lado). (Cortesía de Geográfica de Cuba).



PERSONALIDADES DE



MR. A. J. HUNT,
Presidente de los "Ferrocarriles Unidos de
la Habana", con residencia en Londres.



SR. HORACIO S. RUBENS,
Presidente de los "Ferrocarriles Consoli-
dados de Cuba" y de "The Cuba
Railroad Co."



SR. MELANIO DIAZ SOTO,
Secretario de Comunicaciones de la Repú-
blica, y Presidente de la Comisión de
Ferrocarriles.



SR. DOMINGO A. GALDÓS,
Presidente de los "Ferro-
carriles del Norte"
y de los "Ferro-
carriles de Cuba".



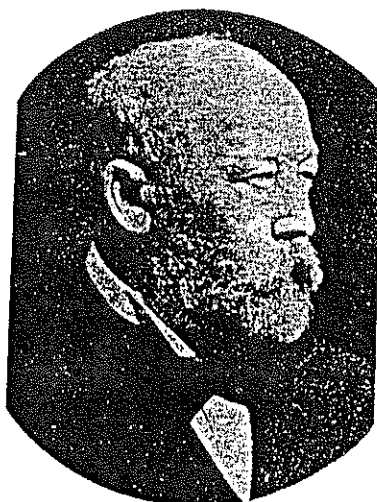
SR. ANTONIO SAN MIGUEL,
Presidente de la "Guantánamo & Western
Railroad Co." (Fotografía tomada en 1897,
cuando dirigía el Periódico "La Lucha", y
comenzaba a iniciarse en negocios
financieros.



FERROCARRILERAS CUBA



MR. LIGHTLY SIMPSON,
Administrador General de los "Ferrocarriles Unidos de la Habana".



SIR WILLIAM VAN HORNE,
Promotor y fundador de "The Cuba Railroad Co." quien concibió y ejecutó la construcción del Ferrocarril Central de Cuba, que marcó una nueva era en la expansión económica de la Isla, habiendo sido el primer Presidente de dicha empresa hasta su fallecimiento, ocurrido en el año 1916.



SR. MARIANO CIBRAN,
Administrador General de los "Ferrocarriles Consolidados de Cuba", y Vice-Presidente de los "Ferrocarriles del Norte de Cuba".



MR. MILTON S. HERSHEY,
Tesorero de la "Compañía Ferrocarril Cubano de Hershey, S. A.", propietario del control de las acciones de dicha Compañía, que con sus propios recursos construyó dicho Ferrocarril.



MR. P. A. STAPLES,
Presidente y Administrador General de la "Compañía Ferrocarril Cubano de Hershey, S. A."

FUNDACION
DE FERROCARRILES
ESPAÑOLES
Santa Isabel, 44
2012 Madrid

Directorio Ferrocarrilero

Empresas - Domicilios - Juntas Directivas - Funcionarios

TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS

FERROCARRILES UNIDOS DE LA HABANA Y ALMACENES DE REGLA, LIMITADA

(United Railways of Havana and Reg'l Warehouses, Limited)

Dirección en Londres: 69 Old Broad St. London E.C. England.
Dirección en la Habana: Estación Central. Habana.

Presidente	A. G. Hunt	69 Old Broad St. London, E. C. En.
Secretario en Londres	W. J. Maslen	69 Old Broad St. London, E. C. En.
Administrador General	Lightly Simpson	Estación Central.
Jefe Interino de Tráfico y Transportes	J. H. Stevenson	Estación Central.
Contador	F. A. Davis	Estación Central.
Supte. de Almacenes	H. L. Ashley	Ciénaga. Habana.
Ing. Jefe de Vía y Obras	J. W. Stickney	Estación Central.
Ingeniero Jefe Mecánico	H. R. Riley	Ciénaga. Habana.

HAVANA TERMINAL RAILWAY

Dirección: Estación Central. Habana.

Presidente	Mr. Walter E. Ogilvie.
1er. Vice-Presidente	" A. G. Hunt.
2do. " "	" E. Ogilvie Jr.
3er. " "	" A. C. Crichton.
Tesorero	" W. J. Maslen.
Contador	" F. A. Davis.
Administrador General	" Lightly Simpson.

MATANZAS TERMINAL, R.R.

