

INTRODUCCION

Por poco ilustrada que sea la persona, no es posible dejarle advertir cómo y por qué los ferrocarriles tienen una parte importante, directa y activa en la obra de progreso social. En Cuba, la situación presente, merece esta materia detenido estudio, escritos luminosos y razonados para unificar la intención salvadora de los gobernantes con la opinión y la salud del pueblo, medio poderoso con que se lograría la restauración armónica y solidaria basada en la verdad y en la justicia de todos aquellos intereses, de todas aquellas instituciones que han sufrido ruina ó evidente menoscabo por la desastrosa influencia de la guerra, y la falta de recursos pecuniarios en esta isla. Los hombres de ciencia y de progreso, los economistas y hacendados, los ya inteligentes en la dirección y fomento de empresas ferrocarrileras, al reconstruir o iniciar reformas, no han de olvidar antecedentes históricos que pueden servir de elocuente ilustración respecto a los medios que han de emplearse para llegar a inspirar siempre la confianza pública, garantía de vida en esa clase de asociaciones.

Desde el año 1831 principió a proyectarse uno desde esta capital hasta la villa de Guines, en los términos que después lo realizó la Junta de Fomento, valiéndose de un empréstito de dos millones y medio de pesos, contratado en Inglaterra por medio de una persona á quien se comisionó expresamente. A los tres años no cumplidos, el año de 1838, quedó concluido, comprendiendo una extensión de diez y ocho leguas cubanas ó sean cuarenta y ocho millas inglesas, desde el extremo de la Calzada de San Luis Gonzaga, en el punto llamado Garcini, del lado del raseo de Tacón, hasta la villa de Guines; y desde esa fecha recorrieron el tramo con locomotoras de vapor hasta lo de

Abril de 1840, que comenzaron a salir los trenes del antiguo Jardín Botánico, inmediato á la fuerte de Tierra, prolongándose cerca de ~~un~~ una milla para comodidad de pasajeros y cargadores, habiendo estado ^{de} en uso desde fines de 1837 el tramo/seis y media leguas hasta la ciudad de Bejucal.(1)

Es histórica la apatía y la indiferencia con que se consideró esta importante novedad en la Isla. No encuentro en los periódicos de la capital de ese tiempo, cuando la construcción, ni siquiera un solo artículo sobre su necesaria adquisición; á nadie se le ocurrió formar una sociedad anónima para adquirirlo por la enagenación que indispensablemente tenia que efectuar la Junta de Fomento: primero, porque no parecía regular y propio que esa Junta administrase una empresa cuyas condiciones habían de alterarse con frecuencia sin la demora de acuerdos, consultas y aprobaciones; segundo, por no permitir la escasez de fondos y los demás objetos á que debían destinarse los primeros, en extender el camino por medio de ramales hasta cubrir toda la Isla; tercero, por carecer de medios para cubrir el compromiso del préstamo inglés; cuarto, porque su misión era animar el espíritu público, fomentarlo y no ~~lucrar~~ lucrar en las empresas, propio tan solo de los particulares.

Cuando en cumplimiento de las Reales Ordenes de 20 de Abril y 28 de Junio de 1839, se anunció en Octubre del mismo año la venta del camino, a estilo de remate, pero sin pujas, fué cuando se proyectaron compañías, se presentaron proposiciones lisonjeras y se constituyó en los papeles públicos una fuerte polémica sobre cuáles eran de las dos que se mostraron más decididas á comprarlo, la verdaderamente ventajosa. Raro entonces era el día que no se insertase en el Diario de la Habana y en el Noticioso y Lucero algun artículo editorial o comunicado acerca del asunto, costeando además los intereses multitud de artensos ~~artensos~~

sados multitud de extensos ALCANCES Y SUPLEMENTOS al primero de dichos periódicos que se repartieron gratis á los suscritores con el propósito de ilustrar en la importante cuestión de si eran de preferirse las ofertas de la sociedad A ó las de la B, que así se distinguieron algebraicamente.

Se había trabajado tanto en lo privado para unir mayor número de opiniones, acercándolas á la verdad y al buen criterio, había sido tan satisfactorio el ensayo del camino de Guines, cuyo producido diario desde los primeros meses pasaba de mil pesos [1] á pesar de entorpecimientos y rivalidades y de no hacer más que un viaje redondo al día [[2], que lejos de costar trabajo la organización de la sociedad, compuesta de más de doscientas cincuenta personas, si bien es cierto que hubo algunas desconfiadas y remisas al principio, fué necesario cerrar la lista de suscripción, y en la primera junta privada que se celebró en la casa del Excmo. Sr. Don Joaquín Gomez, comerciante, y uno de los principales accionistas [80 acciones], acordaron el número de estos. Y es indudable que habiendo buena administración, el interés del dinero que se rinde en estas empresas es mayor que en los negocios de descuentos de pagarés y préstamos con hipoteca en los cuales se corren tantos riesgos, aun conociéndose la buena ~~de~~ fé y formalidad del tomador, porque ni en tener posibles salva á veces de un concurso ó de una quiebra.

La sociedad B nació basada en fuertes intereses. Componíanla únicamente veinte personas acaudaladas que ofrecieron tres millones y medio de pesos, en vez de los tres millones doscientos tres mil que daba la ~~otra~~ otra, y ⁿ construir también, no solo el ramal del Rincón á Guanimar, sino catorce leguas más de las trece prometidas por la sociedad A, bien con otro ramal de Guines á los Palos, á la Sabanilla y á Cárdenas, ó en otra dirección.

En la polémica , que según dijimos anteriormente, tuvo lugar al verificarse la enagenación del ferro-carril, no hemos encontrado, y a la verdad con sorpresa, ningun razonamiento acerca de productos, mejor dicho, ninguno de los polemistas se ocupó de ellos; no se presentaron datos estadísticos que fuesen segura garantía de esos capitales que se aventuraban en acciones de á quinientos pesos por lo menos. En fin: ni noticias y descripciones topográficas de lo mucho ó conocian á medias ó ninguna noticia tenían.

Posteriormente se hicieron los caminos á Navarra, á Casilda y á Nuevitas, que trajeron el desarrollo de la riqueza y de la industria en esas nobles provincias de Cuba que cuenta hoy más de tres siglos de pobladas. [[3]

Apenas se había principiado el ferro-carril de Guánes, se pensó en Puerto-Príncipe en realizar uno desde dicha ciudad al puerto de Nuevitas, ~~para~~ para lo cual concedió el Gobierno privilegio y título de propiedad á su Ayuntamiento, quien lo cedió á una sociedad anónima, la primera que se conocía en la Isla para una empresa semejante. Y aquí, cúmp^{le} se con la gratitud y el patriotismo evocar la memoria del Sr. D. Gaspar ^eBatancourt Cisneros, vecino de Puerto-Príncipe, que es a quien se debe principalmente el ferro-carril de Nuevitas por ~~el~~ el cual abogó hasta su planteamiento, no solo privadamente en el círculo de sus vastísimas relaciones de insulares y peninsulares, sino también en los periódicos bajo el seudónimo del Lugareño. Este principense tuvo la gloria de reunir acciones por algunos miles de pesos en su paseo a la Habana en Diciembre de 1839 y de propagar noticias muy curiosas de la ciudad donde nació las cuales influyeron á muchos que las ignoraban entrasen espontáneamente en las suscripción. Recomendamos á los que sean amantes de las glorias pátrias la lectura de los artículos publicados en aquella época por el

