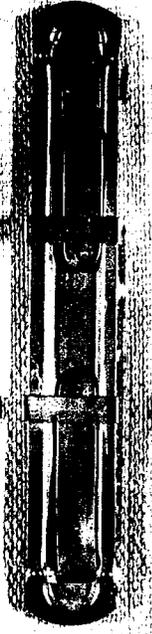


19

118





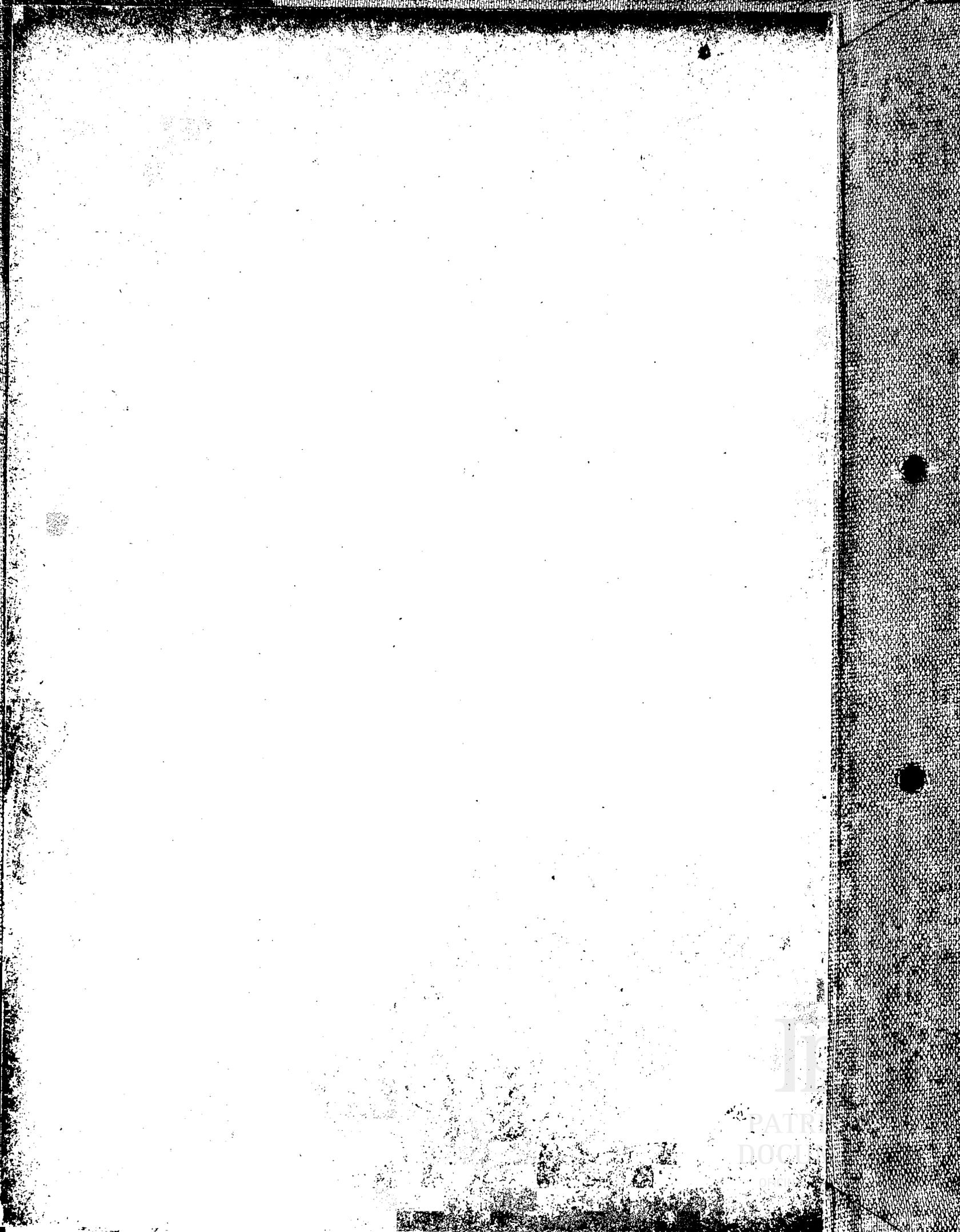
## PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

Esta versión digital ha sido realizada por la Dirección de Patrimonio Documental de la Oficina del Historiador de La Habana con fines de investigación no comerciales. Cualquier reproducción no autorizada por esta institución, está sujeto a una reclamación legal.

Perfil institucional en Facebook  
Patrimonio Documental  
Oficina del Historiador





PATR  
DOC

[La Habana : Ferrocarriles]



# EL FERROCARRIL EMPEZO A CIRCULAR EN CUBA EL 19 DE NOVIEMBRE DE 1837

Cuba fue el sexto país del mundo que tuvo los llamados "caminos de hierro".

Texto: FRANCISCO MOTA

Fotocopias: ALBERTO SANTOS

Ilustración: RENE M. SOPEÑA

El año 1814 el mecánico inglés George Stephenson había inventado la primera locomotora capaz de arrastrar un tren de carga sobre los raíles que separaban las localidades mineras de Killingworth y Hetton. Años más tarde, el día 27 de setiembre de 1825 se ponía en circulación, en Inglaterra también, el primer tren que transportaría viajeros y carga entre Stockton y Darlington. La era del ferrocarril había comenzado.

El ferrocarril ha sido, para la etapa del apogeo capitalista, verdadero motor impulsor. Alrededor de sus redes de raíles fueron roturándose nuevos campos, perforándose nuevas minas, elevándose nuevas industrias. Llegó un momento, en la lucha sin cuartel entre los "barones del robo", en el que quien dominaba el ferrocarril dominaba casi por completo la economía de cualquier país. La penetración ferrocarrilera fue rápida y audaz durante bastantes decenios del incipiente imperialismo. De 1830 a 1880, los tentáculos del capitalismo penetraron sobre raíles en los pueblos que querían colonizar o semicolonizar. Este es un hecho histórico. Sucedió en todas las partes del mundo, y Cuba no iba a ser una excepción.

Muchos historiadores —¿ingenuos?— se muestran orgullosos de que nuestro país haya ocupado el sexto lugar entre los países poseedores de ferrocarril, y de que fuese el único país de "status" colonial que tuviese caminos de hierro entre los diez primeros del planeta.

Es un hecho que casi no tiene necesidad de explicación. Nuestra isla constituía una ría colonia de explotación. Los ferrocarriles no construyeron como un lujo, sino como un negocio. Un negocio del que se esperaban altos y rápidos dividendos. Si se estudia sobre un mapa el crecimiento de las redes ferroviarias en nuestra isla, podrá ir viéndose cómo hacia zonas de fácil y reproductiva explotación se tendieron.

En 1830, la región de Güines producía más de setenta mil cajas de azúcar al año. Y también la mayor parte del arroz que se consumía en la Isla. El transporte del azúcar a La Habana encarecía en los dificultosos portes. Mucha parte del arroz se perdía sin cosechar, por ser incoesteable su transporte, ya que le resultaba difícil competir con el que, de importación, se vendía en La Habana. Un empresario audaz —nuestro capitalismo inicial está lleno de ellos—, proyectó una línea de ferrocarril que abarata ese transporte. Anteriormente se había discutido durante muchos años la construcción de un canal que nunca llegó a construirse.

Marcelino Calero y Portocarrero, un negociante andaluz que residía en Londres, después de ver el éxito del ferrocarril de Darlington, elaboró dos proyectos. Uno de ellos examinado a dotar a España de una línea férrea entre Sanlúcar de Barrameda y Rota. El segundo, con el propósito de tender un ferrocarril entre La Habana y Güines. El primero, debido a la guerra civil que asoló la Península entre los años 1833 y 1840, no pudo realizarse. Por ello, España no abrió su primera línea de ferrocarril sino el año 1848.

En cuanto a Cuba, el proyecto siguió mejor camino. El Capitán General envió el proyecto de Calero a la Real Sociedad Patriótica de Amigos del País para que la informase. Y siendo favorable, se formó una comisión compuesta por el capitán general Vives, el superintendente Villanueva; Carlos José Pedrosó y Francisco Romero Núñez, por el Consulado el marqués de Cañada Tirry y Juan Agustín Ferrety, por la Sociedad Patriótica, y Andrés de Zayas, por el Ayuntamiento de La Habana. Este grupo de personas, asesorado por el ingeniero francés Francisco Le Maur, emitió un informe que, con algunas modificaciones, aceptaba el proyecto de Calero. El día 12 de octubre de 1834 se consiguió la licencia real para llevar a cabo las obras de ferrocarril.

En este real permiso se incluían aspectos de importancia económica: "Autoriza S. M. a esa Junta (a la de Fomento, que se encargó de la parte práctica del asunto) para contratar en Inglaterra, con respetables casas de comercio que ofrezcan sólidas garantías, un empréstito de dos millones de pesos fuertes, capital nominal según la misma corporación ha pedido; hipotecando para su pago, con exclusión de las rentas reales, las que percibe la

propia junta de fomento, consistente en el uno por ciento de lo que se recauda en ese puerto, y tres cuartillos en los demás de la isla sobre importaciones, como también los rendimientos del expresado camino, y fijando un fondo que no bajará de 40,000 pesos anuales para la amortización del empréstito, según se ha propuesto".

El agente de la Junta, Joaquín de Uriarte, consiguió el empréstito de dos millones en Londres. Luego, contrató los conocimientos del ingeniero Cruger, de New York, que además de los proyectos iniciales trajo los primeros materiales y herramientas necesarios para iniciar las obras.

Además, de los Estados Unidos se trajeron los capataces, superintendentes y gran número de operarios para realizar la obra. 273 hombres y ocho mujeres en total. En los duros trabajos de terrapleneo se usaron esclavos y presidiarios. Luego, para otras labores, se contrataron isleños, a razón de nueve pesos mensuales, que causaron no pocos sinsabores a los que creían materia fácil de explotación esta especie de esclavos blancos. Pero, esto es asunto aparte.

La Junta calculó tres años para la construcción de la línea hasta Bejucal, y cinco hasta Glinés. La obra duró mucho menos de lo calculado, y si hubo algún retraso fue debido a que, al final, el Capitán General obligó a la empresa a construir la estación terminal de La Habana en lugar distinto del estudiado, ya que en su opinión estorbaba en el primer caso el plan de defensa de las todavía existentes y ya casi inútiles murallas de la ciudad.