Dirección: Estación Terminal de los Ferrocarriles Unidos de la Habana.
Habana.

Presidente de la Junta Directiva	Sc. A. G. Hunt.
Presidente Compañía	" W. E. Ogilvie.
Vice-Presidente	" A. O. Crichton.
Tesorero	" W. J. Maslen.
Consejero	" Pedro F. Diago.
Contador	" Domingo Aguilar.
Administrador General	" Lightly S. Simpson.

FERROCARRILES CONSOLIDADOS DE CUBA

("The Cuba Railroad Co." y "Ferrocarriles del Norte de Cuba")

Dirección en la Habana: Edificio Bacardí 5o piso.
Dirección Administrativa: Camagüey, Oriente (Cuba).

Presidente	Horacio S. Rubens	New York
Vicepresidente	Domingo A. Galdós	Habana.
Vicepresidente	Oscar Alonso	Camagüey.
Auxiliar del Presidente	W. J. Brown	New York.
Administrador General	M. Cibrán	Camagüey
Secretario	W. H. Baker	New York
Secretario Auxiliar	P. F. Diago	Habana.
Tesorero	T. L. Clear	New York.
Tesorero Auxiliar	W. T. Rainer	New York.
Tesorero Auxiliar	E. Azpeitia	Habana.
Contador General	G. Pellón	Camagüey.
Agente Gral. de Tráfico	Calixto Subirats	Habana.
Agente de Tráfico	M. A. Romero	Camagüey
Ing. Jefe de Vía y Obras	J. J. Piado	Camagüey.
Supte. de Transportes	L. Barreto	Camagüey
Comisionado de Terrenos	R. G. Hernández	Camagüey.
Agente de Compras	C. M. Barron	New York.
Jefe de Almacenes	P. Pérez	Camagüey.
Supte. Tracción y Talleres	A. Jiménez	Camagüey.
Agente de Reclamaciones	F. Borrini	Camagüey.
Agente Terminal	J. L. Barroso	Puerto Tarafa. Pastellillo.
Agente Terminal Interino	J. H. Brecu	Antilla.

FERROCARRIL CUBANO DE HERSHEY, S.A.

Dirección: Manzana de Gómez No 541. Habana.

Presidente y Admor. General	Sr. P. A. Staples.
Primer Vice-Presidente	" Williams F. R. Murrice.
Segundo Vice-Presidente	" Ezra F. Hershey.
Tesorero	" Milton S. Hershey.
Vocal-Admor. General Auxiliar	" Armando R. de Blank.
Vocal	" Francisco L. Rodríguez.
Secretario-Aux. del Admor. General	" Thomas Cabrera.
Superintendente General	" Jacinto González S'garron.
" " Auxiliar	" J. L. Merino.

HERSHEY TERMINAL RAILROAD Co.

Dirección: Manzana de Gómez No 541. Habana.

Presidente y Admor. General	Mr. P. A. Staples.
Vice-Presidente	" Ezra F. Hershey.
Tesorero	" Milton S. Hershey.
Vocal-Admor. General Auxiliar	" Armando R. de Blank.
Secretario-Aux. del Admor. General	" Thomas Cabrera.

GUANTANAMO & WESTERN RAILROAD CO.

(Ferrocarril de Guantánamo y Occidente.)

Dirección Administrativa: Guantánamo, Oriente, Cuba.
Dirección en la Habana: Aguiar No 81, Depto. 306, Habana.

Presidente. Sr. Antonio San Miguel.
 Vice-Presidente y Tesorero. " Francisco Bartés.
 Secretario. Dr. Manuel de J. Manduley.
 Vocal. Sr. Frank Steinhart, Sr.
 " " Pedro Figueredo.
 Administrador Gral. (Guantánamo) Mr. William G. Osment.
 Superintendente. Sr. Ernesto Lefranc.

FERROCARRIL GIBARA HOLGUIN

Dirección: Gibara, Oriente.

Presidente. Sr. Pablo Beola Tauler.
 Vice-Presidente. " José Pérez Beola.
 Secretario. " Sergio G. Longoria.
 Administrador. " Ricardo Pérez Fuentes.
 Superintendente. " Nicolás Rojo Rigual.

FERROCARRIL DE LAS TUNAS, S.A.