Lugareño en el Diario de la Habana, para lo cual pueden acudir á la Biblioteca de la Sociedad Económica de la Habana, situada en la calle de de Dragones, número 62. Las acciones de este ferro-carril eran entonces de á cien pesos pagadas por quintas partes anualmente. El apoderado en esta ciudad era el señor ~~señor~~ oidor D. Francisco de Armas. [1]

Poco tiempo después pensaron los hacendados de Matanzas en otro ferro-carril desde el puerto de Cárdenas a Bamba, en la hacienda de Soledad, por seis leguas de extensión, para lo cual se formó también una compañía anónima por acciones de a 500 pesos. No dejó de haber al principio sus dificultades, nacidas de la desconfianza y poca experiencia, y puede decirse que estuvo á riesgo de quebrar; pero felizmente con el celo de algunos, con el ejemplo dado por el camino de Guines y la rivalidad de las empresas que se disputaron su adquisición, se emitieron las acciones que existían y se cerró la admisión de suscritores.

Antes de concluirse el camino principal, [2] se formó otra asociación para un ramal de Macuriges á Matanzas y otro de Bamba á Navajas, que se consideró necesario para el camino de Cárdenas. La primera al constituirse vendió la mayor parte de las acciones en que se dividió el importe del presupuesto; no sucedió así con la segunda, nacida de la empresa de Cárdenas, pues de ella se tomaron pocas acciones.

Entre las varias ~~razones~~ razones que alegaban algunos para no decidirse era la de no estar de conformidad con el aumento acordado de cien pesos en acción, cuyo recargo era justo y oportuno, supuesto que desde el primer mes percibían parte de ganancia del tronco, con cuyos suscritores se les igualaba; debiendo considerarse que estos habían ido desembolsando su dinero hacia tres o cuatro años sin que en este tiempo les hubiese ^á ~~redituado~~ redituado cosa alguna. A primera vista parece dura la condi-

ción; pero lo contrario hubiera sido injusto, y el modo de que se desanimasen los que primeramente tomaron parte en semejante negocio. También se alegaba que todo variaría con la decisión que recayese en la Corte, adjudicando el camino de Guines á una de las dos sociedades, lo que estaba pendiente de resolución.

A mediados de 1839 se ocuparon en Trinidad del proyecto de un ferrocarril desde aquella ciudad al puerto de Casilda que dista tres millas y media, en cuya obra apareció como accionista el Ayuntamiento. Y sobre esto diremos que nos parece muy bien que estos Cuerpos auxilien directamente á las empresas, ya facilitándoles dinero, tierras ó efectos útiles, ó influyendo en el ánimo de los pudientes; pues su misión es procurar la felicidad y comodidad de los pueblos y que nos parece muy mal verlos figurar como accionistas ó como empresarios de una especulación mercantil, porque entonces se dejan dominar de sus primeras y principales atenciones y se dejan dominar por la ambición de ganancia; Porque profesamos los buenos principios de provisiones, vigilancia y protección en que radican el buen orden social y político, no comprendemos como se consiente que ciertas empresas, como la del ~~gas~~ hoy en esta capital, abuse de su primacía y que estos abusos aparezcan sancionados por el indiferentismo de autoridades que fueron llamadas por el voto popular á desempeñar la misión de defender los intereses y buen nombre del pueblo.

En el camino de Trinidad, nueve individuos solamente tomaron acciones por más de la tercera parte del capital, se distribuyeron á cien pesos, como en Puerto-Príncipe, pagaderos por quintas partes, cuyo medio se juzgó muy oportuno á fin de que se suscribiesen muchos, que, ó no tenían gran capital, ó que teniéndolo les dolía desprenderse de mayor suma.

En mi colección de papeles antiguos sobre Cuba manuscritos, hay uno sin nombre de autor que dice: "Camino de hierro realizados, en construcción ó en proyecto en la Isla de Cuba hasta el día, Abril de 1840", y los expone en número de ocho, que son los siguientes:

"Primero. El de la Habana a Guines, de 18 leguas de extensión, totalmente concluido hasta el Jardín Botánico en ~~1842~~ 1^o de Abril de 1841, habiendo costado poco más de 45,000 pesos por milla, y produce lo ménos un 20 p.º de interés anual, después de deducidos los gastos de entretenimiento, suáldos y reparaciones. [3]

"Segundo. El de Cárdenas a Bomba, en la hacienda la Soledad. por espacio de seis leguas al N. de Matanzas, de donde dista Cárdenas doce. Se principió en 17 de Diciembre de 1838 y debe terminarse en Junio de 1840, llegando el presupuesto a 475,000

"Tercero. El de Puerto-Principe a Nuevitas, comprendiendo seis leguas, de las cuales hay ya terraplenadas como cuatro millas, y se calcula que durará uno o dos años más, a ménos que no se emitan ^{todas las} acciones, pues entonces sobraré la mitad del tiempo. [1]

"Cuarto. El de Trinidad al puerto de Casilda, de tres millas y media que estará concluido dentro de seis o ocho meses, por hallarse ~~de~~ ^{de} la suscripción en estado satisfactorio.

"Quinto. El de Matanzas a Sabanilla, las Piedras o Manuel, cuya sociedad acaba de organizarse y tiene emitida la mayor parte de sus acciones. [2]

"Sexto. Ramal del camino de Cárdenas, desde Bomba a ^lavajas, en el partido de Macuriges, que se considera indispensable y sera la línea que lo unirá con el de Matanzas, proyectado. Se han tomado algunas acciones y luego que haya el número suficiente principiará la obra, gozando estos accionistas las mismas ventajas que los del tronco, mediante el aumento

de cien pesos en cada acción de 500, pagados por quintas partes. [3]

"Séptimo. Ramal a los Palos que ofrecen las sociedades A o B siempre que se le adjudique el camino de Guines, por extensión de ocho leguas; y la sociedad B lo continuará hasta Sabanilla, para que allí entre tronque con los de Matanzas y Cárdenas.

"Octavo. Ramal del Rincón de Santiago, en la línea de Guines, hasta uno de los embarcaderos de Guanimar o Batabanó, para facilitar la comunicación en buques de vapor, por la costa al Sud de la Isla, que propone la sociedad B construir en el término de dos años, desde que esté en posesión del de Guines; ó en vez de este, que será de ocho leguas de extensión, uno del paradero de Duran o Reinoso, al Batabanó, y otro del Rincón á la Artemisa, para la Vuelta de Abajo, pasando por la villa de San Antonio, y por los pueblos de la Seiba del Agua y de la Puerta de la Guira, comprendiendo ambos doce leguas."

Concluye aquí la introducción general histórica sobre la aparición de los primeros ferrocarriles en Cuba; en el número próximo de esta Revista seguiremos manifestando qué motivos y bajo que bases se fundó la adquisición del ferro-carril de Villanueva y la estación de paradero que tiene en la actualidad inmediato al teatro de Tacón.