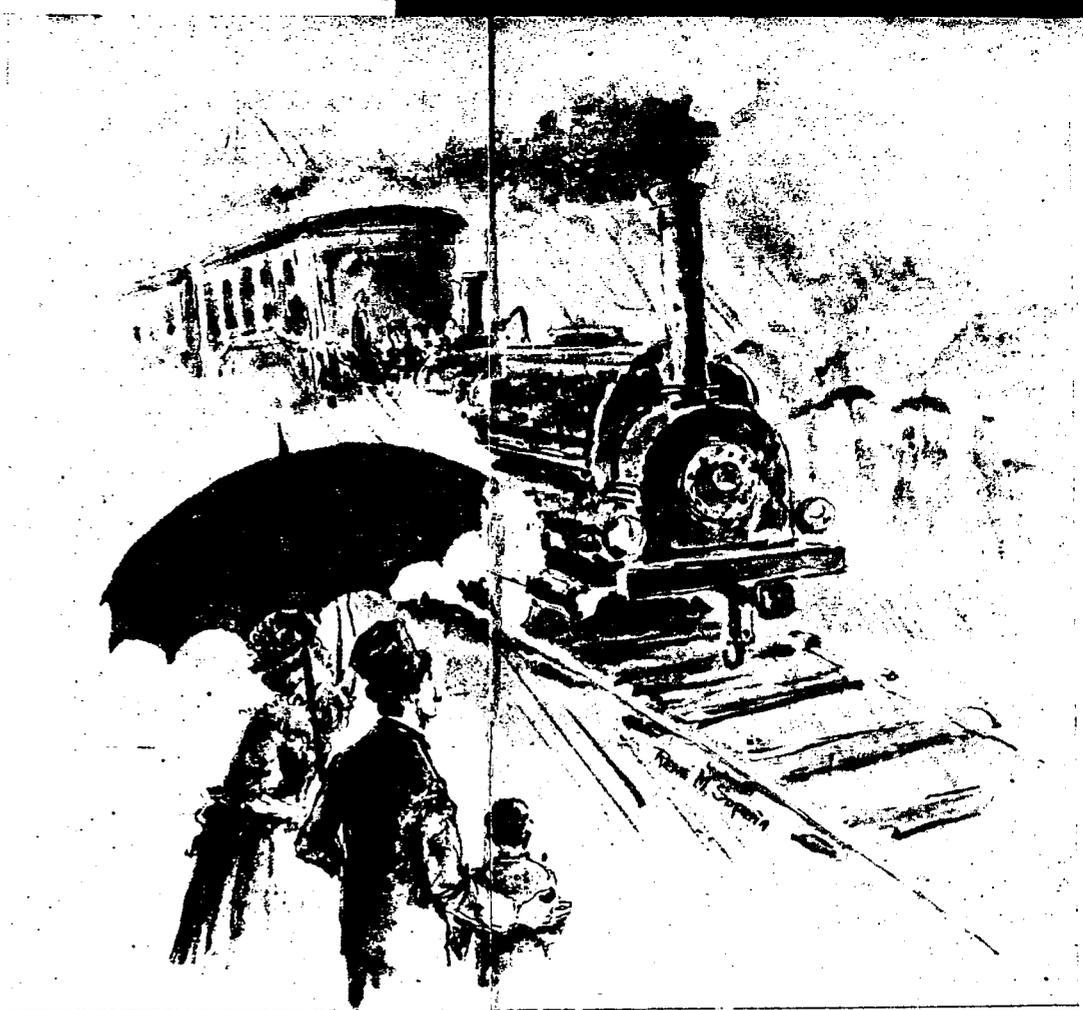


El conde de Villanueva, hombre de empresa, a cuya influencia se debió la construcción del primer ferrocarril cubano.

En lugar de estación se acabó construyendo un barracón de madera "que se pudiera volar en media hora en caso de necesidad". De aquel paradero provisional, situado en lo que se llamaba Quinta de Garcini, salió el primer tren de ferrocarril que funcionó en La Habana. Esta primera estación estaba situada en lo que hoy es la calle Oquendo, entre Estrella y Maloja. Más tarde se construiría la estación que se llamó de Villanueva, en el terreno que hoy ocupa el Capitolio Nacional.

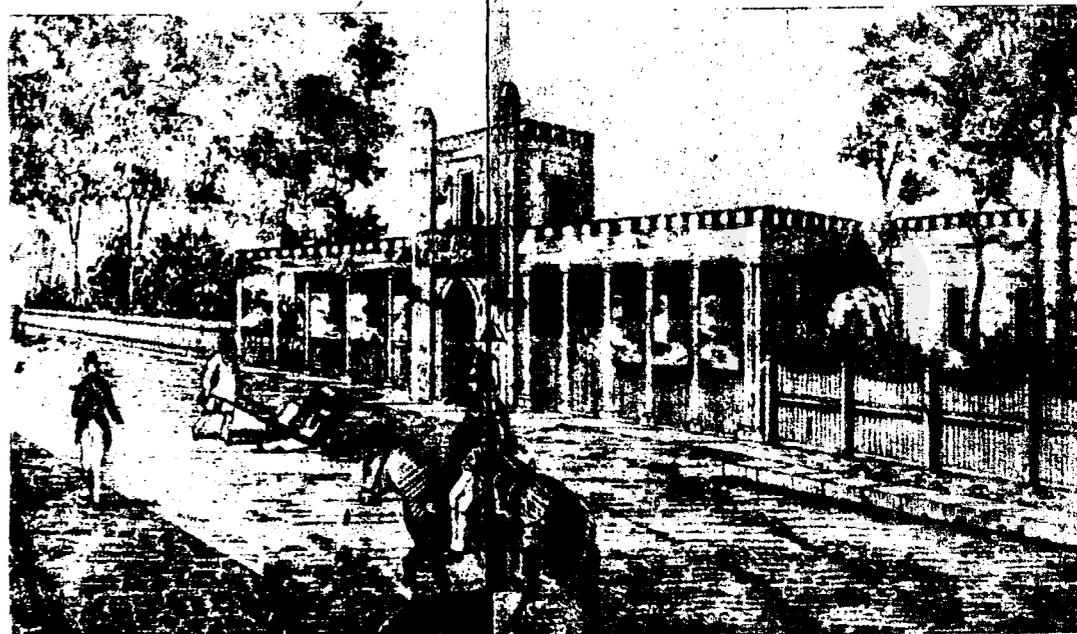
La inauguración de la primera línea de ferrocarril que hubo en Cuba, de La Habana a la ciudad de San Felipe y Santiago del Bejucal, tuvo lugar, como es bien sabido, el día 19 de noviembre de 1837.

El primer tren salió a las ocho de la mañana de aquel domingo. Desde la madrugada,



ros que efectuaron el primer recorrido en ferrocarril fue de setenta. Los que iban en primera clase pagaron por el viaje veinte reales; los que fueron en tercera sólo pagaron cinco. Aunque en ninguna parte se hace saber el número de vagones que formó aquel primer convoy ferroviario, es de presumir que fueron tres los de viajeros —de veinticuatro asientos cada uno— y quizás uno o dos vagones de carga entre la locomotora y los coches. El informe que recibió la Junta de Fomento de la comisión de caminos estaba redactado en estos términos: "el 19 del corriente, día del santo de la augusta Reina Doña Isabel Segunda, ha sido solemnizado con la apertura pública del camino de hierro de esta Capital a la ciudad de San Felipe y Santiago del Be-

jucal, conforme al acuerdo de esta Real Junta del once del corriente. La estación era sumamente desventajosa a causa de la incesante lluvia que caía desde la madrugada. Mas esta casual circunstancia dio a conocer cuánto era el ansia del público por ver en uso esta obra interesante. Setenta pasajeros acudieron en medio de un diluvio a tomar asientos, y partieron a las ocho de la mañana. El segundo salió a las dos de la tarde con otros tantos, sin haber cedido el mal tiempo, y ambas salidas fueron presenciadas por una multitud considerable de personas, agolpándose igualmente en los lugares del tránsito, movidas al principio por la curiosidad, pero que entusiasmadas a la vista del grandioso espectáculo que se les presentaba, comprendía bien su importancia y



Estación de Villanueva, cuyo frente conservaba la

4

### **CREDITO A ESPAÑA PARA FERROCARRILES**

WASHINGTON, octubre 22. (INS).—El Banco de Exportación e Importación ha extendido hoy un crédito de 8 millones de dólares para uso de los ferrocarriles nacionales de España en la compra de 22 locomotoras Diesel y variado equipo para el control del tráfico.

El nuevo equipo aumentará los ingresos de España en divisas extranjeras mediante adicionales exportaciones de hierro bruto, y con economías en los gastos anuales de funcionarios.

La rehabilitación del servicio ferroviario se realizará en la región de Galicia. El crédito está garantizado por el Gobierno y será pagadero en diez años comenzando en 1960.



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

# Cien Años de la Inauguración del Ferrocarril Entre Mataró y la Ciudad de Barcelona

**Cuba Ejerció Enorme Influencia en el Establecimiento del Ferrocarril Español. Acordados Distintos Actos en España Para Recordar esa Fecha**

*Por la Prensa Unida*

MADRID, mayo, 10. — El año actual, exactamente el 28 de octubre, se cumplirán cien años de la inauguración del primer ferrocarril que funcionó en España, el llamado "Carril de Mataró" entre esta ciudad catalana y Barcelona.

La conmemoración coincide también con el primer centenario de la muerte de don Miguel Biada Bunyol, el catalán al que se debió la creación de este ferrocarril.

El gobierno ha organizado distintos actos para recordar esa fecha memorable en que por vez primera en España un tren de viajeros recorrió los 20 kilómetros de distancia existentes entre la industriosa ciudad catalana y Barcelona.

Una comisión oficial del centenario, constituida en Mataró, va a rendir homenaje al propulsor del primer ferrocarril, don Miguel Biada, erigiendo un monumento a su memoria en dicha localidad.

Entre otros homenajes la comisión ha recordado la interesante personalidad de Biada, publicando una pequeña biografía de este personaje.

Según se desprende de esta biografía, en el establecimiento del ferrocarril español Cuba ejerció gran influencia. La vida de Biada estuvo muy ligada a la historia de Hispanoamérica del pasado Siglo, más concretamente a Venezuela y Cuba.

Nacido en Mataró en 1789, Biada emigraba a los 21 años a Venezuela, estableciéndose en Maracaibo como armador y consignatario. En la guerra de la independencia de aquel país tomó parte muy activa a las órdenes del Virrey español.

La vida del mataronés fué muy agitada durante su estancia en Venezuela, ocupando cargos de cierta responsabilidad en aquel turbulento período. Después de varias peripecias Biada marchó a Cuba, estableciéndose en La Habana.