Dirección en la Habana: Edificio La Metropolitana Sto. piso.

Dirección: Central Manatí, Oriente.

Presidente. Sr. Salvador Rionda.
 1er. Vice-Presidente. " Manuel E. Rionda.
 2do. " " " Aurelio Portuondo.
 Tesorero. " Higinio Fanjul.
 Secretario. " Manuel Rasco.
 Admor. General " Salvador Rionda.
 Superintendente. " Sergio I. Clark.

FERROCARRIL CHAPARRA

Dirección: Central "Chaparra", Puerto Padre, Oriente.

Presidente. Mr. George E. Keiser.
 1er. Vice-Presidente. " Daniel M. Keiser.
 2do. " " " Carl F. Steph.
 Secretario. " Walter J. Vreeland.
 Tesorero-Vice-Tesorero. " J. H. Land.
 Vice-Tesorero. " David M. Keiser.
 Contador. " Carl F. Steph.

FERROCARRIL DE CAIBARIEN A MORON, S.A.

Dirección: Central Narcisca, Yaguajay, Prov. de Sta. Clara

Dirección en la Habana: Cuba No 76.

Presidente. Sr. Alberto C. Fowler.
 1er. Vice-Presidente. " Rafael García Capote.
 2do. Vice-Presidente. " Jorge R. Fowler.
 Secretario. Dr. Raúl J. Fowler.
 Administrador General. Sr. Jorge R. Fowler.

FERROCARRIL DE GUANTANAMO

Dirección: Guantánamo, Oriente.

DIRECTIVA:

Presidente. Sr. Wm. G. Crosbie.
 1er. Vocal y 1er. Vice-Psdt. " John Wolfpert.
 2do. " y 2do. " " " Edmund Burke.
 Tercel Vocal. " Frederick R. Davies.
 Cuarto " " Lucien P. Rice.
 Quinto " " Wm. F. Mason.
 Sexto " " Narciso Fernández Tauler.
 Secretario. " Pedro Soler Figueredo.

FUNCIONARIOS:

Comptroller. Sr. Edmund Burke.
 Administrador. " T. E. Pond.
 Segundo Administrador. " Narciso Fernández Tauler.
 Superintendente Talleres. " Chas. Manley.
 Auditor. " Ladislao L. Guerra.
 Contador. " Josefina Mestre Méndez.
 Cajero-Pagador. " José Mestre Méndez.
 Agente de Fletes " Antonio Benítez.
 Agente de Pasajes. " Ramón Fernández.
 Vías y Obras y Teléfonos. " Eusebio Silva.
 Jefe Terminal Caimanera. " José Oslé.
 Secretario Administración. " José C Salazar.

FERROCARRIL PERSEVERANCIA, S. A.Dirección: Central Perseverancia, Real Campiña, Prov. de Sta. Clara.
Dirección en la Habana: Edificio La Metropolitana 7o piso.

Presidente. Sr. Edward G. Miller.
 Vice-Presidente. " Ralph Estrada.
 Tesorero. " Ricardo Fernández Aguilera.
 Secretario. " Agustín García Sánchez.
 Administrador General. " Ricardo Fernández Alvarez.

FERROCARRIL CENTRAL NAZABAL

Dirección: Central Nazabal, Encrucijada, Prov. de Santa Clara.

Dirección en la Habana: Edificio Suero, Lamparilla y Oficinas, Dpto. 3.

Presidente-Tesorero. Doña Adela del Castaño Vda. de Nazabal.
 Vice-Tesorero. Sra. Pura Nazabal de López Oña.
 Vice-Presidente. Sr. Roberto Suero Bernal.
 Secretario. " Carlos J. López Oña.
 Vocal. Sra. Moraima Nazabal de Suero.
 Administrador. Sr. José Aranalde.
 Superintendente. " " "
 Jefe de Tráfico. " José A. Fernández.

FERROCARRIL PORTUGALTEE

Dirección: Palmira, Santa Clara.

Presidente. Sr. Mamerto Luzárraga.
 Vice-Presidente. " Ramón Luzárraga.
 Tesorero. " " "
 Secretario. " Plácido D. Alvaré.
 Administrador General. " " " "

FÉROCARRIL TOLEDO A SAN PEDRO

Dirección: Central "Toledo". Mariano.