Dr. Eusebio Valdes Dominguez.

NOTAS [1] cuartilla 2,

La prosperidad de Bejucal data desde la Pascua de Navidad de 1837, en cuyos días muchas familias emigraron de la Habana para establecerse en aquella ciudad.

[1] cuartilla 3

Como asegura el informe de la Comisión de 15 de Abril de 1839 y el del ingeniero director D. Alfredo Kruger, dado el 24 de febrero de

1839, sobre el ramal de Guanamar: además de los estados que se publican en el Diario al principio de cada mes, aparece que en Enero de 1840 produjo 32,167 pesos 6 y medio reales en esta forma: 16,679 6 reales del ramo de pasajeros y 15,488 y medio de carga. En Febrero, 36,815 pesos 2 ~~reales~~ reales, á saber: 13,688 pesos 4 reales de pasajeros y 23,126 pesos 6 reales de carga. En Marzo, 40,956 pesos 2 y medio reales, de ellos 14,965 de pasajeros y 25,990 2 y medio de carga. En Abril, 42,199 pesos y 7 y medio reales, de ellos 19,073^{7 reales} por pasajeros y 23,126 pesos y medio real de carga. El ~~producto~~ producto del camino en todo el año de 1839 solo ~~fué~~ fué de 307,878 pesos 5 reales, segun la Güia de Forasteros de 1840; pero segun un estado de la Junta: 308,275 pesos 5 un cuarto ~~reales~~ reales. En 1840: 346,119 pesos 6 reales, es decir, ~~378,888~~ 37,884 pesos tres cuartos real más.

[2] cuartilla 3

Es de ~~extrañar~~^{extrañar} que no se hicieran dos otros viajes diarios por lo menos, segun ~~el principio que nos dice que la facilidad~~^{el principio que nos dice que la facilidad} como medio de mayor ganancia, segun el principio que nos dice que la facilidad de las comunicaciones aumenta la concurrencia.

[3] cuartilla 4

Es de justicia citar aquí al Sr. Conde de Brunet, que fué el mayor accionista del camino de Casilda a Trinidad.

[1] cuartilla 5

A mediados de 1840 habia como cuatro millas de terreno nivelado para el ferro-carril de Nuevitas.

[2] cuartilla 5

El tramo a Contreras se ~~estrenó~~^{estrenó} en Junio de 1840, hasta ~~Cimarrones~~^{Cimarrones} Cimarrones en Septiembre, á ^{Bemba} Bemba el 28 de Diciembre de Idem.

[3] cuartilla 7

Los ferro-carriles en los Estados Unidos, lo mismo que los bancos y las empresas más lucrativas, cuando mucho reditúan es el 8 ó 9 p.º al año. El camino de Beton a Lowell, que es de lo más productivos, dejó en 1839 el 8, habiendo sido las entradas 241,219 pesos, los gastos 92,151 y el capital invertido 1.650,000 pesos. El de Providencia produjo también el 8 en 1839, siendo las entradas 313,907 pesos, los gastos, incluso cier ~~to~~ pago á una compañía, 194,411 y el capital 1.782,000 pesos. Pero el de Worcester proporcionó únicamente el 6 y medio p.º y el de Tauton el 6. El primero recibió de entradas 231,807 pesos, gastó 126,384 y tiene invertido un capital de 1.800,000 pesos. Las entradas del segundo fueron 58,018 pesos, los gastos 40,711 pesos y el capital 250,000 pesos. El cos te del camino de Güines ha sido poco más del que tuvo el de Providencia á Boston. El de Lowell llegó á 100,000 pesos por milla, el de Baltimore á Washington á 55,000 ~~pesos~~ y los de Worcester a Boston y de Providencia á Stonington á 50,000, (Nota del mismo manuscrito).

[1] cuartilla 7

El 11 de Marzo de 1841 se estrenó por Paseo un tramo de 100 varas con locomotora y se repitió el sabado de gloria. 10 de Abril del mismo año. (Nota del manuscrito)

[2] cuartilla 7

En la Habana admiten suscripciones los Senores D. Domingo Aldama y D. José Alfonso. (N. del M.)

[3] cuartilla 8

D. José Bruzón y D. Joaquín Peñalver eran los encargados en la Habana de la suscripción. (N. del N.)

EXHIBICION
DOCUMENTAL
MUSEO DE LA CIUDADELA
HABANA

PRIMEROS CAMINOS DE HIERRO EN LA ISLA DE CUBA

III

ENAGENACION DEL CAMINO DE GUINES(1).

No se había concluido el segundo tramo del Rincón á Guines cuando se dirigió una solicitud al conde de Villanueva, por conducto de la comisión directiva, para contratar por cinco años sus productos, manejo y conservación, desde el 1.º de Diciembre de 1839 hasta 1.º de Enero de 1844 pagando a la Junta, por cuotas mensuales á razón de \$130,000 el primer año de trece meses, y 10,000 pesos más en los siguientes de á doce meses hasta llegar á \$170,000 el de 44, aumentando otros 10,000 pesos anuales si se continuaba el camino hasta el Jardín Botánico y entregándose al contratista las máquinas, los coches y demás accesorios que había de devolver en el mismo estado, solamente con el deterioro natural. Esta proposición fué publicada en los periódicos de la Habana del 24 de Octubre y días siguientes por si había ^{de} quien la mejorase, pero no se presentó ninguno, diciendose entre el pueblo que los arrendatarios eran los mismos administradores Escovedo, Herrera y el ingeniero Kruger. Se propuso también la ^eenagenación por una sociedad particular, que ofreció comprarlo pagando la deuda de Inglaterra, pero con la condición de que se le entregase el Jardín Botánico; y se le ayudara con \$300,000 pagaderos en seis años, para la construcción de los almacenes en aquel punto. Se dijo también que esta proposición era de los tres sujetos ya mencionados aunque dando otro el nombre.

Impulsada la Junta de Fomento por estas ocurrencias, y convencida de que la administración de la ~~empresa~~ empresa no era propia de una corporación, acordó en Abril de 1839 solicitar permiso del supremo gobierno para vender el camino en su totalidad, o por fracciones á plazos cortos ó paulatinamente, con tal que se asegurasen con buenas fianzas los empe-

ños contraídos para su construcción; y sin admitir las dos ~~proposiciones~~ proposiciones por parecer sumamente bajas, resolvió en sesión de 20 de Mayo del mismo año, presidida por el Excmo. Capitán General como Superintendente general de Real Hacienda, ~~interrumpido~~ interin duraba la licencia de un año concedida al Sr. Pinillos para descansar sin haberla pedido, á mocion del Sr. Administrador del camino [1] admitir en la Secretaría de la Junta, proposiciones escritas para la venta o arrendamiento de este, en el concepto de estenderse hasta el Jardín Botánico, donde se establecerían los almacenes para depósitos generales.