Allí labró fortuna en calidad de armador. También en este país el dinámico catalán estuvo a las órdenes del gobierno de España, siendo nombrado capitán de una de las compañías llamadas "voluntarios distinguidos del Comercio de La Habana", creadas como medida de seguridad tras la intentona del general Lorenzo, en Santiago de Cuba.

En 1837 se realiza el proyecto del primer ferrocarril cubano, primero en la monarquía española y segundo país, después de los Estados Unidos, que estableció el servicio ferroviario en América.

"De esta coyuntura—dice la biografía de Biada—cabe sacar la primera consecuencia, un poco atrevida, de que Biada, figura relevante en La Habana, no fuera del todo ajeno a tan importante obra". Añade el autor de la biografía que "picado por la novedad y utilidad de lo que se inauguraba, pasó por la mente de Biada, como un relámpago, la idea del ferrocarril del trayecto ideal: Barcelona a Mataró".

Después de serle concedida la Cruz de Isabel la Católica, por "sus relevantes servicios y sacrificios personales, así como pecunarios en los sucesos de Venezuela", el armador catalán retornó a España en 1840.

Llegado a su patria, Biada trató por todos los medios de llevar a la práctica su sueño de dotar a Cataluña del primer ferrocarril de la península. Con la ayuda de capital inglés se creó una sociedad que había de explotar esta línea férrea, que se inauguraría meses después de morir su propulsor. El 2 de abril de 1848 acaeció su fallecimiento que precipitaron "los disgustos continuos que le proporcionaban los enemigos de la innovación", dice su biógrafo.



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

EL CONSEJO  
DE MINISTROS

# El Estado adquirirá y cederá los F. C. Unidos

Se denominarán Ferrocarriles Occidentales de Cuba...  
Administración privada con  
ayuda oficial

A prueba 30 días el Plan Económico del Transporte

Aumento a fletes por carretera, para el retiro... Centro de cría ganadera artificial en Bayamo

El establecimiento de un plan económico para todo el transporte terrestre; la reorganización de la Caja del Retiro de ese sector; y la adquisición y rehabilitación de los Ferrocarriles Unidos por el Estado fueron los principales acuerdos de la sesión del Consejo de Ministros, que también dispuso enviar al Consejo Consultivo un proyecto para el financiamiento de la operación de compra de esa empresa.

Otros acuerdos del Consejo fueron designar al señor Alberto García Valdés, interventor en los Ferrocarriles Unidos, en sustitución del señor Luis M. Chiappy, y nombrar a éste presidente de la Caja de Jubilaciones y Pensiones de Ferrocarriles y Tranvías. Se autorizó al Ministro de Agricultura para construir un centro de cría artificial en Bayamo.

A la terminación del Consejo, que empezó a las 8 y 45 de la noche del viernes y terminó a las 3 y 45 de la madrugada de ayer, se entregó la siguiente nota oficial:

"No. 1.—El Consejo aprobó una ley-decreto estableciendo un Plan Económico Nacional sobre Transporte, enfocando la nacionalización del transporte terrestre, el mejoramiento de la coordinación y la aplicación de las tarifas coordinadas, en la cual se establecen medidas para la preservación de la vida de los que transitan por la carretera y el mantenimiento de ésta, los pesos y medidas máximos de vehículos, el equilibrio de la carga y la represión del claudesinato y la competencia desleal. Se crean métodos de fiscalización y de contabilidad uniforme, y se prohíben los permisos de circulación provisionales o especiales. Se acla-

ra lo relativo al servicio de alquiler por carretera y se crea el servicio irregular para el combustible. Se complementa el servicio particular y se ordena la reestructuración de las empresas dentro de un periodo determinado. Se dispone la equiparación laboral y se establecen sanciones para los infractores.

"Otra parte de la ley se ocupa del saneamiento y reorganización de la Caja Nacional del Retiro del Transporte Terrestre y se aumentan las aportaciones del 5 al 7 por ciento de empresarios y trabajadores y del 1 al 3 por ciento sobre los fletes, además de introducir varias enmiendas en la ley de 4 de octubre de 1942.

"La ley-decreto no empezará a regir hasta los treinta días de su publicación en la Gaceta Oficial al objeto de estudiar detenidamente sus efectos en la práctica, excepto en lo que se refiere al aumento de aportaciones que empezará a regir el día primero de agosto próximo.

"Se anuncia que se repartirán copias de lunes a martes.

## LOS UNIDOS

"No. 2.—El Consejo de Ministros aprobó un proyecto de ley-decreto sobre "adquisición, operación y rehabilitación de los Ferrocarriles Unidos de La Habana y Empresas Subsidiarias".

"Por la mencionada ley-decreto se autoriza al Ministro de Hacienda, para iniciar las negociaciones necesarias, por acuerdo voluntario o mediante la correspondiente expropiación, para que el Estado adquiriera los F. C. U. H. con objeto de aportarlos a una Sociedad que se organizará y funcionará por tiempo indefinido bajo la denominación de "Ferrocarriles Occidentales de Cuba" con determinada asistencia estatal, principalmente exenciones tributarias hasta que se transforme en empresa totalmente privada. El capital autorizado de los Ferrocarriles Occidentales de Cuba será de treinta millones de pesos, de los cuales se suscribirá inicialmente la parte que se considere necesaria para el comienzo de las operaciones. Las acciones podrán ser retenidas por el Estado el tiempo que considere necesario o podrán en todo en parte ser vendidas al público. También se establece que los "Ferrocarriles Occidentales de Cuba" no podrán vender los bienes inmuebles que adquieran por aportación del Estado sino en determinadas condiciones y mediante subasta pública.

"El Estado al hacer la aportación a la nueva empresa extinguirá los créditos que los F. C. U. H. tuvieren, por cualquier motivo, por el Estado.

## VALORES POR \$20.000.000

"No. 3.—A los efectos antes expresados se acordó remitir al Consejo Consultivo otro proyecto de ley-decreto sobre financiamiento de la operación de compra a que se refiere el proyecto anterior, autorizando la emisión de valores hasta \$20.000.000 con la garantía de los productos de la venta de las acciones y bonos que emita la empresa que opere los Ferrocarriles, con los ingresos que esas operaciones produzcan y con el importe de las recaudaciones que el proyecto determina.

## GANADERIA

No. 4.—El Consejo aprobó un proyecto de ley-decreto autorizando al Ministro de Agricultura para la construcción y dotación del Centro de Inseminación Artificial de Bayamo.

## NOMBRAMIENTOS

"No. 5.—Después se acordó, a propuesta del Ministro del Trabajo, dejar sin efecto la designación del señor Chiappy, como delegado interventor del Gobierno ante la empresa denominada "Ferrocarriles Unidos de La Habana y Almacenes de Regla Limitada", designándose en su lugar, al señor Alberto García Valdés.

"No. 6.—El Consejo acordó la designación del señor Luis Manuel Chiappy, en el cargo de presidente titular del Directorio de la Caja General de Jubilaciones y Pensiones de Empleados y Obreros de Ferrocarriles y Tranvías, en lugar del señor Alfredo García Rodríguez".

EL PROBLEMA DE  
LOS F. C. UNIDOS

## Dos mil cesantías y jubilaciones se decretarán

Se informó en Trabajo...

Necesarias para la costeabilidad... Suspenderán los convenios colectivos

Tomó posesión el nuevo Interventor General

Comisión para la rehabilitación del material... Se crearán nuevas fuentes para reforzar el Retiro

Más de dos mil cesantías se producirán en los Ferrocarriles Unidos de La Habana, al proceder el nuevo Delegado Interventor del Gobierno en dicha empresa, señor Alberto García Valdés, a aplicar el Plan Económico propuesto por la Junta Nacional de Economía, según se informó en el Ministerio del Trabajo, después de la toma de posesión del nuevo funcionario.

Se asegura que prácticamente las cesantías no llegarán a doscientas, ya que más de mil ochocientos obreros serán jubilados, para lo cual se crearán nuevas fuentes de ingreso a la Caja de Retiro Ferroviario y Tranviario.

Para poder llevar a cabo este movimiento, es necesario suspender los convenios colectivos de trabajo, existentes entre la empresa y la Delegación número 2 de la Hermandad Ferroviaria, aspecto que, según se asegura, es contemplado en la ley aprobada por el Consejo de Ministros.

A presencia del Ministro del Trabajo, señor Arsenio González, tuvo lugar al mediodía de ayer la toma de posesión del nuevo Delegado Interventor del Gobierno en los Ferrocarriles Unidos de La Habana, señor Alberto García Valdés, en sustitución del señor Luis M. Chiappy, que fué nombrado presidente de la Caja de Retiro Ferroviario.

Una vez realizada la toma de posesión, y después de firmarse el acta de rigor, el señor Luis M. Chiappy presentó al nuevo inter-

ventor a los jefes de departamentos de los Ferrocarriles Unidos de La Habana, que habían sido citados previamente.

Seguidamente, el nuevo interventor, señor García Valdés, les explicó que iba a cumplimentar una sentencia y que la labor a él encomendada es penosa, pero que el gobierno se ve en la necesidad de hacer costear la empresa y adoptar medidas dentro de la realidad.

Agregó que su gestión es igual a la de Autobuses Modernos, donde tuvo que aplicar las leyes que se promulgaron para hacer operante esa empresa.

Dijo considerar que la experiencia es un factor importante, por lo que espera obtener de los viejos jefes de la empresa, conocedores de todos sus problemas, la ayuda más decidida en su gestión.

Por su parte, el interventor saliente, señor Luis M. Chiappy, dió las gracias a todos los jefes y a cuantos colaboraron con él durante el tiempo que desempeñó el cargo, y les pidió que prestaran al nuevo interventor la misma cooperación que le ofrecieron a él.

### HABLARA CON LOS OBREROS

Se anunció en las oficinas de los Ferrocarriles Unidos de La Habana, que mañana, lunes, el interventor recibirá a los dirigentes de la Delegación número 2, a los que informará sobre sus proyecciones al frente de dicha empresa, como representante del Gobierno.

### LA REHABILITACION DEL MATERIAL

Se conoció en el Ministerio del Trabajo, que lo referente a la rehabilitación del material y equipos de la empresa, será objeto de resolución por parte de una Comisión que con carácter de asesora del interventor forma parte de las medidas dispuestas en la ley decreto acordada.

### SEGUIRA EN AUTOBUSES

El señor García Valdés, a pesar de ocupar la intervención de los Ferrocarriles Unidos de La Habana, continuará desempeñando la presidencia de Autobuses Modernos, por existir en el contrato suscrito por el BANFAIC cuando dió el préstamo de un millón doscientos mil pesos a dicha empresa, una cláusula que estipula que hasta que no se liquide dicho préstamo tendrá que permanecer en la presidencia de Autobuses Modernos.

