

Nació la idea del ferrocarril en la época romántica del 1830. Tres próceres del ideal progresista: Gaspar Betancourt Cisneros, el Conde de Villanueva y Sir William Van Horne. Las vicisitudes de «El Lugareño» y el milagro de una comparsa callejera. Bejucal y Puerto Príncipe. El fausto de una época feudal. Sir William en un hotel de Cienfuegos. ¡El Central! Las líneas y su inauguración, día por día. Datos estadísticos... pero amenos. ¡Qué tristes marchan los trenes!

ERAN los tiempos del romántico 1830. La isla tejía sutilmente tradiciones y leyendas. Todo era luminosidad: trajes, saraos, patios, carruajes... Lo que dió, después, color y sabor a nuestra literatura teatral. Y creo que justificó la hamaca—esa hamaca donde los ojos del mundo vieron siempre a la mujer cubana, abanicada por esclavos negros, dentro de un ramaje de litografía indiana.

Eran los tiempos del romántico 1830 y, a pesar de esto, en Cuba se pensaba en construir ferrocarriles, anticipándose a todos los pueblos de habla castellana, once años a la misma Metrópolis.

Pero no puede hablarse de ferrocarriles en Cuba, y menos en la proximidad del centenario del primer tren que corrió por nuestros campos—bautizando con el humo de su locomotora el hado de nuestro progreso—, sin antes escribir tres nombres.

Gaspar Betancourt Cisneros,
El Conde de Villanueva,
Sir William Van Horne.

Para estos tres próceres del ferrocarril en Cuba, debe ser un monumento cada kilómetro de vía que atraviesa por todas partes nuestro país. Que ahora son ¡cinco millones!

El ferrocarril de la Habana a Bejucal—29 kilómetros— se inauguró el día 19 de noviembre de 1837. Se debió a la Junta de Fomento que presidía el Conde de Villanueva. Pero años antes, Gaspar Betancourt Cisneros obtuvo cédula de propiedad a perpetuidad para una línea de Puerto Príncipe a Nuevitas, dícese que por el año 1830. Dificultades económicas impidieron inaugurar la línea hasta el año 1846. No impide ello que sea la primera iniciativa privada en favor del camino de hierro en Cuba. Y los primeros sufrimientos en el noble sacerdocio de inculcar el progreso. Que dicho sea de paso, necesitaba mucho el prójimo por aquellos tiempos.

Los sinsabores de Gaspar Betancourt Cisneros, por la oposición que encontraba en todas partes, le convirtieron en un verdadero adalid. Hasta el propio pueblo desconfiaba «de aquello». Y fué preciso

que en las fiestas de S. Juan, fastuosas en el viejo Puerto Príncipe, saliera una comparsa llevando un ferrocarril en miniatura y explicara—a golpe de tambor, o charanga, supongo yo— la bondad de «aquello» de que se temía o desconfiaba. La peregrina idea dió resultados magníficos. ¡Qué cosas curiosas, por llamarlas de algún modo, tiene la historia!

Y ahora sólo falta el nombre de Sir William Van Horne. Solamente diremos que a él se debe el ferrocarril que unió el occidente con el oriente de nuestra isla. Hasta 1900 Santa Clara señalaba el límite de nuestras comunicaciones férreas. Escasas y raquíticas líneas había por Camagüey y Oriente. Pero Von Horne, en sólo unos dos años, construyó los 573 kilómetros, de

Santa Clara a Santiago de Cuba, que tendieron el camino de hierro de un extremo a otro de la isla.

Gaspar Betancourt Cisneros era cubano. Español el Conde de Villanueva. Y Sir William Van Horne, inglés. Representan ellos; el primer esfuerzo para lograr el ferrocarril; el primer tren que corrió en Cuba, y, la etapa final y de mayores proporciones de nuestra historia ferrocarrilera. Tres triunfos y tres triunfadores. Sus nombres deben quedar unidos para siempre. Como sus afanes por el progreso y la civilización en Cuba.

¡Loados sean por los siglos de los siglos!

El ferrocarril a través de nuestra Historia

El primer tramo del ferrocarril de Puerto Príncipe—de Nuevitas a Santa Catalina— tenía 21 millas. Las obras pudieron terminarse con aportaciones de particulares,—entre ellos el inglés mister Robertson— el Municipio y la propia Junta de Fomento que contribuyó con 50 mil pesos. Pero la sociedad quebró, rematándose el ferrocarril para pagar a sus acreedores. Una nueva sociedad, integrada por diez personas que aportaron cada una cien mil pesos, quedó como propietaria.