A pocos días se recibió la Real Orden de 30 de Abril autorizando al Capitán General y a la Comisión Regia que en aquella época visitaba la Isla con término perentorio de seis meses para examinar todos los ramos de la administración pública y proponer/^{las} reformas convenientes [2], para oír proposiciones de enagenación o arriendo del camino, dando parte al Gobierno para su determinación; y después otra fecha 28 de Junio, en que contestando al permiso ~~impetrado~~ impetrado para la venta, se reiteraba la anterior prevención, pero con la advertencia de que luego que cesára la Comisión Regia, por haber transcurrido los seis meses de su duración, fueran el Capitán General y la Junta de Fomento los autorizados para oír y graduar las ~~proposiciones~~ proposiciones que se presentasen.

Cumpliendo estas disposiciones se acordó en 23 de Octubre, proceder a la enagenación del camino, con la obligación por parte del comprador de construir el ramal del Rincón de Santiago al Surgidero de Guanimar sobre que se había tratado en sesión de 18 de Septiembre, en vez del proyectado primeramente desde el Quivicán ó San Felipe al Batabanó [3]; y al efecto se convocaron licitadores por los periódicos en quince días consecutivos, bajo las condiciones siguientes:

1a. El precio sería 3.000,000 de pesos reconocidos al 6^o/o anual,

pero redimibles al 3°/o del capital que el comprador pagaría^u anualmente hasta la completa amortización.

2a. Esta principiaría el cuarto año, en su totalidad, y en los tres primeros solo pagaría el comprador \$222,200 que destinaría la Junta al cumplimiento de su compromisos.

3a. La Junta entregaba el camino con todas su pertenencias y las del ramal de Batabanó.

4a. Se publicarían las proposiciones mas ventajosas, fijándose después el término y las formalidades para cerrar el remate[4]

No bien se publicó el anuncio cuando se formó una suscripción de personas de todas clases, promovida por los Sres. D. Wenceslao Villa-Urrutia, D. Joaquín Gomez, D. José María Peñalver y otros, que se comprometían á formar una sociedad anónima por acciones de á \$500 para la compra del camino. Gran trabajo costó persuadir á algunos para que firmasen; pero antes de ocho días se llenó el pliego de suscripción, tomando muchos veinte, cuarenta, ochenta y cien acciones[5] y habiendo alcanzado el competente permiso del Capitán General se verificó la Junta preparatoria el 10 de Noviembre en casa del Sr. D. Joaquín Gomez, suscriptor por ochenta acciones, aprobandose los artículos siguientes:

1° El fondo sería de \$1.125,000 en efectivo de á 2,250 acciones de \$500.

2° Las acciones se pagarían por quintas partes cada cuatro meses, siendo la primera á los quince días de instalada la Junta directiva.

3° Otras se abonarían por décimas partes, en los mismos términos, pero con el 18°/o de interés de los últimos cinco plazos.

4° Los accionistas firmarán pagarés, al reunirse la primera junta directiva.

5° Si fuere necesario el dinero antes de los plazos, se descotarán los pagarés, por los accionistas ó por la cuenta de la Sociedad.

6º Al que no pague al primer requerimiento se le venderá su acción.

7º Lo mismo sucederá con los pagarés que no se recojan/^{en} tiempo.

8º Las cédulas o títulos serán transferibles con conocimiento de la sociedad, tomándose razón en la contaduría dentro de veinte días.

9º La junta directiva se nombrará por una general, luego que se admitan las proposiciones de compra.

10º Los accionistas tendrán un voto de dos a cuatro acciones; dos de cinco a ocho, tres de nueve a quince, cuatro de diez y seis a veinte y dos, cinco de veinte y tres a treinta, y una más por cada diez acciones.

11. La Junta Directiva se compondrá de un Presidente, doce directores, contador, tesorero y secretario con voto, menos los tres últimos en sus ramos.

12. El Presidente de la Junta tendrá lo menos ocho acciones, pero para los tres últimos empleos aunque no sean accionistas, bien que entonces no tienen voto.

13. Se construirán en 5 años ~~antes~~ lo mas tarde, el ramal de 23 millas inglesas del Rincón á Guanimar, y el de cinco millas de este á Cayajabos, concediéndose libertad de derechos para la introducción del hierro y máquinas, privilegio por cinco años para vapores en Guanimar y la habilitación de dicho puerto para el comercio español y extranjero.

14. Pagar a la Junta bien el precio pedido por esta, á plazos, ó bien tomando a su cargo el pago y amortización del empréstito inglés é intereses. En el primer caso entregaría a los cuarenta días de recibir el camino, con todos sus adherentes y depósitos, concluido el del Jardín Botánico, la mitad de los \$222,200 y la otra a los seis meses; á los diez meses adelantados igual cantidad y así sucesivamente por semestres adelantados. El camino quedaba hipotecado al cumplimiento, los ramales, pro ductos y demás.

15. No perdería de vista la comunicación con Matanzas y Cárdenas por carriles aunque sin comprometerse con el ramal de Palos.

16. Se nombró una comisión de cinco de los mayores accionistas para presentar al gobierno, autorizándolos para hacer las modificaciones que tuvieran por conveniente.

17. Constituirse en sociedad anónima si se realizaba el fin.

Y autorizados por los 258 accionistas de que se componía la Sociedad, se presentaron al Capitán General y á la Junta, quien dispuso se anunciase por el Diario y el Noticioso como se verificó.

En 13 de Noviembre hubo sesión de la Junta y en ella se acordó: 1.º que la admisión de proposiciones se cerraría el lunes 25 del mismo. 2.º que las proposiciones se presentarían cerradas y selladas, en el concepto de que no se admitirían pujas; 3.º que espirado el término se pasaría á una Comisión de la Junta para calificarlas é informar; 4.º que en otra Junta presidida por el Capitán General se graduarían definitivamente las mas ventajosas á los intereses de la corporación y del público; 5.º que verificado se suplicaría á las autoridades superiores de la Isla se sirvieran para aprobar la enagenación en uso de las facultades de que estaban revestidas. [1] El ejemplo de la primera sociedad, hizo que se reunieran 20 ó 25/hacendados y comerciantes más ricos y formasen otra, [2] mejorando las proposiciones que ya eran conocidas, y redactaron privadamente su pliego en el cual ofrecieron entre otras cosas:

Concluir el camino de Garcini al Jardín Botánico y fabricar/depósitos ~~de~~ por su cuenta. Los

Además del precio exigido, se obliga á pagar medio millón de pesos sin interés en veinte años, á razón de \$25,000 anuales.

Construir en dos años el ramal de Guanimar, á los dos años siguientes las ocho leguas de Güines á Palos, y en dos más, otra seis leguas de los Palos á Sabanilla hasta dejarlo enlazado con la línea de Matanzas á las Piedras.

Construir en vez del ramal de ocho leguas á Guanimar, dos de doce leguas: uno de ~~ocho~~ cuatro á Duran ó Reinoso[3] al Batabanó, y el otro de ocho, del Rincón á San Antonio,[4] Ceiba de Agua, Puente de la Guira y Artemisa.