## EL PLAN ECONOMICO

El Ministro del Trabajo fué interrogado sobre las atribuciones del nuevo interventor y las disposiciones de la ley aprobada por el Consejo de Ministros, respondiendo que el señor García Valdés lleva el encargo de aplicar el plan económico que ha acordado el Gobierno, de acuerdo con el propuesto por la Junta Nacional de Economía. Agregó que no podía entrar en detalles, ya que la ley es muy extensa, aun cuando señaló que contempla la suspensión de los convenios colectivos de trabajo y la adopción de medidas tendentes a hacer costear el funcionamiento de los Ferrocarriles Unidos de La Habana, pero observándose su aplicación con verdadera justicia.

## LA CTC

El secretario general interino de la Confederación de Trabajadores de Cuba, señor Gilberto Goliath, visitó al Ministro del Trabajo, interesándose por obtener detalles en relación con el acuerdo del Consejo de Ministros sobre los Ferrocarriles Unidos de La Habana, en lo que se refiera al aspecto sindical.

A su salida del despacho del Ministro, declaró que no había podido conocer nada concreto, ya que el Ministro le había informado que en una edición extraordinaria de la Gaceta Oficial de ayer se publicaría la ley.

## CONVOCAN A LA FEDERACION

Dirigentes de la Federación Nacional Hermandad Ferroviaria que visitaron el Ministerio del Trabajo declararon que inmediatamente sería convocada una reunión extraordinaria para considerar la situación que se crea en el sector de los Unidos.

Añadieron que el problema de la Caja de Retiro Ferroviario no tiene solución, ya que aumentar el tipo de tributación no resuelve nada, y mucho menos con reducir el porcentaje de las nóminas de los sectores que contribuyen a ella.

En relación con el nombramiento del nuevo interventor de los ferrocarriles declararon que los trabajadores no podían aceptarlo, "ya que saben de antemano que su labor será análoga a la rendida en Autobuses Modernos, a la vez que consideran que el momento no es para aumentar las filas de los sin trabajo, sino por el contrario proporcionar medios económicos que hagan posible la subsistencia del trabajador".

## INFORMAN A MUJAL

Se informó en las oficinas de la CTC que el secretario general interino, Goliath, informó telefónicamente a Eusebio Mujal sobre el problema de los ferrocarriles, a la vez que le dió a conocer el criterio de varios dirigentes de la central sindical, en el sentido de que su presencia resulta necesaria en Cuba en estos momentos.

## RENUNCIO BOLANOS

En el Ministerio del Trabajo, el dirigente obrero ferroviario señor Javier H. Bolaños informó que había presentado la renuncia a todos sus cargos como líder sindical, pero no a la presidencia de la Federación Nacional

Hermandad Ferroviaria, puesto que quiere dedicarse a defender los intereses de los trabajadores ferroviarios y de los jubilados y pensionados del sector.

Añadió el señor Bolaños que había presentado por carta, sus renuncias al señor Goliath, secretario de la CTC.

## EN EL CONSEJO CONSULTIVO

Para el próximo jueves, a las cuatro de la tarde, ha sido convocado el pleno del Consejo Consultivo, para conocer del proyecto de Ley-decreto aprobado por el Consejo de Ministros sobre "adquisición, operación y rehabilitación de los Ferrocarriles Unidos de La Habana y Empresas Subsidiarias".

Con toda urgencia se propone el Consejo Consultivo informar sobre el referido proyecto de Ley-decreto.

## Explotación capitalista, crisis económica y acción imperialista yanqui: causas de la crisis de los Ferrocarriles Unidos

- Quinientas mil traviesas podridas.
- La crisis económica avanzante.
- La corrupción servil de los interventores gubernamentales.

Por O. PINO.

Hablando de las causas de la actual crisis ferroviaria —especialmente la que se refiere a los Ferrocarriles Unidos—, ayer nos referimos a la influencia que tiene en la misma el monocultivo azucarero.

Hoy, vamos a referirnos a los otros tres más importantes factores determinantes de la precaria situación en que se encuentran las empresas ferrocarrileras.

Estos son:

- 1.—El modo de explotación capitalista;
- 2.—La crisis que va dominando la economía cubana;
- 3.—La acción imperialista de los Ferrocarriles Consolidados.

### EL MODO DE EXPLOTACION

Decía el Partido Socialista Popular en la importantísima resolución sobre la crisis de los Ferrocarriles Unidos a que hicimos referencia ayer —resolución que apareció en el número 135 de la revista "Fundamentos" y en nuestro HOY— lo siguiente:

"El modo de explotación capitalista y la estructura semi-colonial de nuestra economía determinan, en segundo lugar, que los dueños de los Ferrocarriles Unidos —imperialistas ingleses— los hayan operado con los métodos típicos de explotación imperialista, que procura extraer los beneficios más altos con las menores inversiones posibles, para lo cual fomentan deliberadamente el atraso económico del país, imponen fletes prohibitivos que son un obstáculo al incremento de la producción nacional, agraria e industrial, mantienen un servicio inadecuado, reducen las reparaciones al mínimo y procuran empeorar constantemente las condiciones de vida y trabajo de los obreros y empleados".

### 500 MIL TRAVIESAS PODRIDAS

Cuanta verdad hay en ese enjuiciamiento es cosa que puede probarse tomando inclusive cualquiera de sus apreciaciones y confrontándola con los hechos reales.

Tomemos por ejemplo el caso del mantenimiento del equipo y las vías. Para embolsillarse como ganancia lo que debió ser invertido en ese capítulo, los magnates británicos propietarios de los Ferrocarriles Unidos hace mucho tiempo que redujeron las reparaciones a un mínimo, como bien dice el FSP, y abandonaron prácticamente todos los trabajos de conservación y mantenimiento.

Con esto, se han ahorrado cientos de miles de pesos en materiales y jornales, pero, ¿cuáles han sido las consecuencias de tan absurda política?

Vamos a verlo:

De acuerdo con un estudio hecho recientemente por ingenieros considerados como imparciales, resulta que en 1948, en las vías de los Ferrocarriles Unidos, el 16 por ciento de las traviesas, más de 500 mil, se hallaban ¡completamente podridas!

Estas traviesas en mal estado, que representan tan peligrosísimo porcentaje del número total existente en las vías bajo control por la citada empresa, de una parte, auguran la posibilidad de que un día ocurra un desastre ferroviario de incalculables consecuencias. De otra, implican que el servicio de transporte que prestan los Unidos tiene que ser forzosamente muy deficiente.

Y téngase en cuenta que esto fué en 1948. De entonces acá la situación ha empeorado, toda vez que los planes liquidacionistas de la empresa se han acelerado.

Pero, hay más todavía.

En otra investigación técnica, se señalaba que "los rieles instalados en 1463 kilómetros de vía de los Ferrocarriles Unidos tienen más de 30 años, y de éstos, más de la mitad tiene sobre 40 años" mientras por otra parte, "el balasto, el drenaje y el control de la vegetación también muestran los

serios defectos de la falta de mantenimiento y la carencia de planes efectivos de conservación".

Todo lo anterior se presta, sin lugar a dudas, para más amplios comentarios. Hagamos solamente, sin embargo, una observación más. Ahora se habla de desplazar entre 1800 y 2000 trabajadores ferroviarios, como uno de los puntos básicos para la "reorganización" de los Ferrocarriles Unidos.

Pues bien, ¿acaso no resulta una contradicción tal intento, si se considera la situación real de una empresa verdaderamente urgida de miles de brazos dedicados al acondicionamiento de las vías destruidas, al control de la vegetación adyacente, a la reparación y conservación del equipo enmohecido y abandonado?

LA CRISIS ECONOMICA

La crisis económica que invade el país es otro factor que se añade a la crisis de las empresas ferroviarias, sobre todo de los Ferrocarriles Unidos.

A este respecto, y como exposición de la situación, lo mejor es reproducir el párrafo correspondiente a la Resolución del PSP ya citada, y que dice:

"La crisis económica que se ha generalizado con la restricción de la zafra azucarera y que avanza hacia la creación de una situación catastrófica, agrava aún más la crisis específica de los Ferrocarriles Unidos."

Y, luego:

"La seria disminución del volumen de exportación de una serie de productos, que se viene operando desde 1948, y la disminución del tráfico interior de otros productos industriales y agrícolas, agravada en los últimos años, afectan también las entradas del ferrocarril."

Por eso, al plantear la solución a la crisis ferroviaria, el PSP expone:

"La crisis de los Ferrocarriles Unidos está íntimamente ligada —como es comprensible— con la crisis que invade toda la economía del país, y su verdadera solución ha de considerarse en estrecha relación con la lucha contra las restricciones de la zafra y las siembras de tabaco, con la lucha por el establecimiento de relaciones comerciales con la Unión Soviética, la China Popular y las democracias populares, con la lucha por la reforma agraria que acabe con el latifundismo y entregue gratuitamente la tierra a los campesinos y obreros agrícolas, por el subsidio a los desempleados, por la protección y fomento de la industria nacional y demás medidas de lucha efectiva contra la crisis económica."

LA ACCION DE LOS CONSOLIDADOS

Finalmente, y de nuevo tomando como base el análisis exhaustivo del PSP, tenemos el factor de crisis que significa la acción por trasmano de los ferrocarriles Con-

solidados, bajo control por los yanquis, y que pretenden asimilarse la empresa de Los Unidos para consumir el monopolio del transporte ferroviario en Cuba.

Dice la Comisión Ejecutiva Nacional del PSP:

"La crisis particular que sufren los Ferrocarriles Unidos ha sido consciente y deliberadamente agravada por los gobernantes a través de las intervenciones y otros medios, siguiendo un plan de los imperialistas yanquis que procuran hacer en los ferrocarriles lo que hicieron años atrás con la producción de electricidad: establecer un monopolio nacional absoluto. Ya la Cuban Railroad Company se ha apoderado de todos los ferrocarriles independientes con excepción de los Unidos y alguno otro de menor importancia como el de Yaguajay. Los "xpresos" que constituían una empresa aparte también están en sus manos. El control y el dominio de los Unidos que pretenden lograr con la cooperación de los gobernantes serviles que se prestan a sus manejos, le daría la oportunidad de establecer la tiranía de su monopolio sobre todas las comunicaciones ferroviarias de la Isla."

"Los interventores gubernamentales, desde 1949 hasta hoy, que han administrado la empresa de los Unidos como dueños absolutos, han procedido invariablemente a aumentar los gastos de operación, a hinchar las nóminas con parientes, familiares, socios y amigos políticos, a desorganizar ciertos sectores de trabajo, como los talleres, a defraudar la empresa con carros cargados que figuran como vacíos, a montar costosos programas de propaganda inútil, todo con la finalidad de sacar beneficios personales y agudizar la crisis de los ferrocarriles a fin de crear una situación que obligue a escoger entre la quiebra total y el monopolio de los Consolidados, el despido en masa, la jubilación forzosa y las rebajas de salarios, alternativas igualmente inaceptables para el país y para las masas trabajadoras."