- Presidente. Sr. Manuel Aspuru y San Pedro.
- Secretario. Dr. Pablo Sabi Cabrera.
- Vocal. Sra. Clara San Pedro Vda. de Aspuru.
- " Sra. Clara Aspuru de Alejo.
- " Sra. Estela Plasencia Vda. de Aspuru.
- Administrador General. . . Sr. Manuel Aspuru y San Pedro.
- Contador. Sr. Manuel A. Vega.

TRANSPORTE DE PASAJEROS SOLAMENTE
HAVANA ELECTRIC RAILWAY COMPANY

Dirección: Reina No 27. Habana.

DIRECTORES:

- Frank Steinhart; H. Kraemer; R. R. Loening; F. C. Mahoney;
- Gustavo Parajón; Frank Steinhart Jr.; Ralph Wolf.

OFICIALES:

- Presidente. Frank Steinhart.
- Vice-Presidente. F. D. Mahoney.
- Vice-Presidente y Tesorero. . . Frank Steinhart Jr.
- Secretario y Vice-Tesorero. . . Salvador Soler.
- Vice-Secretario y Vice-Tesorero. R. A. Gómez.
- Superintendente General. . . . J. E. Fuentes.
- Secretario Legal. Dr. Pablo de la Llama;
- " " " " " Mario de J. Argüelo.

FERROCARRIL CENTRAL RESULTA

Dirección: Central "Resulta", Sagua la Grande. Prov. de Santa Clara.
Dirección en la Habana: Edif. Western Union Sto. piso. Habana y Obispo.

- Presidente Junta Directiva. Sr. Jorge de Oña y Ribot.
- " de la Compañía. " " " "
- Secretario-Abogado. Dr. Luis de Solo Farres.
- Tesorero. Dr. Raúl de Cárdenas Echarte.
- Administrador General. . . Sr. Ricardo Amézaga de Oña
- Superintendente. Sr. José Martínez.

INSULAR RAILWAY COMPANY

Dirección: Reina No 27. Habana

DIRECTORES:

- Frank Steinhart Jr.; Julio E. Fuentes; F. D. Mahoney;
- Ralph Wolf y H. Kraemer.

OFICIALES:

- Presidente. Sr. F. Steinhart Jr.
- Vice-Presidente. " Julio E. Fuentes.
- Secretario y Tesorero. " Salvador Soler.

FERROCARRIL YAGUAJAY

Dirección: Yaguajay. Prov. de Santa Clara.

- Presidente. Sr. José A. Martínez y Nodarse.
- Vice-Presidente. " Carlos A. Verdura.
- Secretario-Admor: General. . . " Máximo Verdura.
- Contador. " Alberto García Amond.

FERROCARRIL RANCHUELITO

(Ramal de Matanzas de los Ferrocarriles Unidos de la Habana)

Dirección en la Habana: San Juan de Dios No 3

- Presidente. Sr. Giuseppe Calcavecchia.
- Vice-Presidente. Raúl de Cárdenas.
- Secretario. Stefano Calcavecchia.
- Tesorero. Salvatore Calcavecchia.

FERROCARRIL CIENFUEGOS - PALMIRA - CRUCES, S.A.

Dirección: Cienfuegos, Santa Clara.

- Presidente. Sr. José Ferrer Sires.
- Secretario. Dr. Emilio del Real.
- Tesorero. Sr. M. del Valle.
- Admor. General. Ing. Fco. M. Otero Cosío.
- Contador. Sr. Domingo Irisarri.
- Superintendente. Sr. Eduardo Dorticós.

FERROCARRIL COVADONGA

Dirección: Central "Covadonga", Aguada de Pasajeros, Santa Clara.

- Presidente. Sr. Pablo F. Carreño.
- Secretario-Tesorero. " Dionisio Díaz.
- Administrador General. . . . " Alejo A. Carreño.
- Jefe Tráfico. " Martín M. Labric.

COMPANIA DE TRANVIAS DE MATANZAS, S. A.

Dirección: Matanzas.

No habiéndonos sido facilitado por dicha Empresa los datos solicitados sobre su personal directivo y administrativo, nos hemos visto impedidos de incluirlos en esta relación.