Durante unos treinta años no hubo en Oriente otra iniciativa. Así vemos que de 1837 a 1868 se construyó solamente el ferrocarril de Holguín a Gibara y de Sabaniña a Morón.

Llega la guerra de los Diez Años. Y solamente constrúyese la vía de Júcaro a Morón, con fines militares, de 1880 a 1898 la situación política y económica impide toda actividad en favor de los ferrocarriles en la parte oriental de la isla. Mientras, de Santa Clara a Pinar del Río, avanza vencedor el camino de hierro.

En el transcurso de la guerra de Independencia, sólo se construyó en la sección oriental de la isla un tramo de vía férrea. Iba de Morón a la Laguna de la Leche, en un punto denominado San Fernando. Dispuso la construcción el general Weyler, para el movimiento de sus tropas, exclusivamente. En occidente se acababa de inaugurar la línea del Oeste, el 15 de abril de 1894, que unió Pinar del Río con la Habana.

El último acto del gobierno español en cuanto a ferrocarriles, fué la autorización para construir el tramo de Pinar del Río a Guane, que se hizo el 24 de noviembre de 1898. Se fué abriendo al servicio público parcialmente, hasta llegar el primer tren a Guane, el primero de febrero de 1908. En 1892 esa empresa fué adquirida por la inglesa The Western Railway of Havana Limited.

Bejucal en la época del primer tren

Cuatro años antes de que el Rey Fernando VII, de España, concediera autorización a la Junta de Fomento que presidía el Conde de Villanueva, para contratar en Inglaterra un empréstito de dos mi-

llones de pesos fuertes «que se invertirían en la construcción de un ferrocarril de la Habana a Güines», el Gobernador General de la Isla concedió a perpetuidad a la empresa del denominado «Ferrocarril de Matanzas», el disfrute de una línea que pasaría por las haciendas Las Piedras y La Sabaniña del Encomendador.

Esta concesión se hizo el 28 de septiembre de 1830. El primer tren no corrió hasta el primero de noviembre de 1843, de Matanzas a Guanábana. El convoy iba conducido por la locomotora «La Junta», que se exhibe en la Estación Terminal de la Habana.

Si el tren no rodó en Cuba hasta 1837, ya en 1830 había una concesión para establecerlo. Era un enorme avance en el mundo entero, si recordamos—estas tres fechas: 1804, se aplica por primera vez una máquina de vapor a lo que entonces llamaban trenes. (Acarreo de carbón en las minas inglesas sobre tablones de madera, o chapeados de hierro en intentos hacia el riel); 1830: funciona el primer ferrocarril, de Manches-

ter a Liverpool, dedicado a pasajeros «con velocidad»; 1832: comienza a construirse el ferrocarril de Londres a Birmingham.

Un año después de inaugurarse la línea de la Estación de Villanueva a Bejucal (19 de noviembre de 1837) llegó la primera locomotora a Güines, final de la concesión otorgada a la Junta de Fomento, en 12 de octubre de 1834.

El acontecimiento fastuoso fué la apertura del camino de hierro de Villanueva a Bejucal, donde residían familias de nuestra aristocracia criolla. En 1839 Cirilo Villaverde hizo un viaje a Bejucal para visitar la ciudad y tomar, de regreso a la Habana, los coches del camino de hierro. Era famoso por su estirpe y belleza el Palacio de Bejucal, obra del segundo Marqués de San Felipe y Santiago, hijo del fundador de la ciudad, a quienes en 1730 les fué concedido el señorío de vasallos. El poder feudal de los marqueses de San Felipe y Santiago de Bejucal se traslucía en las suntuosas saraos que en su palacio celebraban.

Cirilo Villaverde escribía después de su visita al palacio: «Allí vivieron personajes que profesaban las ideas y los usos de los caballeros de una época que pasó, y que aun, que, como ha dicho alguno, ha dejado un rastro de sangre, no por eso es menos cierto que hubo señores de vida y hacienda, y castillos que no tienen ruinas ni monumentos que atestigüen su edad, y que sirvan de recreo al anticuario, al historiador y al poeta».