No alterar los precios actuales, rebajando a los pasajeros de las tres ~~primeras~~ primeras clases entre la Habana y Güines, un peso; lo que equivale a un 50, un 35 y un 24^o/o respectivamente, haciendo el mismo rebajo en las distancias intermedias y en los ramales, guardando proporción en las cargas.

Las demas condiciones eran, con poca diferencia, semejantes a las de la otra sociedad, cuyo reglamento se tuvo a la vista para seguirlo, mejorándolo o ~~conservándolo~~ para censurarlo.

Antes de pasarse ambas proposiciones a la comisión calificadora, se suscitó una ~~polémica~~ polémica por los artículos que publicó en el Noticioso y Lucero su redactor D. Nicolás Pardo Pimentel, á mediados de Noviembre, primero defendiendo el ramal de Batabanó, y luego ensalzando a la sociedad de los veinte, designada B. y deprimiendo la de los 258 á quien se llamó A.

D. Diego Fernández Herrera, regidor y hacendado de San Antonio, bajo cuyo nombre había nacido el ramal de Guanimar, que echó por tierra al de Batabanó,[1] el agrimensor D. Tranquilino Sandalio de Noda, de gloriosa recordación para Cuba, que ayudó a Herrera y levantó el plano, y D. Francisco de Paula Serrano, uno de los redactores de las Memorias de la Sociedad Patriótica donde vió la luz la carta de Herrera, contestaron a Pardo Pimentel probándole que no conocía el terreno[2] y que se ~~había~~ había equivocado en sus cálculo hechos sobre el mapa grande de la Isla, grabado en 1835 con un compás, según confesó, que se le cerraba y abría fácilmente.

Se le demostró que el Batabanó era un partido escaso en fincas valiosas, con malos terrenos, de puerto ^e cenagoso y desabrigado, desventaja que no existían en Guanimar; además de que la línea comprendería los mas bello de la Isla que son los partidos de San Marcos, San Antonio, Alquizar y Cayajabos, y facilitaba la comunicación con la Vuelta de Abajo. Pardo notando que nadie convenía con él en la preferencia y excelencia de Batabanó, encareció que respecto del otro había que hacer el gasto de fortificación, cuartel y habilitación de puerto subiéndolo á cien mil pesos dijo que la Vuelta de Abajo solo producía tabaco, ignorando la cera y muchísimo ganado de todas clases; que en Guanimar se alargaba la navegación de los vapores cuatro o seis leguas, inconveniente muy pequeño e inatendible en comparación con las grandes ventajas; y por último repartió gratis un plano lleno de equivocaciones a sus suscritores del Noticioso el día 30 de Noviembre, que también regaló á los del Diario algunos días despues, en el que trazó a su capricho los ramales.

La discusión fué ^vvariando de objeto y se fijó en las proposiciones de las sociedades haciendose mútuas inculpaciones: los de la sociedad A. decían a los de B. que no daban garantías, que sus ofrecimientos de no alterar y rebajar los precios de los pasajeros eran ilusiones, pues nadie podía preveer las exigencias de las circunstancias, que de seguro había de quebrar por los ramales que ofrecía y el ~~requisito~~ presupuesto en que debían graduarse; que aunque aumentaba medio millón, también debía construir 27 leguas de ramales; y no era equivalente, cuando la otra solo prometió 16 ó 18 leguas, que estaban bien aseguradas con los tres millones, y con el capital de los accionistas que era diez veces más que el de los veinte; y por último, que como solo atendía a su interés particular, apesar de decantarse el bien público, resistía la fusión que la mayor parte deseaban y habían propuesto, por no admitirse

por la A. el principio de que la administración se diese a determinados individuos. [3] Preciso es confesar que casi todos los cargos que se le hicieron a la sociedad B. fueron más que apasionados, ridículos; sus ventajas sobre la otra resultaban evidentes, y de lo único que podía temerse, cual era la garantía del cumplimiento, cuidaría bien la Junta. También se incurrió en errores muy ~~lamentables~~ notables de cifras, disminuyendo los productos anuales del camino y subiendo los presupuestos. El Sr. Fernandez Herrera fué uno de los que habló con mas pasión, con más exaltación, y se ocupó mucho de las personas cegándose al extremo de desconocer un principio que aunque se pone en práctica con desconfianza, no hay quien niegue su exactitud por los resultados; tal es el de que bajando los precios se aumentan los productos con la concurrencia; verdad que le demostró el otro [4] citándole el ejemplo de lo que había acontecido en los vapores de Regla, y hubiera recordado de seguro habría citado el hecho del correo de Londres ocurrido por aquellos años cual fué el de que recibiendo ordinariamente cuatrocientas mil cartas á la semana, se triplicó este número en la primera que anunciaron el nuevo arreglo que reducía el precio de las cartas á medio chelín ó un real plata para todas las distancias, llegando las remitidas á 1.200,000.

La Sociedad B. censuró a la A. que daba menos precio, que ofrecía construir tan solo 18 leguas de ramales, que no costeaba el camino hasta el Jardín Botánico ni los almacenes de este; que no bajaba los precios y había admitido acciones diferidas que ella no quiso. Por último sus campeones sostuvieron los últimos la discusión, proclamando que la ~~justicia~~ justicia y conveniencia pública exigían se le adjudicase el camino. Presentadas que fueron las proposiciones de la B. en la misma forma que las de la otra, se pasaron ambas a comisión calificadora, compuesta de los Sres. D Martín Pedroso y Echevarría, D. Joaquín Peñalver y Sanchez, D.

José Dotres; D. Ricardo Villoldo y D. Francisco Oger.

Antes de dar esta su dictámen, y aun de espirar el término señalado para la presentación de proposiciones, procuraron muchos la reunión de ambas compañías, á los que se negaron los de la B. no obstante que el Sr. Ezpeleta se pronunció en privado por lo que entonces comenzó a llamarse fusión. El Sr. Escovedo se opuso á ella en la junta, hasta chocar con el Capitán General, Presidente, y con el Sr. Villa-Urrutia, quien segun se decia, era uno de los que más apadrinaba la idea fusionista y el que la infundió á Ezpeleta. La comisión leyó su dictámen en sesión de 3 de Diciembre, opinando que eran "desmostradamente mucho más ventajosas las proposiciones de los/²⁵~~administradores~~ que la empresa de los 258" siempre que no fueran obstáculos legales el no acompañar poderes de los 21 individuos restantes, los cuatro que presentaron las primeras, ni el documento en que estaban consignados los pactos que habían celebrado[5] y habiéndose discutido larga y acaloradamente; se suspendió la sesión para el día siguiente, que se acordó que/^{tomase}~~comenzase~~ tiempo para meditar sobre las coneciones y privilegios que pedían las dos sociedades, Mientras tanto se insistía en la fusión ó reunión de ellas, y aunque nada se adelantó, sin embargo de haber manifestado el Capitán General que de otro modo no cerraba la venta, hubo nueva sesión el día 11; y después de varios particulares que se trataron con no menor acaloramiento que en la anterior, se puso a votación, primero la cuestión de si era legal el modo con que estaban presentadas las proposiciones de la compañía B.[6] y se declaró que sí, por nueve votos contra dos; y luego la otra de si eran preferibles á los de A. y también se resolvió que sí por siete votos contra cuatro; pero el Excmo. Sr. Capitán General no solo se abstuvo de votar las dos veces, sino que manifestó que iba a informar separadamente al Supremo Gobierno, por lo que se acordó comunicar el acta y los antecedentes á dicho Capitán General para que hiciese lo que tuviera por

conveniente, así como lo haría por su parte el Excmo. Sr. Intendente como Presidente de la Junta.