FE DE ERRATAS

En nuestro primer artículo sobre la crisis ferroviaria se deslizó una errata que queremos salvar. En uno de los párrafos finales se decía que los constructores de los ferrocarriles que cubrieron las tres provincias orientales "tendieron la línea divisoria de las aguas". Esto desde luego es un absurdo. Van Horne era un hombre de capacidad, pero no disponía de la legendaria varilla de Moisés, que abrió el mar Rojo en dos. Debió decir: las "ferrovias, se tendieron siguiendo la dirección de la línea divisoria de las aguas."



## La historia del ferrocarril cubano (I)

# La historia de los ferrocarriles cubanos es la de la penetración imperialista en nuestra patria

- El primer ferrocarril de Cuba y la industria azucarera.
- El imperialismo inglés extiende sus brazos a Cuba.
- Los yanquis no se quedan detrás: Van Horne y los Consolidados.

Por O. PINO

El proceso de nacimiento, desarrollo y crisis del sistema ferroviario cubano, es quizá el capítulo más apasionante e instructivo de nuestra historia económica.

Contiene, en su propia trayectoria, la trayectoria de todas las demás ramas de la producción nacional, con todas sus hondas implicaciones económico-sociales.

Es la historia de la vasta red ferroviaria de Cuba, en primer lugar, la historia de la industria azucarera. Con sus grandezas. Y sus miserias. Cañas y rieles

han sido una y la misma cosa desde el siglo pasado. Y si bien los ferrocarriles han surgido y se han desarrollado a costa del azúcar, no es menos cierto que, sin los ferrocarriles, tampoco el azúcar hubiera podido crecer y desarrollarse.

La industria azucarera, determinó en verdad el nacimiento de los ferrocarriles cubanos y su extraordinario progreso posterior. Pero esa misma industria que les dió vida hoy día amenaza con llevarlos a la ruina, en una quiebra de relevantes consecuencias para la economía del país.

Más abajo abundaremos sobre esto; por ahora, debemos recordar, igualmente, que la historia del sistema ferroviario cubano es también el fragmento más expresivo de la historia de la penetración imperialista en la economía cubana, la cual refleja en todos sus impresionantes matices de explotación, lucha inter-monopolista y saqueo sistemático e implacable de nuestras riquezas.

La historia de los ferrocarriles cubanos comenzó hace 116 años.

Lancemos una fugaz mirada sobre ella:

### AZUCAR Y CAMINOS REALES

El primer ferrocarril que corrió sobre rieles asentados en tierra cubana, lo hizo en fecha ya tan lejana como el año 1837. La línea inicial, fué planeada para cubrir el corto trecho de varios kilómetros que separa a La Habana de Güines. Cuando se inauguró, estaba construida ya la porción que unía la capital con Bejuco; fué el primer tramo ferroviario de Cuba, y también de toda la América de habla española.

Este ferrocarril, surgió como una necesidad de la industria azucarera.

Esta, por los años '30 del siglo pasado estaba recorriendo una de las etapas más decisivas de su historia. Algunos años antes, había tenido lugar la revolución de Haití, que trajo como consecuencia la destrucción de su producción azucarera, que fué asimilada por Cuba. Además, en 1837 —el mismo año que se inauguró el ferrocarril— fué introducida la máquina de vapor en la industria de la caña, hecho que tuvo trascendentes consecuencias.

La industria azucarera cubana, a la que impulsaban de esta manera tan importantes factores, encontró sin embargo un obstáculo para su desarrollo: la falta de transporte adecuado.

a tracción animal y los caminos públicos y vecinales entonces existentes — sólo transitables cuando no llovía— eran una impedimenta fundamental para el progreso de la industria.

4

En 1830, por ejemplo, una caja de azúcar valía unos 16 pesos. Pero, trasladar esa caja de Güines a La Habana, pongamos por caso, costaba 4 pesos, es decir, que transporte representaba hasta el 25 por ciento del valor de la mercancía.

### LOS PRIMEROS FERROCARRILES

Contra esta situación se produjeron los productores azucareros.

Y, en 1837 como hemos dicho, culminó la serie de esfuerzos enderezadas a la solución del problema del transporte cubano, con el establecimiento de la primera línea de ferrocarril que habría de unir a La Habana con Güines, entonces el centro de las zonas productoras de azúcar de la Isla: las tres provincias occidentales.

Verdaderamente, el ferrocarril cubano nació, como "una herramienta del azucarero".

A esta primera línea ferroviaria siguieron muchas.

En esta época, la industria azucarera experimentaba el proceso capitalista de desarrollo, a la vez que de concentración de su producción. Se reducía el número de ingenios, pero los que desaparecían eran reemplazados por otros de mayor capacidad.

La producción aumentó notablemente, y por tanto también aumentaron las necesidades del transporte. Y así, empezaron a multiplicarse los sistemas ferroviarios —casi todos pequeños, aislados y constituidos con capital nativo— para unir las distintas zonas cañeras con los puertos de embarque.

En 1892 ocurrió algo de singular trascendencia.

### ENTRA EL IMPERIALISMO EN ESCENA

Ese año, con el fin de levantar un capital más sólido para ampliar la industria ferroviaria de modo que cubriera las necesidades azucareras, se hizo una emisión de bonos, que se pusieron a la venta en Londres.

Por entonces, aquello que Lenin había definido como la etapa superior del capitalismo, el imperialismo, estaba en pleno desarrollo.

El capitalismo inglés había entrado briosamente en este período unos años antes y, cuando los bonos ferroviarios de Cuba fueron puestos en venta en Londres, decenas de ávidas manos se tendieron hacia ellos, cotizándolos en su justa perspectiva. Los bonos fueron rápidamente adquiridos y varios tentáculos finan-

21

cieros británicos se extendieron a través del Atlántico hasta alcanzar nuestra Isla.

Había surgido una nueva corporación: los "Ferrocarriles Unidos de Cuba".

### CONCENTRACION DEL CAPITAL

Los magnates ingleses que dominaron "los Unidos", no perdieron su tiempo. En un corto período, absorbieron buena parte de las pequeñas empresas ferroviarias aisladas que había en Cuba y entraron de lleno, mediante procedimientos típicamente colonialistas, en el monopolio del transporte ferroviario isleño.

Al cabo de dos décadas republicanas, la red ferroviaria existente al oeste de la provincia de Las Villas estaba prácticamente toda en sus manos y las acciones que tenía en su poder poseían más de media docena de nombres de empresas.

En el cincuentenario de nuestra República, luego de un proceso de medio siglo, la corporación inglesa "Los Unidos" puede contar como parte constituyente de su negocio, con el control de las siguientes empresas ferrocarrileras: "Cuban Central Railway Co.", "Central of Matanzas Railway Co.", "Cuban International Express & Transportation Co." "Mariano & Havana Railroad Co."

Es decir, casi el 50 por ciento del sistema ferroviario cubano, está en su poder.

### LOS YANQUIS NO SE QUEDAN ATRAS

Cuando los yanquis se aposentaron en Cuba, luego de la Guerra de Independencia, en calidad de interventores, se hallaron con que sus compadres imperialistas británicos les habían tomado la delantera en el control de transporte por ferrocarril.

Debido a la importancia de éste con relación a la industria azucarera, los capitalistas norteamericanos comprendieron que tenían que hacer algo al respecto, si era que querían adueñarse de la riqueza fundamental de nuestra Isla.

Algo en su favor encontraron: de Las Villas hacia Oriente, la explotación ferroviarias estaba virgen. Pero algo también tenían en su contra: una ley les impedía obtener por concesión los terrenos necesarios para tender las líneas.

4

3

La ventaja, sin embargo, fué aprovechada y el obstáculo vencido. La ley impedía la "concesión" de los terrenos; pero no impedía comprarlos. De modo que, por una bicoca, se fueron haciendo dueños de la larga franja de terrenos necesaria para la construcción del sistema ferroviario. No gastaron casi nada en la compra de terreno, y, para ahorrarse los gastos en puentes, tendieron la línea divisoria de las aguas, de modo que atravesó la Isla por el medio, de Santa Clara, a la ciudad de Santiago de Cuba.

La empresa fué llevada a cabo por William Van Horne, el constructor famoso del ferrocarril "Canadian Pacific", y tuvo el apoyo de los capitalistas y el gobierno y a n q u i, que luego echaron al cesto los planes iniciales del mismo para el desarrollo del ferrocarril y lo pusieron íntegramente al servicio de la super-explotación colonial de Cuba a través de la industria azucarera.

El proceso de control monopolista de este ferrocarril por la empresa yanqui "Consolidated Railways of Cuba" fué similar al de los "Ferrocarriles Unidos".

Los "Consolidados" hoy poseen todas las acciones de la "Cuba Railroad Co." y de la "Cuban Northern Railways", que a su vez es dueña del 86.3 por ciento de las acciones de la "Guantánamo & Western Railways Co." Y por medio de estas dos filiales, controla todo el sistema ferroviario que cubre como una red las tres provincias orientales.

EL CONVENIO DE EXPLOTACION

Tenemos, ahora, pues, dos empresas controlando el transporte ferroviario de nuestro país. Una yanqui. Otra inglesa. Cada una, en este sentido, con una porción de territorio nacional bajo su control. De aquí para allá, rieles yanquis. De allá para acá, rieles ingleses. Cada una, vivienda del azúcar y de Cuba.

Aparentemente, las dos respetándose, como sujetas a un mismo convenio de explotación. Pero, en el fondo, ambas rivales. La yanqui queriendo absorber la inglesa. La inglesa, defendiéndose del monstruo que la arruina para dominarla.

Entre ambas, y perdiendo en la pelea, nuestra patria.

Tema éste, que puede dar lugar para otra información.

Sea la de mañana.