Al llegar el primer tren que hubo en Cuba a la ciudad de Bejucal, lo hizo a un lugar de ilustre prosapia. Las ruinas del antiguo palacio de los marqueses de San Felipe y Santiago de Bejucal, hablaban de grandezas y fastuosidades pasadas.

¡El tren a través de toda la Isla!

Dícese que una noche...

Era en un modesto hotel de la ciudad de Cienfuegos. Un hombre paseaba, inquieto, por la habitación. Apenas alumbraba una lámpara el enorme mapa de la isla de Cuba que reposaba sobre la mesa. A la mañana siguiente, Sir William Van Horne, acabado de premiar por la Reina Victoria y triunfador del «Canadian-Pacific», anunciaba al grupo que le acompañaba que iba a construir un ferrocarril que uniría a Cuba de un extremo a otro. El antiguo plan de 1883, que había sido un sueño, iba a convertirse en realidad.

Comenzaba el año 1900. Llegó a Palacio y el general Wood alentó

su proyecto. Embarcó para los Estados Unidos y el 24 de abril de ese año —¡de gracia plena para Cuba!— en el Estado de New Jersey quedó constituida la compañía que había de acometer la magna obra. Bajo su presidencia hay un grupo de hombres poderosos en el dinero: Levi P. Morton, W. C. Whitney, Thomas L. Bull y Harry L. Terry. ¿Nombre de la nueva Empresa?: «Cuban Company». Pero nosotros le decíamos «el ferrocarril central».

Sir William Van Horne era un refinado caballero canadiense. Pero plantó su tienda de campaña en medio de nuestros campos, con su hijo «Benny», avezado como su padre en los trabajos ferroviarios. Y había que ver a los dos aristócratas y adinerados caballeros ingleses, en traje de campaña charlando con nuestros guajiros, mientras iba adelantando prodigiosamente el camino de hierro. ¡El camino de la riqueza para nuestra Patria!

El 11 de octubre de 1902 terminó la nivelación y tendido de la vía. Van Horne, que dirigía los trabajos, hizo su viaje de inspección sobre toda la vía el 19 de noviembre. Y el 8 de diciembre —¡en

sólo dos años!— quedaba abierto al servicio público la línea de Santa Clara a Santiago de Cuba. Habíanse construido 573 kilómetros de vía. Y el nombre de Sir William Van Horne quedaba para siempre en las páginas del engrandecimiento de Cuba. Como en el recuerdo de todos los cubanos.

Una red de enlaces, acabó la gran obra. Ahí están las líneas de Martí-Bayamo-San Luis; Alto Cedro-Antilla; Zaza del Medio-Sancti Spiritus; Entronque Sabanilla a Pompo; Bayamo-Manzanillo; Placetas-Casilda; Camagüey-Santa Cruz; Camagüey-Nuevitas.

No se puede olvidar, al hablarse de la «Cuban Company», a Domingo A. Galdós, aquel cubano que «hizo a su manera» Sir William Van Horne. De modesto pagador de una línea en Camagüey, llegó a ser Vicepresidente de la Compañía. Como al hablarse de ferrocarriles en Cuba, no puede olvidarse otra

gran figura: el coronel José Manuel Tarafa, Presidente de los «Ferrocarriles del Norte de Cuba», iniciador y constructor de obra de

las grandes empresas: Puerto Tarafa-Santa Clara, 1916.

Occidente avanza por el camino de hierro

El Gobierno Militar de la Isla, publicó en 1901 una Memoria de los ferrocarriles que contenía los datos de los años de 1882 a 1898. Todavía en este último año la parte oriental de la isla sólo contaba con 519 kilómetros de vía férrea, en tanto que el occidente disfrutaba de una red de 2,870 kilómetros. La memoria agrega: «Hay 64 kilómetros de tranvías eléctricos».

El Estado contaba, en aquella fecha, con la «enorme» riqueza de 104 kilómetros de vía. Treinta kilómetros en la línea de Casilda a Trinidad y al Condado, que nunca llegó a explotarse, y las líneas militares de Tiscornia a la Habana (10 kilómetros), y de Júcaro a Morón, que con sus 64 kilómetros, atravesaba la isla de costa a costa y que se llamó el «ferrocarril de la Trocha».