En 13 de Diciembre hubo otra sesión extraordinaria, en la que se resolvió, que se hiciera saber á las dos compañías que habiendo sido infructuosos los esfuerzos de S.E. para reunir las en una sola, y en tal caso tomar sobre la responsabilidad de su empleo la aprobación del negocio, resuelto como estaba á dar cuenta á S.M. espresaran si mantenían ó no sus proposiciones, mientras descendía la resolución soberana, como se anunció por los periódicos, y la contestación fué por la afirmativa, como debía presumirse. Por último en 20 del mismo se verificó otra sesión en la cual después de serias contestaciones entre los Sres. Síndico y Secretario, se leyó un oficio de los Excmos. Sres. Capitán General y Superintendente general de Hacienda, en el ~~que~~ que manifestaban que no habiéndoseles presentado una proposición que ofreciera todas las seguridades que deben exigirse en negocio de tanta importancia, tenían resuelto atenerse estrictamente á las Reales Ordenes de 20 de Abril y 28 de Junio y dar cuenta de ámbas proposiciones, con recomendación eficaz acerca de las gracias y privilegios solicitados, por lo que se acordó comunicar la resolución á las dos compañías, y al público, imprimiéndose todo lo relativo, sobre lo que hubo acalorado debate, y el Sr. Superintendente dijo que estaba conforme en la impresión, si la Junta se hallaba en ejercicio de la facultad concedida por S.M. sobre publicar sus acuerdos sin previa censura, y el Capitán General dijo que no había inconveniente en la publicación, y que se llevaría a efecto como sucedió.[1]

Se dió cuenta a España, cópia certificada del expediente, que se remitió al Capitan General por el correo de la empresa que salió el 15 de Enero de 1840.[2]

Para finalizar este artículo consignaremos que la polémica ini-

ciada por el Sr. Pardo Pimentel duró desde el 15 de Noviembre hasta el 16 de Enero de 1840, un mes después de decidido por el Sr. Expeleta en dar cuenta a España, con ambas proposiciones. A los ya nombrados campeones del Diario defensores de la sociedad A, se agregó luego el sabio D. José de la Luz Caballero, que con incansable pluma, cual otro Luga-reño, y bajo el pseudónimo de El otro, abogó cuanto pudo por la B, publicando diariamente uno ó dos artículos, hasta el caso de costear estensos suplementos.

El Gobierno tuvo que cortar por fin esta polémica, dando orden a los censores para que no admitieran artículos relativos a ella.

Dr. Eusebio V. Dominguez.

Notas

[1] cuartilla 24

El presente artículo, los dos anteriores ya publicados, y el que seguirá en el número próximo han sido formados con los datos que coleccionó y dejó inéditos a su fallecimiento el jurisconsulto cubano Ldo. D. Antonio Carlos Ferrer, autor de la excelente obra inédita también "El Foro de la Habana por dentro". A la vez hemos aprovechado algunos curiosos y antiquísimos manuscritos que él poseía, referentes a la materia de ferrocarriles; y después de finalizar el ^{ya} cuarto artículo daremos a conocer con trabajo y datos propios la historia moderna de los ferrocarriles en Cuba agregando una bibliografía ó sea una exposición de cuantas memorias ó informes hayan publicado las diversas compañías ferrocarrileras de la Isla hasta la fecha.- V. Dominguez.

[1] cuartilla 25

D. Antonio María Escovedo tenía \$6,000 de sobre sueldo o gratificación. Al Sr. Herrera nada se le daba. Los dos y el Sr. Villa-Urrutia fueron los de la Comisión directiva, el primero obtuvo los honores de

intedente, y el Sr. Villa-Urrutia la cruz de la Orden de Carlos 3^o.- Al Sr. Herrera le exigieron \$4,000 por el titulo de Marqués de Almedares. Al Sr. Escovedo más después lo hicieron conde del Puente. En todo tiempo se ha abusado de las gratificaciones y lo que debía ser un acto espontaneo de satisfacción por el que resultase pronto y bien servido segun sus deseos, se ha convertido en una exigencia por parte del más insignificante empleado en España y sus dominios. Tan es así que sólo porque razón no se despachaba en Madrid hace cinco años el titulo de Marqués de Echevarría al Sr. D. Joaquín Pedroso, y solo, pero tan solamente se debió al Sr. D. Félix de Bona el que se despachase el de Bella-Vista á favor de D. Gabriel de Cárdenas en tiempo del ministro Mosquera.

[2] cuartilla 25

^{cu} El único que hizo fué organizar ^{el} ~~el~~ de otro modo el resguardo, de nominándolo de carabineros.

[3] cuartilla 25

Kruger por disposición de la Junta, procedió al reconocimiento para el ramal á Batabanó, y dió su informe en 10 de Octubre de 1836 que se imprimió. Luego que D. Diego Fernandez Herrera propuso á la Junta el ramal de Guanimar, se mandó también reconocer por Kruger ^{cu} ~~cu~~ dió su informe en 24 de Febrero de 1839, en el que opinaba también por el de Guanimar en vez del de Quivicán á Batabanó, y del Rincón á San Antonio.

[4] cuartilla 26

Diario de la Habana de Octubre de 1839

[5] cuartilla 26

D. Pedro Martínez y Comp. tomó 100; D. Joaquín Gomez 80; D. Pedro Blanco 40; D. José M. Cárdenas 50; D. Sebastián Lasa 40; y otros muchos 16 á 20 segun el art. 2 y segun el 3^o, o de las llamadas diferidas. Figuraban buenas firmas de hacendados como las de Peñalver, Fernandina

O-Reilly, Arcos, Argudin etc.

[1] cuartilla 28

Esto se publicó en el Diario y en el Noticioso del 17 del mismo mes.

[2] cuartilla 28

Segun la voz pública el origen de la Sociedad de los veinte, que así se llamaban, era el temor de perder Escovedo los 6,000 pesos de la administración que le ofreció conservar la nueva compañía, compuesta de sus amigos.

[3] cuartilla 29

Este paradero tomó el nombre de D. Cristobal José Duran, quien además de ceder á la empresa la parte de terreno que ocupaba la carrilera en su potrero, y una vara paralela á cada lado, ofreció el paradero y muelle que había costado con D. Antonio Reinoso, cediéndolos también, cuyo rasgo benéfico se publicó en el Diario de 14 de Diciembre 1838.

[4] cuartilla 29

El ramal de San Antonio se estrenó el 8 de Diciembre de 1844 para el público.

[1] cuartilla 29

En el n.º 34 tomo 7.º correspondiente á Agosto de 1838 de las Memorias de la Sociedad Patriótica y en un suplemento al Diario de 13 de Noviembre de 1833, se imprimieron las cartas del Sr. Herrera á D. José María Pañálver, y de éste al Sr. Escovedo sobre el ramal de Guaninar.