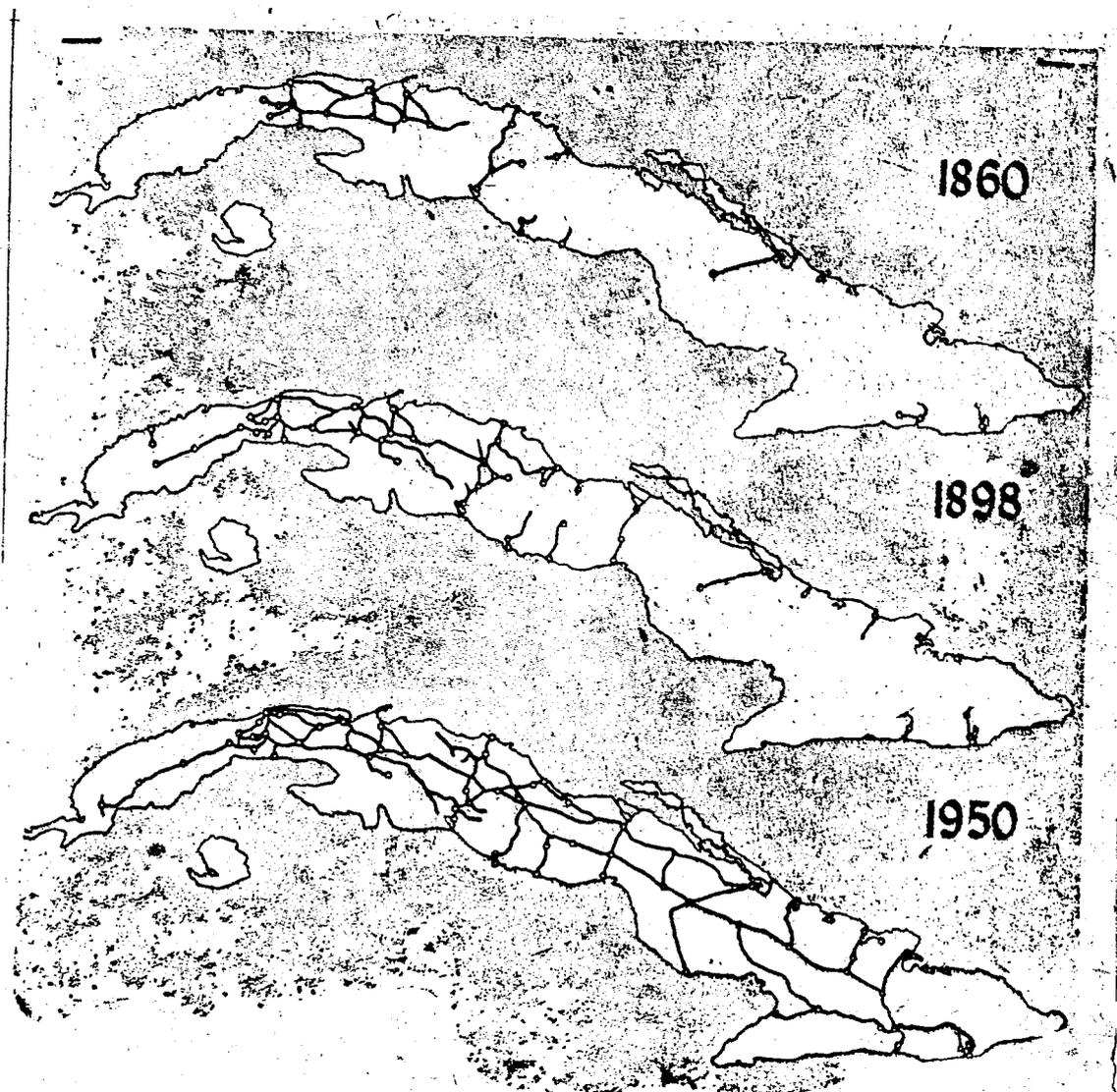
*[Handwritten signature]*



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

4



La ilustración expone el proceso de desarrollo del transporte ferroviario de Cuba. Obsérvese cómo la expansión ferrocarrilera está ligada a la expansión azucarera, a la que se debe. Nótese, también cómo las vías ferroviarias, siempre van buscando el mar, los puertos de embarques de azúcar. Los ferrocarriles no se han desarrollado de acuerdo con las necesidades de nuestra economía, sino de acuerdo con las necesidades azucareras. Sin la caña, en las actuales condiciones coloniales de nuestra economía, la industria ferroviaria no podría vivir. Y viceversa.

# Catorce Millones y Medio por los Unidos

*may 29 1962*  
**Pagará el magnate sueco Axel Wenner Green. Preciso eliminar el exceso de empleados. Alza de los valores**

LONDRES, junio 29. (INS). — En la Bolsa de Valores de Londres, se registró hoy un alza espectacular que llegó hasta a doce dólares por acción, en los valores de los Ferrocarriles Unidos de La Habana, propiedad británica, debido a los informes de que dichos ferrocarriles serían vendidos dentro de pocas semanas, al financiero sueco, Axel Wenner Gren.

(El abogado de Wener Green, en La Habana, doctor Guillermo Belt, ha declarado que el precio de venta será de catorce millones quinientos mil dólares y que se ha llegado a un acuerdo en principio entre Wenner Gren, el gobierno cubano y los fideicomisarios de los accionistas, estimando que la negociación se terminara dentro de dos o tres semanas.

(Según Belt, el problema principal pendiente de solución, es sobre la eliminación de los empleados excesivos del ferrocarril—, pero existe la impresión de que los líderes obreros y el gobierno cubano encontrarán una fórmula para solucionar esto. Los ferrocarriles que no pueden cubrir sus gastos, han estado desde hace varios años intervenidos por el gobierno cubano).

*San Juan 29/6/62*



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

## La cartilla imperialista del gobierno de facto (II)

# Propicia el gobierno el monopolio ferroviario que busca el imperialismo

- Cuáles son los planes de monopolización del imperialismo.
- El presidente del Banco Nacional y "Report on Cuba".
- El sueco Wenner-Green y los últimos hechos.

Por O. PINO.

El plan de monopolización del transporte ferroviario de Cuba, antigua ambición del imperialismo yanqui, está precisado en la parte del informe de la "Misión Truslow" que se refiere a las empresas de servicio público.

El gobierno de facto ha hecho suyo este plan.

Los técnicos del imperialista Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento expusieron en "Report on Cuba", en efecto, que la "solución" mejor a la crisis de los Ferrocarriles Unidos consistía en lo siguiente:

1.—Fusionar los Unidos con los Consolidados;

2.—Resolver el gobierno de Cuba y el Banco Nacional todas las dificultades financieras que implica esa operación, debido al estado de crisis de los Unidos

3.—Desplazar a todos los trabajadores "que no sean necesarios" y jubilar a los que tengan edad para ello;

4.—Suprimir las restricciones que puedan impedir el establecimiento de nuevas líneas de ferries y sea-trains;

5.—Localizar todos los talleres ferroviarios en un lugar y suprimir los que tienen actualmente los Unidos en la capital, liquidando las propiedades;

6.—Modernizar equipos y mejorar vías;

7.—Revisar las tarifas ferroviarias;

8.—Apoyar el gobierno de Cuba al transporte ferroviario en su competencia con el de por carretera.

### MANIOBRAS DEL GOBIERNO

A simple vista se comprende que la "solución" del Banco Internacional que acabamos de reproducir de manera esquemática, condu-

ce como una flecha a la consumación del monopolio ferroviario y a su control por la empresa yanqui de los Consolidados.

También, viene a desembocar en el desplazamiento en masa de miles de obreros, en la agravación de la crisis de la caja de jubilaciones, en el financiamiento por el gobierno de Cuba de toda la operación inicial de la formación del monopolio —¡los yanquis no arriesgan un sólo centavo!—, en la revisión para el aumento de las tarifas de flete y transporte.

Fues bien, según habíamos dicho en nuestra anterior información, en todos y cada uno de los problemas económicos cubanos, el gobierno de facto se orienta de acuerdo con los intereses imperialistas, meridianamente expuestos en el informe de la "Misión Truslow" del Banco Mundial.

Y en esto de la crisis de los Unidos, hay una prueba más.

De una parte, el proyecto del Banco Nacional para resolver esa crisis, y de otra, el desarrollo de los últimos acontecimientos con relación al mismo asunto, todo, absolutamente todo, está indicando que en estos momentos el gobierno de facto trabaja febrilmente para conjurar los distintos intereses financieros que giran alrededor del negocio ferroviario de Cuba, con el fin de imponer como salida final al mismo, la salida pro-imperialista recomendada por la "Misión Truslow".

### LO DEL BANCO NACIONAL

Tenemos primero lo del Banco Nacional.

A fines del mes de enero, el Presidente de ese organismo, el doctor Martínez Sáenz, dió a la publicidad su plan con relación al destino de los Ferrocarriles Unidos. En lo esencial, este plan, es el plan de la "Misión Truslow", aunque cualquier ingenuo se sorprenda en principio, al ver al presidente de una institución tan "nacional" defendiendo un plan tan, pero tan descodadamente anticubano.

Observemos algunas de las similitudes nada casuales entre la solución a la crisis ferroviaria presentada por los economistas y sociólogos del imperialismo que integran la "Misión Truslow" y la propuesta por el doctor Martínez Sáenz:



PATRIMONIO  
OCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

**1.—En cuanto al monopolio:**

En "Report on Cuba" se dice que la solución al problema ferroviario es que "los Unidos y los Consolidados se fusionen en una sola compañía". Y, ¿qué propone el presidente del Banco Nacional? Pues que se arribe a una etapa en que "los Consolidados administrará la operación de los Unidos, hasta que lleguen a unificarse sobre bases permanentes".

Es decir, uno y otro propician el monopolio ferroviario.

**2.—En cuanto a la ayuda gubernamental.**

El Banco Mundial de Reconstrucción y Fomento demanda que "el gobierno de Cuba dé todo su apoyo a la reorganización —de los Unidos y los Consolidados— y dé también razonables garantías... para permitir que la nueva compañía lleve adelante un adecuado programa de rehabilitación y pueda funcionar sobre la base de autosuficiencia".

**Solución del doctor Martínez Sáenz:**

Que el gobierno resuelva las deudas de la intervención, que se permita a los Consolidados embolsillarse el importe del impuesto del 2.75 por ciento cobrado a sus subsidiarias, que se suprima toda clase de impuestos y contribuciones a la citada empresa, que la banca privada, "con la ayuda del Banco Nacional" financie todos los déficits que haya en el inicio y curso de las operaciones.

Como se ve, la sola diferencia entre lo propuesto por la "Misión Truslow" y lo propuesto por el presidente del Banco Nacional reside en que la primera apunta la idea, y el segundo la desarrolla y normenioriza.

Pero, lo anterior no es todo.

**3.—Las condiciones laborales.**

Dijeron los miembros de la "Misión Truslow", que los directores de la nueva empresa —la resultante de la absorción de los Unidos por los Consolidados— deberían estar "capacitados para emplear sólo el número de obreros necesarios, del tipo requerido, y en los lugares donde se les necesitan".