En ferrocarriles de servicio general Pinar del Río tenía 122 kilómetros; Habana: 357; Matanzas:

642; Santa Clara: 477; Puerto Príncipe (Camagüey): 74; Santiago de Cuba: 120. A la provincia de Oriente podían agregarse 60 kilómetros de vías mineras.

Ferrocarriles secundarios a la costa. Pinar del Río: 24 kilómetros; Santa Clara, 33; P. Príncipe, 9. y Santiago de Cuba, 29 kilómetros.

El camino de hierro no había entrado a ser un factor en nuestra industria azucarera. Los ingenios de Santa Clara tenían 230 kilómetros de vías aisladas; en tanto las que se conectaban con las líneas de servicio público, estaban en esta pequeña proporción: Pinar del Río: 8 kilómetros; Habana: 134; Matanzas: 288; Santa Clara: 515; Camagüey: 54, y Santiago de Cuba: 109.

De los 3,435 kilómetros de ferrocarriles que tenía la Isla, pertenecían a los ingenios 1,108 kilómetros.

Las líneas por aquellos días

Continuando con los datos estadísticos de aquella época —¡lo que cuesta dar con ellos!— veamos ahora las compañías constituidas y kilómetros de vía férrea de que disponían:

«United R. of Havana», (constituida en 1898 con un capital de \$16.823.195), tenía en la Habana 284 kilómetros y en Matanzas 112.

«Cuban Central R.», en Santa Clara, 345 kilómetros.

«Cárdenas a Júcaro»: 254 en Matanzas; 85 en Santa Clara.

«Ferrocarril de Matanzas»: 276 en Matanzas y 8 en Santa Clara.

«Western R. of Havana»: 116 en Pinar del Río; 61 en la Habana.

«Puerto Príncipe a Nuevitas»: 74 en Puerto Príncipe. (El ramal del Puerto: 3 kilómetros).

«Ferrocarril de Santiago de Cuba»: 15 en Santiago de Cuba.

«F. de Tunas a Sancti Spiritus»: 39 kilómetros en Santa Clara.

«F. de Guantánamo»: 37 kilómetros en Santiago de Cuba.

«Gibara a Holguín»: 32 kilómetros en Santiago de Cuba.

«Marlanao y Havana R.»: 14 kilómetros en la Habana.

Eran compañías inglesas, Unidos, Cuban Central, Western y Marlanao. Cubanas: Cárdenas y Júcaro. F. de Matanzas, Puerto Príncipe-Nuevitas, F. de Guantánamo y Gibara-Holguín.

Todas las compañías tenían un valor de \$38.748.870. Las acciones ordinarias emitidas representaban \$26.443.870 y las preferidas, pesos 12.305.000.

¡53 millones que se evaporan!

El ingeniero señor Luis de Sena, de la Comisión de Ferrocarriles, —amabilidad acogedora y grata— está laborando hace días en la recopilación de datos para la Sociedad de Ingenieros que desea conmemorar dignamente el centenario del ferrocarril, 19 de noviembre de 1937. A pesar de sus conocimientos encuentra serias dificultades para hallar el dato preciso. Esas mismas dificultades que me han hecho deambular, durante muchos días, de un lado a otro para redactar este trabajo sin otras pretensiones que la de la información periodística. Las estadísticas están en Cuba, en cuanto a algunas cosas se refiere, en el subsuelo. Es que ni los mismos interesados saben las cosas. Con decirles que al presentarme al señor Ramírez, Secretario del Administrador General de los «Unidos» —mejor dicho, anunciarme: ¡porque ni siquiera me recibí!— para que me facilitara datos históricos sobre esa Empresa, me mandó a decir por un segundo secretario: «que no tenían datos y que lo más que podía hacer era dejarme retratar la locomotora que se exhibe en la Estación».

Y lo curioso del caso, es que la locomotora que se presenta al público en la Terminal, no tiene nada que ver con los «Unidos». Era del «Ferrocarril de Matanzas»

concedido a perpetuidad a esta compañía cubana por el Gobernador General de la Isla en 28 de septiembre de 1830, aunque no se inauguró el primer tramo —de Matanzas a Guanábana— hasta el primero de noviembre de 1843. Se le bautizó con el nombre de «La Junta», seguramente en homenaje a la Junta de Fomento, que inauguró el primer ferrocarril en Cuba.