[2] cuartilla 29

Entonces el Sr. Pardo Pimentel estaba recién llegado de España, no había de seguro visitado esos lugares y parece que escribió con apuntes que le facilitaron los interesados en la Sociedad B. diciéndose y asegurándose en aquella época que se le pagaron muy bien sus artículos, Otros

decían que algunos de estos eran trabajo exclusivo del Sr. Escovedo y sus amigos.

[3] cuartilla 31

Vease lo que publicó el Sr. Herrera en el Diario del 7 de Diciembre de 1839. La persona que tendría la administración sería el Sr. Escob^{la}edo, a quien/ofrecieron los Sres. D. Miguel Herrera, Diago, Drake, Alfonso, Knight y otros.

[4] cuartilla 31

Más adelante diremos quien era el que se firmaba el otro.

[5] cuartilla 32

Eta fué la objeción fundada que se hizo á los 25; pero en aquella sesión presentaron el acta suscrita por todos, autorizando á los cuatro que firmaron las proposiciones para presentarlas a nombre de los demás. Los Sres. Villa-Urrutia, síndico, y el Sr. Escovedo, secretario, fueron los del principal altercado. El 1.º contaba con el apoyo del Sr. Ezpeleta y al 2.º lo animaba el Sr. Pinillos, decidido por la sociedad B. El Sr. Villa-Urrutia se opuso á que tuviera voto el Sr. Carrillo, diputado de obras y se declaró que lo tenía, por lo que protestó; asistió dicho Vill^a-Urrutia á pesar de estar por aquellos dias enfermo en cama, pero siempre le fué contraria la mayoría y se dice que influyó lo suficiente ~~con~~ con Ezpeleta para que no aprobara la venta.

[6] cuartilla 32.

Defendieron en esta ~~sesión~~ sesión á la sociedad B. los Sres. D. Miguel Herrera, D. Gonzalo Alfonso, D. Carlos Drake y D. Pedro Diago y á la A. los Excmos. Sres. Fernandina, Peñalver, Gomez, y los Sres. Cariaga y Perez Ferran.

[1] cuartilla 33

Se publicó un cuaderno en 4.º de 50 páginas, en la imprenta del Go-

bierno, a fines de Diciembre, y se repartió con el Diario.

[2] cuartilla 33

En el mes de Mayo de 1840, se esparció en la Habana la noticia, tal vez sin fundamento, de que en España se había adjudicado el camino á una compañía inglesa.



PRIMEROS CAMINOS DE HIERRO EN LA ISLA DE CUBA

IV

Adiciones á los anteriores artículos sobre el camino de Güines.

PRIMERA.--Para el depósito de Villanueva compró la Junta en 4,350 pesos la estancia de una caballería de tierra, en el camino del Cerro á las Puentes Grandes, y aprobó el plán de la comisión de hacer en la parte sobrada, después de ~~construidos~~ los almacenes y demás, una población con espaciosa plaza y calles de tal ancho, que pudieran adornarse con árboles como las de Filadelfia y otras ciudades de Norte América, dándole el nombre de Villanueva en prueba de gratitud á la ilustrada protección que su presidente dispensó a esa mejora y util y grandiosa realizada en Cuba. La población había de formarse con 87 solares, repartidos á 300 pesos á censo redimible ó 150 al contado, lo que producía un capital efectivo de 13,050 pesos ó de 26,100 en renta, Este reparto se verificó el 18 de Octubre de 1838, según se anunció en los periódicos, y al instante se tomaron todos a censo, formándose ~~por aquella época~~ escritura de reconocimiento por aquella época en la escribanía pública de don Cayetano Ponton.

SEGUNDA. --El empréstito de Lónares se consiguió al 11 ³¹¹⁷⁶ 1000000 por ciento de premio anual, cuando el que celebró el conde de Toreno en Madrid el 6 de Diciembre de 1834 y el banquero Ardoin, de París, al 5 por ciento neto, interés 5 por ciento al año, pagadero por semestres, comisión de amortización y pago de dividendos el medio por ciento con un 2 por ciento anual aplicado á la extinción del capital, salió al 13 ⁶⁴⁸⁹⁰³ 1000000 por cien de premio, y uno contratado en la Habana al 12 por ~~cien~~ ¹⁰⁰⁰⁰⁰⁰ 100 de premio pagadero anualmente (que era el de las mejores firmas) destinándose el 1 por 100 á la extinción del capital, sin pagarse

comisión de ninguna especie, desempeñándose los trabajos por las oficinas de la Junta, hubiera costado el 13 $\frac{315804}{1000000}$ por 100 de ~~prestio~~ de interés al año. Es decir que el empréstito de 1.649,997 pesos 3 reales que cuesta 4.726,236 pesos pagaderos en 25 años, 3 meses y 26 días, hubiera costado en los términos del de Torneo 5.702,721 pesos para satisfacer en el mismo plazo, y contratado en la Habana 5.425,629 pesos y 26 7 reales, á pagar en 24 años, 8 meses y 10 días, ó lo que es igual, á 976,485 pesos más en el primero y 669,393 pesos en el segundo. En el de Londres se obtuvo también la ventaja de rebajarse el 1 por 100 en vez del 4 que se ajustó y se pagó en el primer año por pago de dividendos y amortización ^e del capital. Desde 1839 principió la amortización gradual del capital, a la que se destinó un fondo de 2 por 100.

TERCERA.--A la entrada de Bejucal se distinguen entonces las paredes del campo santo, antes de atravesar el camino real y entrar en el depósito. A la salida se pasaba por las tierras del ingenio del marqués de San Felipe y ^a Santiago, cuyas fábricas se dejaban a la izquierda, antes de llegar al paradero del mismo nombre; luego por varios potreros y cafetales dejando á la derecha el pueblo de Quivicán, cuyas casas veíanse a lo lejos, lo mismo que las fábricas del ingenio Valdés Peñalver y de Estevez, y de otros que hoy ya no existen. En el cafetal de Lombillo, que estaba después del ingenio Valdés, había un muelle particular de la finca, donde se detenían los trenes cuando había alguno que en ella se quedaba.

CUARTA.--Los contratistas del ~~los~~ asiento de los carriles y demás obras dieron un baile el 12 de Diciembre de 1858 en uno de los edificios del círculo que cerraba la línea de Güines, ^a para obsequiar al presidente de la Junta, á la comisión y al director con motivo de la conclusión, a cuyo efecto salió un tren de Garcini a las tres y media de la tarde, que regresó a las 7 de la siguiente mañana; y aunque llovió, tuvo

lugar, si bien no fué gran concurrencia de la capital. En la Pascua de 1838 hicieron los trenes de pasajeros dos y tres viajes redondos diariamente. Después se fijó en uno solo, saliendo de la Habana á las siete de la mañana en los meses desde el 1.º de Abril a 30 de Septiembre y Güines á las once; y a las ocho en los demás, regresando á las doce.