Añadieron además, sin embajes, "que deberían poder despedir a los empleados no satisfactorios y jubilar a los que han llegado a edad para ello. Los aumentos de jornaleros —siguieron— sólo pueden sostenerse mediante un aumento correspondiente en la productividad".

Aquí viene lo bueno.

Al parecer, al llegar a este punto, el regente máximo de nuestra

flamante banca central, tenía el ánimo cansado de tanto elaborar sin ninguna originalidad sobre las mismas bases.

Y, entonces, sin mayores rodeos, expuso en su plan:

En cuanto al régimen de trabajo, "establecimiento de las condiciones laborales de acuerdo con lo recomendado por la Misión del Banco Mundial".

¡Abierto y cínico reconocimiento de cual había sido la fuente imperialista de la que se había valido para nutrir su anti-nacional proyecto de solución al problema ferroviario!

**EL SUECO SE ARREPIENTE**

El plan de Martínez Sáenz, como que en lo fundamental recogía lo demandado por el imperialismo, fué naturalmente acogido por el gobierno de facto. Y, a lo que se deduce, su aplicación estaría ya bien adelantada, de no haber intervenido otros factores; entre ellos, el de la aparición del capitalista sueco Wenner Green, que se decía llegó a Cuba forrado en dólares y en libras esterlinas y dispuesto a cogerse para sí solo el problema de los Unidos.

Si lo de Wenner Green fué puro alarde o si lo que sucedió fué que los otros intereses hicieron valer su predominio, es cosa que no vamos a discutir aquí, que dejamos al criterio del lector, pero es lo cierto que, luego de varios días de idas y venidas, vueltas y revueltas, el sueco vino a declarar que el no disponía de tanto dinero para la operación, que necesitaba la ayuda de los empresarios azucareros y

que había que desplazar obreros —de 1,800 a 2,000— con lo que ahora, al parecer, el problema de la solución de la crisis de los Unidos vuelve paulatinamente, a su punto de origen.

Es decir, a la propuesta de los agentes técnicos del imperialista Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.



# Hállase en su Fase Final la Venta del Ferrocarril Unido

## Exige Wenner-Gren Rebaja de la Nómina en un 25 por Ciento. Será la Venta por \$14.500,000

Por FRANCIS L. McCARTHY  
*Gerente en Cuba de la Prensa Unida*

Las negociaciones para la venta de los Ferrocarriles Unidos, de propiedad británica, a Axel Wenner Gren, multimillonario sueco, transacción por \$14,500,000, se encuentran en su fase final.

El mayor obstáculo para el cierre de las operaciones es la demanda de Wenner-Gren de que el Gobierno reduzca la nómina de la empresa en casi el 25 por ciento antes que la venta se realice.

Eso significaría el despido o retiro forzoso de entre 1,500 a

1,800 empleados de los 6,000 de la compañía, una decisión muy difícil para el Gobierno en vista del actual problema del desempleo.

El dilema del Gobierno en este punto se agudiza por el consejo de sus expertos, que consideran un estimado de \$10,000,000 debe ser utilizado sola e inmediatamente en modernizar la línea y evitar su colapso. Los rieles y el material rodante son anticuados.

El gobierno "intervino" en la empresa británica hace 4 años. Desde entonces ha operado con un "déficit" anual de entre \$3,000,000

a \$4,000,000. El colapso de la compañía, empero, amenazaría la economía nacional, pues el servicio público ferroviario, que obtiene casi el 50 por ciento de sus ingresos de la industria azucarera, transporta casi el 25 por ciento de toda la caña cosechada en Cuba.

En las conversaciones, ahora en su fase final, están representantes del Banco de Inglaterra, el Banco Nacional de Cuba y abogados de Wenner-Gren y los ferroviarios.

Los puntos en los cuales se entienden los negociadores han llegado a un acuerdo son el pago del precio de venta (los \$14,500,000 son netos), parcialmente en dólares y la otra parte en libras esterlinas. En la venta estarán incluidas las deudas del gobierno de Cuba al ferrocarril por una suma superior a \$10,000,000.

Las obligaciones del Gobierno incluyen propiedades expropiadas con un valor aproximado de casi \$8,000,000 y las deudas por transporte y otros servicios por otros \$2,000,000. (Esto último fue originalmente mayor, pero la Tesorería cubana, que ha estado pagando el "déficit" de operación de la empresa, ha aplicado tales pagos contra esas deudas).

Los presentes propietarios británicos adquirieron el ferrocarril en 1921. El capital total británico invertido desde entonces es estimado en más de \$100,000,000. Casi \$50,000,000 en mejoras solamente fueron gastados en el período de 10 años antes y durante la Segunda Guerra Mundial.

El ferrocarril dejó de ser una empresa de utilidades después de terminado el conflicto bélico y fue "intervenida" por el entonces gobierno de Prío por la insistencia de los obreros.

(Durante los años de la guerra, los ingresos por pasajeros y carga lograron aumentos hasta del 61 por ciento).

Las presentes dificultades económicas del ferrocarril se atribuyen principalmente al hecho que las nóminas, aumentadas durante los excedentes años de la guerra no pueden ser ajustadas a las realidades económicas de tiempos de paz debido a las leyes sociales.

La discusión de formas y maneras para reducir los costos de operación a los ingresos del presente, incluye la retirada forzosa de los obreros contratados durante el período bélico y después de dicho período.

Por lo pronto, tres anteriores intentos gubernamentales para devolver el ferrocarril a control privado, han sido bloqueados por el rechazo de los trabajadores de aceptar reducción alguna de sueldos o personal.

El ferrocarril opera casi 250 unidades en los 2,200 kilómetros de vías férreas que dividen a Cuba, desde Santa Clara hacia Occidente.



# La Crisis de los FF. UU. y la Posición de los Trabajadores

## Declaraciones de la Comisión Ejecutiva Nacional del Partido Socialista Popular

Por su extraordinario interés e importancia, publicamos íntegramente, en esta edición, el documento que nos ha enviado la dirección del PSP. Helo aquí:

La Comisión Ejecutiva Nacional del Partido Socialista Popular, en su última reunión extraordinaria, ha considerado la crisis particular que sufren los Ferrocarriles Unidos de La Habana; los distintos "planes" que se agitan por los voceros del imperialismo y del capitalismo con el pretexto de esa crisis; los propósitos de la empresa de los Consolidados de apoderarse de los Unidos y constituir el monopolio de los ferrocarriles en todo el país; y el peligro inminente que pesa sobre los obreros y empleados ferroviarios de toda la República, cuyos salarios, sueldos, escalafones, empleos, condiciones de trabajo y Caja de Jubilaciones están gravemente amenazados.

La Comisión Ejecutiva estima necesario hacer, acerca de estos problemas de los ferrocarriles, las siguientes declaraciones:

### LA CAUSA DE LA CRISIS DE LOS FF. UU.

1.—La crisis de los Ferrocarriles Unidos tiene su base principal en el modo de explotación capitalista y en la estructura semi-colonial y monocultivista de nuestra economía.

El dominio del monocultivo azucarero hace que el movimiento de los trenes sea estacional, como la zafra, que haya un tiempo muerto en los ferrocarriles con el consiguiente quebranto económico.

El modo de explotación capitalista y la estructura semi-colonial de nuestra economía determinan, en primer término, las pugnas de competencia entre distintos medios de transportes operados anárquicamente y la omnipotencia de los monopolios imperialistas yanquis, que son los dominantes en nuestro país, y que acogotan a sus rivales —sean extranjeros o nativos— en el proceso creciente del control absoluto, a que aspiran, de las principales riquezas de Cuba.

El modo de explotación capitalista y la estructura semi-colonial de nuestra economía determinan, en segundo lugar, que los dueños de los Ferrocarriles Unidos —imperialistas ingleses— los hayan operado con los métodos típicos de la explotación imperialista que procura extraer los beneficios más altos con las menores inversiones posibles, para lo cual fomentan deliberadamente el atraso económico del país, imponen fletes prohibitivos que son un obstáculo al incremento de la producción nacional, agraria e industrial, mantienen en servicio material inadecuado, reducen las reparaciones al mínimo y procuran empeorar constantemente las condiciones de vida y trabajo de los obreros y empleados.

2.—La crisis particular que sufren los Ferrocarriles Unidos ha sido consciente y deliberadamente agravada por los gobernantes a través de las intervenciones y otros medios, siguiendo un plan de los imperialistas yanquis que procuran hacer en los ferrocarriles lo que hicieron años atrás con la producción de electricidad: establecer un monopolio nacional absoluto. Ya la Cuban Railroad Company se ha apoderado de todos los ferrocarriles independientes con excepción de los Unidos y alguno otro de menor importancia como el de Yaguajay. Los "expresos", que constituían una empresa aparte, también están en su mano. El control y el dominio de los Unidos, que pretenden lograr con la cooperación de los gobernantes serviles que se prestan a sus manejos, le daría la oportunidad de establecer la tiranía de su monopolio sobre todas las comunicaciones ferroviarias de la isla.

Los interventores gubernamentales, desde 1949 hasta hoy, que han administrado la empresa de los Unidos como dueños absolutos,



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

han procedido invariablemente a aumentar los gastos de operacion, a hinchar las nóminas con parientes, familiares, socios y amigos políticos, a desorganizar ciertos sectores del trabajo, como los talleres, a defraudar la empresa con carros cargados que figuran como vacios, a montar costosos programas de propaganda inútil, todo con la finalidad de sacar beneficios personales y agudizar la crisis de los ferrocarriles a fin de crear una situación que obligue a escoger entre la quiebra total y el monopolio de los Consolidados, el despido en masa, la jubilación forzosa y las rebajas de salarios, alternativas igualmente inaceptables para el país y para las masas trabajadoras.

**LA RESTRICCIÓN AGRAVA LA CRISIS**

3.—La crisis económica, que se ha generalizado con la restricción de la zafra azucarera y que avanza hacia la creación de una situación catastrófica, agrava aún más la crisis específica de los Ferrocarriles Unidos.

La restricción de la zafra azucarera afecta seriamente el movimiento de trenes, disminuye las entradas de la empresa y hace más difícil mantener la operación de ésta en el tiempo muerto, tanto más cuanto que muchos gastos se han cubierto con adelantos y préstamos de los centrales.

La seria disminución del volumen de exportación de una serie de productos, que se viene operando desde 1948, y la disminución del tráfico interior de otros productos industriales y agrícolas, agrava en los últimos años, afectan también las entradas del ferrocarril.

La crisis de los Ferrocarriles Unidos está íntimamente conectada —como es comprensible— con la crisis que invade toda la economía del país, y su verdadera solución ha de considerarse en estrecha relación con la lucha contra las restricciones de la zafra y de las siembras de tabaco, con la lucha por el establecimiento de relaciones comerciales con la Unión Soviética, China popular y las Democracias Populares, con la lucha por la reforma agraria que acabe con el latifundismo y entregue la tierra gratuitamente a los campesinos y obreros agrícolas, por el subsidio para los desempleados, por la protección y el fomento de la industria nacional y demás medidas de lucha efectiva contra la crisis económica.