El ingeniero señor Sena, repetimos, nos ha ofrecido un gráfico admirable, sobre el ascenso y descenso de los ferrocarriles en Cuba, desde 1903 a 1934. Es un trabajo que honra a la «Comisión de Ferrocarriles», centro de labor ordenada y provechosa. Veamos la elocuencia que encierran estos números:

De 1903 a 1904 la entrada bruta por explotación de todos los ferrocarriles en Cuba, fué de pesos 7.749,727.60, 1920 a 1921 (máximo ascenso), fué de \$67.392,046.89. Aquí se inicia vertiginosamente el descenso del poderío ferrocarrilero, y de 1933 a 1934 baja la recaudación de todas las empresas a \$13.731,486 con 23 centavos.

¡Cincuenta y tres millones y medio de menos en sólo unos trece años! ¡Y qué trece años más fatídicos! Las locomotoras yacen en los patios con sus vientres fríos. Los que fueron lujosos coches de viajeros, destiñense inmóviles. Cubre la yerba muchas líneas que antes brillaban al sol. Y los andenes están desiertos, desiertos... ¡Con qué tristeza marchan los trenes!

Y todavía estos números: De 1903 a 1904 transportaron los trenes pasajeros que invirtieron pesos 2.121,082.19. Del año 1920 al 21 gastáronse en pasajes ferroviarios \$18.355,821.77. Pero llegaron los años de 1933 a 1934. Y aquí, en cuanto a boletines de pasajes, retrocede la República a sus primeros años de vida. Desciende la recaudación a \$2.165,289.17.

Transacciones ferroviarias desde el pasado siglo

El 11 de enero de 1842 fué sacado a pública subasta el ferrocarril de la Estación de Villanueva a Güines, siendo adjudicado a la «Compañía Caminos de Hierro de la Habana». Obligábase a establecer una serie de líneas en la provincia que, pocos años después, quedaban toda sin inauguradas.

Dieron gran impulso a los negocios ferrocarrileros los almacenes establecidos por Eduardo Fesser en el litoral. En 1843 fué el establecimiento de los Almacenes de Regla y en 1852 se fusionó con el Banco del Comercio.

El 18 de marzo de 1857 fué otorgada a la «Compañía del Ferrocarril de la Bahía de la Habana»,

X Compañías 2

Unidos de la Habana

Havana Terminal Co.

Insular Railway Co.

Ferrocarril de Cuba

Guantánamo y Occidente

Ferrocarril de Chaparra

Matanzas Terminal Co.

Cienfuegos Palmira Cruces

Ferrocarril de Guantánamo

De Gibara y Holguín

Ferrocarril Yaguajay

Ferrocarril Norte de Cuba

Caibarién a Morón

Ferrocarril Portugaleta

Ferrocarril Perseverancia

Ferrocarril Resulta

Ferrocarril Cubano de Hershey

De Toledo a San Pedro

Ferrocarril Covadonga

Hershey Terminal Co.

Ferrocarril de Tunas

Ferrocarril Ranchuelito

Ganancias y pérdidas

La situación económica que afecta tan desastrosamente a algunas empresas de ferrocarriles es por todos conocida. Veamos el último estado de la cuenta de utilidades publicado por la Comisión de Ferrocarriles:

F. C. Unidos de la Habana. Déficit: \$16.746.349.56.

—Cuban Railway Co. Déficit: \$483.223.15.

—Insular Railway Co. Déficit: \$106.034.24.

—Guantánamo y Western R. R. Co. Déficit: \$49,835.21.

—F. C. Guantánamo. Déficit: \$264,208.24.

—F. C. de Yaguajay. Déficit: \$137,565.98.

—F. C. de Caibarién a Morón. Déficit: \$1,546,718.35.

—Matanzas Terminal R. Cía. Déficit: \$5,498.70.

—F. C. del Central Resulta. Déficit para la explotación de un ferrocarril de Regla a Matanzas. Aquí llegó el primer tren en marzo de 1863.

En 1889 hubo una gran transacción. «Caminos de Hierro de la Habana», «Almacenes de Regla y Banco del Comercio» y «Ferrocarril de la Bahía de la Habana», se fusionaron bajo el nombre de Ferrocarriles Unidos de la Habana y Almacenes de Regla». El año 1898 se reorganizaron las anteriores Compañías, separándose del Banco del Comercio y constituyéndose una Compañía inglesa bajo el título de «The United Railways of the Havana and Regla Warehouses Limited», con un capital de \$16.823.195.