Los isleños contratados con que Kruger dió principio á la obra del camino, costaron á 14 pesos, habiéndose calculado á 9, y la mayor parte de ellos y de los irlandeses murieron ó se fugaron; los últimos sucumbieron al vómito ó a los excesos de la ~~intemperancia~~ intemperancia.

Los Sres. Villa-Urrutia/^{Escovedo} y Herrera gozaban del privilegio de viajar por el camino gratis con sus esposas, siempre que quisieran en coches de primera clase: distinción honorífica que les fué acordada por la Junta en recompensa de los servicios gratuitos, que también fueron pecuniarios en el último, pues suplió algunas cantidades, no recibiendo la más mínima bajo ningún título. Los dos ~~primeros~~ primeros obtuvieron los honores de intedentes de provincia, y al Sr. Herrera le exigieron desde España según unos cuatro mil pesos, según otros diez mil por el título de marqués de Almendares á que fué propuesto por la Junta; pero el no quiso contribuir.

QUINTA.--El Sr. Kruger fué auxiliado en los trabajos de la obra por Mr. Benjamin H. Wright ingeniero consultor con diez mil pesos; por don J. Clemente Stocker, en clase de ayudante principal, Mr. Simon Wright, Mr. Carlos Schlater, Mr. Ogden, Mr. Troop, D. Respicio Daguerre y Mr. Washington Hood, todos ayudantes facultativos y seis más.

Al principio se nombró por la Junta Directiva de Hacienda, a propuesta del Tribunal Mayor de Cuentas, como se previno de Real Orden, al Excelentísimo señor D. Rafael Quesada y Arango, en calidad de interventor para llevar la cuenta y razón; pero después conociéndose lo inútil

de la medida, supuesto que las cuentas había de glosarlas y aprobarlas el tribunal mayor, quedó sin efecto el nombramiento.

Segun presupuesto formado por Krüger en su informe de 24 de Febrero de 1839 sobre continuar el camino hasta el Jardín Botánico, el costo para traerlo desde la alcantarilla de Barreto, entre la loma del Mirador y el barracón de la viuda de Palomares, al pié del Castillo del Príncipe ~~atravesando~~ el paseo de Tacón cerca de la fuente de Esculapio, y el jardín exterior por encima de la Zanja, ~~hacia~~ á espaldas de la casa de Beneficencia, frente al Tivoli y Dragones, hasta entrar sobre el puente de Galeano por el Campo de Marte en el Botánico, como se ha practicado en 1840, incluso los depósitos, carrileras etc. avaluado en 60,000 pesos, llegaba a 135,313 pesos, agregados a los cuales 11,581 de contingencias y depósitos de ingenieros, forman la suma de 148,844 pesos, que era mucho más caro que la otra línea trazada por la calle de San José, paralela inmediata á la Zanja, más hacia la Calzada de San Lázaro, en que también se pensó, la cual importaba 117,654 pesos.

Krüger opinaba que era preferible á estas dos líneas, otra que fu se por la calzada de San Luis Gonzaga, dejando dos calles laterales has ta terminar en el Campo de Marte, donde se establecerían los almacenes de depósito. El proyecto principal de la Junta era traer el camino hasta el cuartel de San Telmo ó el Arsenal. El costo del primero, siguiendo desde Tivoli por la Calzada de San Lázaro, entrando por el costado de la nueva cárcel hasta la bahía, doblando el ángulo que forma la muralla, se calculó en 300,571 pesos: en el segundo no se pensó entonces con formali dad, a pesar de que ^{D.} Diego Fernández Herrera, en sus cartas sobre el ferrocarril de Guanamar publicadas en el número 34 de Agosto de 1838 de las Memorias ~~de~~ Memorias de la Sociedad Patriótica, ya había promovido este particular.

El ingeniero director no aprobaba que los depósitos se estableciesen en San Telmo, por estar rodeado de calles muy estrechas, en un extremo de la población, lo que era muy molesto para los pasajeros; inconveniente igual al desventajas/almacen de Garcini, que la oposición mostrada por el Capitán General Tacón para que no se atravesara su ~~parque~~ paseo y jardín o casa de recreo. obligó a adoptar, con una inclinación de 30 piés por milla, lo que causaba un costo de un pesón^o más por persona en la conducción del carru^{je}^o, y a la carga tampoco era útil, porque ni había ~~espacio~~ espacio para almacenes generales, ni toda había de pasar á los buques, con otras razones.

En la línea de ^a San Telmo había que rebajar una ^e pequeña loma, después de cruzar la zanja, cuya loma exigía un corte de seis pies de profundidad, y la tierra que proporcionara serviría para un terraplen que era preciso hacer desde ~~antes~~ ^a ^e antes de la Beneficencia hasta la orilla del mar y requería 85,000 yardas cúbicas, el cual era indispensable para conservar la inclinación de 30 piés por milla. "La Calzada de la Beneficencia, se decía, cruza á una altura de 13 piés sobre la superficie del terreno, y formando allí un arco, se facilitaría el tránsito de la calzada. La elevación del camino sobre la ~~loma~~ ^e loma de San Lázaro tan solo es de seis piés y debía elevarse al nivel de los carriles; Desde este punto hasta la orilla del mar, distancia de 2,450 piés, se elevaría una arquería en ~~su~~ lugar de un terraplen ordinario por la dificultad de conseguir tierra y lo fácil que era la piedra; tendría 7,262 yardas cúbicas de mampostería y el terraplen demandaba 31,000 yardas cúbicas, siendo difícil el procurarse las 85 restantes, para lo que tendría que comprarse un cuarto de caballería. En el placer de la Punta una excavación de cuatro piés de profundidad. En la bahía, donde la profundidad del agua es de uno a seis piés, y hasta siete en pleamar, hay que hacer un fuerte terraplen de piedra seca conducida por los buques costeros. La línea

al Arsenal trazada por D. Diego Herrera, era de los Filtros al puente de Cristina, paralelo al de Chavez, pasando por entre el Castillo de Atarés y el caserío del Horcón, siguiendo después por la calzada de Vives hasta el Arsenal por la plaza de Jesús María, allí ⁱ atravesaría las murallas entre las puertas del Astillero y de la Tenaza, y formando una pequeña curva para doblar á la muralla de San José, y por delante ó por la espalda de la iglesia hospital de San Francisco de Paula se sigue por la Alameda y costado del Teatro Principal hasta el depósito de maderas del muelle de Luz, donde podrían hacerse los almacenes y muelles."

Kruger propuso en lugar de esos dos proyectos, un ramal desde el Jardín Botánico hasta la Punta, ya por el camino cubierto de la muralla, si los ángulos lo permitían, ó por el glácis ó explanada. En la Punta se ~~erigiría~~ erigiría un tinglado ó muelle cerrado, para las mieles y otros efectos, y un muelle á que pudiesen atracar los buques con buenas gruas ó prolongándose los carriles hasta el muelle, y si era necesario se construiría un puerto artificial que resguardarse de los nortes, por medio de un muro en seco que contuviese las aguas, dando entrada á la suficiente para el objeto. El costo del camino, tinglado y muelle fué valorado en 25,000 pesos a lo sumo.

Dr. Eusebio Valdés Domínguez.