Nace la «Cuban Central Railway Limited» en 1899. La integran la fusión del «Ferrocarril de Cienfuegos a Villaclara», la «Empresa Unida de Caibarién», y el «Ferro-

carril de Sagua. Después la Cuba Central se fusiona con los «Ferrocarriles Unidos de la Habana», constituidos en 1889. Pasan a esta Compañía inglesa el Ferrocarril del Oeste (1921) como anteriormente pasó también el Ferrocarril de Marianao.

Hoy: kilómetros construidos y capital invertido

El último dato que ha sido posible obtener sobre el número de kilómetros de vías férreas que existe actualmente en servicio público, es de 4.963,369.

Cada una de las veintidós Empresas que funcionan en el día de hoy, tiene el siguiente número de kilómetros de vías:

Ferrocarriles Unidos de la Habana, 2.243,150; Cuba Railroad Co., 1.279,461; Guantánamo Western, 147,464; Chaparra Railroad Co., 127,234; Matanzas Terminal Railroad Co., 14,125; Cienfuegos, Palmira, Cruces Eléctrica Railway, 40,060; Ferrocarril de Guantánamo, 95,223; Ferrocarril de Gibara y Holguín, 46,450; Ferrocarril de Yaguajay, 24,000; Ferrocarril Norte de Cuba, 465,526; Ferrocarril de Caibarién a Morón, 80,500; Ferrocarril Portugalete, 13,806; Ferrocarril Perseverancia, 22,000; Ferrocarril Resulta, 35,000; Ferrocarril Cubano de Hershey, 148,000; Ferrocarril de Toledo a San Pedro, 14,000; Ferrocarril Covadonga, 38,000; Hershey Terminal Railroad Co., 5,670; Ferrocarril de Tunas, 63,988; Ferrocarril Ranchuelito, 3,680; Ferrocarril Nazábal, 31,000; Insular Railway, 25,032.

El capital de las mencionadas compañías, según el informe elevado a la Comisión de Ferrocarriles, en 30 de junio de 1934, es el siguiente:

Capital	Valor de las autorizadas a la par	Valor de las emitidas y no recogidas
53.532,900.00	53.532,900.00	51.820,778.05
5.000,000.00	5.000,000.00	4.028,000.00
100,000.00	100,000.00	100,000.00
31.366,143.24	10,000,000.00	31.366,143.24
5.750,000.00	5.750,000.00	5.131,100.00
234,000.00	234,000.00	234,000.00
1.000,000.00	1,000,000.00	641,000.00
20.000,000.00	20,000,000.00	12.000,000.00
1.000,000.00	1,000,000.00	1.000,000.00
400,000.00	400,000.00	400,000.00
500,000.00	500,000.00	500,000.00
14.000,000.00	14,000,000.00	14.000,000.00
60,000.00	60,000.00	60,000.00
300,000.00	300,000.00	100,000.00
300,000.00	300,000.00	300,000.00
10.000,000.00	10,000,000.00	3.352,400.00
188,000.00	188,000.00	188,000.00
100,000.00	100,000.00	100,000.00
1.500,000.00	1.500,000.00	750,000.00
1.000,000.00	1,000,000.00	200,000.00
250,000.00	250,000.00	83,400.00

Déficit: \$6,490.09.
—F. C. de Toledo a San Pedro.
Déficit: \$170,687.35.

—F. C. Covadonga S. A. Déficit: \$74,860.17.

Obtuvieron sobrante, ese mismo año:

F. C. del Norte de Cuba. Sobrante: \$5,777,386.88.

—Hershey Terminal R. Sobrante: \$1,098,813.66.

—F. C. Cubano de Hershey. Sobrante: \$886,871.79.

—F. C. de Tunas, S. A. Sobrante: \$449,197.29.

—F. C. del Central Perseverancia. Sobrante: \$82,801.76.

—F. C. de Gíbara y Holguín. Sobrante: \$80,412.13.

—F. C. Central Portugalete. Sobrante: \$1,106.08.

—F. C. de Chaparra. Utilidad total: \$6,494.32.

—F. C. Nazábal. Utilidades de explotación: \$4,622.20.

Once compañías tuvieron déficit de unos 20 millones; nueve ganaron cerca de 8 millones y medio de pesos.

Fechas de apertura de las líneas férreas.—De 1937 a 1908

1837.—19 de noviembre. Inaugúrase el primer ferrocarril en Cuba, de la Habana a Bejucal en la línea que iba hasta Güines.

1938.—Abrese al servicio público el tramo de Bejucal a Güines. (19 de noviembre).

1840.—Junio. Funciona de Cárdenas a Contreras el primer tramo de la vía hasta Jovellanos (Bemba). «Ferrocarril de Cárdenas».

1841.—Inaugúrase la línea de Pijuán a Banagüises del «Ferrocarril de Júcaro». Noviembre.

1842.—Septiembre. Abrese al servicio público la vía de Júcaro a Recreo. «Ferrocarril de Júcaro».

1843.—Agosto. La misma vía llega a Pijuán.

1843.—10 de noviembre. Inaugúrase el primer tramo de Matanzas a Guanábana, de la concesión hecha al «Ferrocarril de Matanzas».

1843.—8 de diciembre. Entra el primer tren en Batabanó procedente de San Felipe, de la «Compañía Caminos de Hierro de la Habana».

1844.—Enero. Abrese al servicio público la prolongación hasta Naranjas del «Ferrocarril de Cárdenas».

1844.—Mayo. Llega a Sabanilla el «Ferrocarril de Júcaro».

1844.—Diciembre 8. Inaugúrase la línea de Rincón a San Antonio, de la «Compañía Caminos de Hierro de la Habana».

1847.—3 de febrero. Abrese al público la vía de Guanábana a Coliseo, de la línea de Matanzas a Jovellanos.

1848.—10 de octubre. Línea de Guanábana a Unión, del «Ferrocarril de Matanzas».

1848.—26 de noviembre. Inaugúrase la línea de Güines a Unión, de la «Compañía Caminos de Hierro de la Habana».

1849.—10 de agosto. Entra en

Guanajay el primer tren de la Compañía anteriormente citada.

1850.—Diciembre. Llega el primer tren al Perico procedente de Jovellanos, de la línea del «Ferrocarril de Cárdenas».

1851.—Febrero. La misma línea llega a Colón, (Nueva Bermeja).

1851.—14 de abril. Inaugúrase la línea de Caibarién a Remedios. «Ferrocarril de Caibarién a Remedios». (En 1899, «Cuban Central R.»).

1851.—21 de octubre. Abrese al público el primer tramo, hasta Palmira, del Ferrocarril de Cienfuegos a Villa Clara. «C. C. R.»

1851.—Diciembre. Llega a Agüica la línea del «Ferrocarril de Cárdenas».

1853.—15 de noviembre. Entra en Cruces la línea de Cienfuegos a Villa Clara. «Cuban C. R.»

1854.—Agosto. Al fusionarse los Ferrocarriles de Cárdenas y Júcaro, se inaugura el ramal que unía a ambas poblaciones.

1855.—Marzo. Une Benagüises con San José el «Ferrocarril de Cárdenas y Júcaro».

1858.—13 de febrero. Inaugúrase el primer tramo, de Concha a Sitio Grande, del «Ferrocarril de Sagua». (Después «Cuban Central R.»)

1858.—23 de mayo. Abrese al público el tramo Coliseo-Ranchuelo. Línea de Matanzas a Jovellanos.

1858.—26 de julio. Abrese al servicio público la línea de Regla a Guanabacoa, del «Ferrocarril de la Bahía de la Habana».

1858.—19 de noviembre. Llega a Cifuentes la línea del ferrocarril de Sagua. «C. C. R.»

1858.—Febrero. Inaugúrase la línea de Navajas a Jagüey Grande, tramo hasta Pedroso. «Ferrocarril de Matanzas».

1859.—4 de abril. Abrese al público el primer tramo, hasta Minas, del ferrocarril de Regla a Matanzas. «Ferrocarril de la Bahía de la Habana».

1859.—4 de septiembre. Funciona la línea de Ranchuelo a Jovellanos, de la vía Matanzas-Jovellanos construida en secciones por diversas compañías.

1859.—4 de octubre. Abrese al público el tramo de Güines a Catalina, en la línea de Güines a Ma-

tananzas, de los «Ferrocarriles de la Bahía de la Habana».

1859.—24 de diciembre. Línea de Ranchuelo a Esperanza. (En 1899, de la «Cuban Central»).

1860.—15 de marzo. Línea de Sitiecito a Cruces, del «Ferrocarril de Sagua». («Cuban Central», en 1899).

1860.—19 de noviembre. Llega a Santa Clara el primer tren procedente de Cienfuegos. «F. de Cienfuegos a Villa Clara».

1861.—26 de febrero. Unense Guanábana y Matanzas por medio del «Ferrocarril de la Bahía de la

Habana».

1861.—15 de abril. Llega a Mata la línea de Cifuentes, del «Ferrocarri de Sagua».

1861.—23 de junio. Inauguración del primer tramo, de la Estación de Cristina a Calabazar, del ferrocarril de la Habana a Pinar del Río, concedido al «Ferrocarri del Oeste».

1861.—15 de octubre. Llega a la Estación de San Luis, en Matanzas, el primer tren procedente de Güines. «F. Bahía de la Habana».

1863.—Mayo. La anterior Compañía conduce hasta Matanzas el primer tren procedente de Regla.

1863.—19 de julio. Inaugúrase la línea de Concha a Marianao, del «Ferrocarri de Marianao».

1863.—22 de diciembre. Abrese la línea de Remedios a Aabajuabón. (En 1899, «Cuban Central»).

1866.—15 de abril. Llega a Camajuaní el «Ferrocarri de Calbariën a Remedios».

1867.—22 de diciembre. Abrese al público la vía de Sabanilla a Ita-bo. «F. de Cárdenas y Júcaro».

1868.—15 de abril. Llega a San Andrés el tren de Camajuaní.

1870.—17 de mayo. Llega a Guareiras el «Ferrocarri de Matanzas».

1871.—20 de octubre. Unense Retamar y Calimete por el «Ferrocarri de Cárdenas y Júcaro».

1871.—Diciembre. Llega a Santo Domingo la línea de Jovellanos, del «Ferrocarri de Cárdenas».

1872.—17 de noviembre. Entra en Colón el «Ferrocarri de Matanzas».

1874.—Une a Pijuán y Retamar el «F. Cárdenas y Júcaro».

1875.—Llega a Amarillas ese mismo ferrocarril.

1878.—10 de julio. Inaugúrase la vía hasta Jagüey Grande del «Ferrocarri de Matanzas».

1878.—13 de enero. Abrese al público el ferrocarril de vía estrecha de Calbariën a Placetas.

1880.—10 de octubre. Entra en Placetas, llegando de San Andrés, la vía del «F. Calbariën a Remedios».

1881.—Julio. Inaugúrase la vía de Sagua a Chinchilla.

1884.—Prolóngase hasta Macagua el «F. de Cárdenas y Júcaro».

1884.—Llega a la playa el «Ferrocarri de Marianao».

1885.—Abrese al servicio público el ferrocarril de Santo Domingo a Esperanza, del «Ferrocarri de Cárdenas».

1885.—Llega a Aguada de Pasajeros el «F. de Cárdenas y Júcaro».

1887.—16 de agosto. Inauguración del tramo de Guareiras a Cumana-yagua, del «Ferrocarri de Matanzas».

1888.—Llega a Yaguaramas el «F. de Cárdenas y Júcaro».

1889.—10 de mayo. Abrese al servicio público el ramal a Calaba-

zar.

1890.—10. de abril. Inauguración del ramal de Ciénaga a Regla, que ne en la Habana las Empresas fusionadas «Caminos de Hierro» y «Ferrocarri de Bahía».

1890.—Abrese al público el Enlace de Calbariën. (En 1899, «Cuban Central»).

1890.—10 de abril. Se prolongó hasta Camajuaní la línea de «Ferrocarri de Sagua». (En 1899 parte de la «Cuban Central»).

1890.—Marzo. Abrese el ramal de San Juan de los Yera.

1890.—Palmira a Parque Alto. (12 de octubre).

1893.—Octubre. Se inaugura la prolongación de la línea Navajas-Jagüey Grande hasta Murga. «Ferrocarri de Matanzas».

1893.—Llega a Estes el tren de Guareiras del anterior ferrocarril.

1894.—15 de abril. Entra en la estación de Pinar del Río el primer tren procedente de la Habana. «Ferrocarri del Oeste».

1908.—10. de febrero. Llega a Guane la línea Habana-Pinar del Río, del «Ferrocarri del Oeste», concesión hecha en 1898.

Dm
Mayo 30/34