**LOS "PLANES" DE LOS EXPLOTADORES**

4.—La crisis de los Ferrocarriles Unidos necesita una inmediata solución.

A tenor de esta necesidad se han venido presentando y agitando una serie de planes por voceros imperialistas y burgueses que no resuelven la crisis de los ferrocarriles y atacan los derechos e intereses de los obreros y empleados.

Todos estos planes —desde el de Morilla hasta el de Gustavo Gutiérrez, pasando por los de Amable, Chiappy, Bolaños y Pellón— tienen como denominador común el que parten del punto de vista de los intereses imperialistas (ingleses en unos, yanquis en otros), el que, por tanto, todo cuanto proponen para "resolver" la crisis es atacar los intereses de los trabajadores y del país, producir miles de cesantías disfrazadas de jubilaciones, rebajar los salarios, hacer más intenso y agotador el trabajo, proponer que el dinero del Estado —bien directamente o bien mediante exenciones de impuestos— se entregue a las empresas imperialistas para servir a los fines de su beneficio privado.

Aquellos de estos planes que auspician los intereses imperialistas yanquis pretenden que los Unidos pasen al control y dominio de los Consolidados, sin que estos últimos tengan que gastar un centavo, haciendo que sean el Estado y los obreros quienes paguen por la empresa. Los imperialistas, igual que en el caso del hotel que pretenden Aguirre y la CTK construir para la compañía "Hilton", ya ni siquiera invierten dinero, quieren apoderarse de las riquezas del país y explotar sus recursos sin exponer un solo centavo.

El plan de monopolio nacional del negocio de los ferrocarriles en manos de la empresa imperialista de los Consolidados, representa un serio peligro para todos los trabajadores y para Cuba porque:

Primero: Amenaza el empleo y los salarios de miles de ferroviarios en todo el país. No sólo los trabajadores y los empleados de los Unidos serían víctimas de desplazamientos y rebajas de salarios, sino también los de los propios Consolidados, que se verían empujados hacia el desempleo por la mayor concentración de la producción.

Segundo: Agravaría la crisis de la Caja de Jubilaciones, al aumentarse forzosamente el número de los jubilados en mil o más de mil. Al mismo tiempo, las jubilaciones y cesantías harían menor el número de los contribuyentes a la caja y disminuirían sus ingresos.



10

3

27

Tercero: El monopolio de los ferrocarriles traería —como ya trajo en el pasado el monopolio eléctrico— el aumento de los precios a los usuarios de ese servicio público, es decir, aumentos de tarifas, abusos con los transportes, etc. Esto aumentaría considerablemente las ganancias de las empresas yanquis, pero agravaría la crisis económica nacional, al reducir aún más el poder adquisitivo del pueblo cubano, con los mayores costos, y dificultar la producción nacional.

Cuarto: Perjudica al erario público y a los contribuyentes, por cuanto todo el dinero para la operación lo aportaría el Estado, al que se exigen, además, exención de impuestos y otras concesiones.

Todos estos planes tienen que ser rechazados, porque no resuelven efectivamente la crisis de los ferrocarriles, porque van contra los intereses del país y de los trabajadores, porque son planes imperialistas para aumentar la sumisión de nuestro país a su dominio.

### NADA DE "ECONOMIAS"

5.—El Partido Socialista Popular y sus militantes ferroviarios han denunciado todos los planes burgueses e imperialistas, han luchado resueltamente contra todo intento de imponer "economías" a costa de los trabajadores, de producir cesantías y rebajas de salarios.

El Partido Socialista Popular ha luchado consistentemente por unir y movilizar a los trabajadores de todas las militancias políticas y de todas las tendencias sindicales para luchar conjuntamente y con todo vigor contra la ofensiva patronal-imperialista que en los ferrocarriles se ha expresado concretamente en los planes de despidos, rebajas de salarios, intensificación del ritmo de trabajo, supresión de los escalafones y monopolización imperialista en extensión nacional del transporte ferroviario.

El grito de ¡Economías, no!, lanzado por nosotros, los comunistas, como consigna que sintetiza la lucha contra las cesantías, rebajas de salarios, burla de los escalafones, jubilaciones forzosas, descuentos, etc., ha sido el grito de combate de todos los ferroviarios contra los planes de sus explotadores.

Precisamente por esto, los imperialistas y sus lacayos, tanto del gobierno como de la CTK, desde Amable hasta Mujal, levantan su campaña de calumnias contra el Partido Socialista Popular y de persecuciones y crímenes contra sus dirigentes y militantes.

La división de los trabajadores, la creación de la CTK mediante la violencia, la imposición a los ferroviarios de una dirección sindical no electa por las masas, integrada por aventureros y elementos inescrupulosamente puestos al servicio de la patronal y de los gobiernos pro-imperialistas, la exclusión del seno de la Hermandad de los comunistas y su despido arbitrario, en muchos casos, del trabajo, medidas iniciadas por los gobiernos de Grau y Prío y continuadas por el de Batista, han sido tomadas para debilitar a los trabajadores y hacer posible el desarrollo de la ofensiva patronal-imperialista y de los planes de despidos, rebajas de salarios y arbitrariedades, que hemos denunciado antes.

### LA DEMANDA DE LA NACIONALIZACION

6.—Frente a los planes y a la ofensiva patronal-imperialista, el Partido Socialista Popular, fiel a su principio invariable de defender intransigentemente los intereses de los trabajadores y las conveniencias presentes y futuras del movimiento revolucionario y patriótico, nacional-liberador y socialista, ha levantado como demanda principal la consigna de Nacionalización de los Ferrocarriles con garantías para los intereses y derechos ferroviarios.

La nacionalización es el único modo adecuado de resolver la crisis de los Ferrocarriles Unidos, sin lesión para los intereses obreros y con evidente beneficio para el país y para toda su economía.

La nacionalización de los ferrocarriles, propuesta y defendida por el Partido Socialista Popular, no tiene nada de común con la "nacionalización priista" que agitaron, por breves semanas, los Mujal, Amable y compañía, como una consigna demagógica para ocultar el propósito verdadero de entregar los Unidos a la empresa de los Consolidados con el pretexto de que al gobierno no le es costeable la administración de los mismos. Tampoco tiene nada de común con el sistema de las "intervenciones" de Prío y de Batista, que han seguido una política deliberada de empeoramiento de la crisis de los ferrocarriles, propiciando de inmediato la desorganización del trabajo en los talleres, el pasarse las horas sin hacer nada aunque corra el salario, con el propósito de demostrar después, a los ojos de los mismos obreros, que esos trabajadores no son necesarios, que es indispensable dictar cesantías, jubilaciones forzosas y rebajas de salarios para permitir que los ferrocarriles sigan funcionando.

La nacionalización que propugna el Partido Socialista Popular consiste, para expresarlo en muy pocas palabras, en que todos los ferrocarriles pasen a ser propiedad exclusiva de la Nación y sean puestos bajo la administración del Estado para operarlos en favor de los intereses nacionales, del progreso y desarrollo de la economía nacional.

La nacionalización permitiría darle a los ferrocarriles el carácter de un verdadero servicio público, de usarlos no para la explotación rapaz de la riqueza del país, sino para facilitar el desarrollo de la economía nacional, el fomento de la producción agrícola e industrial para las necesidades de la Nación. La nacionalización garantizaría los derechos y los intereses de los trabajadores ferroviarios, del mismo modo que hoy existen los escalafones y la inamovilidad para los maestros de instrucción pública, para los telegrafistas, etc. Los enemigos de la nacionalización procuran asustar a los obreros con el argumento de que la administración del Estado significaría un peligro para su estabilidad y para sus derechos. Pero esto es totalmente falso. Empresas privadas, sean o no de servicios públicos, despiden arbitrariamente a los trabajadores, burlan los escalafones, incumplen las leyes sociales, rebajan los salarios, etc., como lo ha hecho, por ejemplo, la Compañía Cubana de Electricidad, mientras que hay servicios del Estado en que las leyes y la fuerza de la organización profesional, garantizan plenamente a los empleados y trabajadores.

La nacionalización de los ferrocarriles no es una medida socialista. En cierto sentido la nacionalización de tales servicios, como los ferrocarriles, está demandada por las propias necesidades del desarrollo económico capitalista. Eso explica por qué en muchos países capitalistas, incluso en algunos de América Latina, como México, hace mucho tiempo que los ferrocarriles están nacionalizados. En el caso de Cuba, la nacionalización de los ferrocarriles puede y debe tener un sentido anti-imperialista, puede y debe ser una medida de carácter nacional-liberador.

Los obreros ferroviarios tienen ante sí sólo dos alternativas: o la nacionalización con garantía de sus derechos e intereses, o jubilaciones forzosas, despidos y rebajas de salarios.

El pueblo entero también sólo puede escoger ante dos posibilidades: o la tiranía de un monopolio como el de la imperialista Compañía Cubana de Electricidad, ejercida por la Cuban Railroad Company, o la nacionalización de los ferrocarriles para hacerlos servir al interés del país.

**LAS DEMANDAS DE LOS TRABAJADORES**

7.—El Partido Socialista Popular llama, pues, a los obreros y empleados de los Ferrocarriles Unidos y a los obreros y empleados de los Consolidados y demás empresas ferroviarias a luchar:

Contra los planes burgués-pro-imperialistas de Morilla a Gustavo Gutiérrez que tienen como objetivo común rebajar los salarios, burlar los escalafones, jubilar forzosamente o despedir a cientos y cientos de ferroviarios y, al mismo tiempo, explotar más al país.

Por la nacionalización de los ferrocarriles, con garantía para los intereses y derechos de los obreros ferroviarios.

Por la revisión de los gastos burocráticos excesivos, en primer término de los Unidos, aumentados por los interventores gubernamentales.

Contra los despidos y jubilaciones forzosas, por el mantenimiento del empleo y de los escalafones ferroviarios.

Contra las rebajas de salarios y sueldos, por el mantenimiento de los niveles actuales.

Por la reorganización y saneamiento de la Caja de Jubilaciones y la adopción de medidas extraordinarias para resolver su crisis actual y hacer que los jubilados cobren puntualmente lo que por ley les corresponde.

Revisión de las tarifas y condiciones del servicio ferroviario para hacer que éste sirva al fomento de la producción agrícola, industrial y pesquera.

Por la coordinación del transporte a fin de terminar con las pugnas entre empresas y con los malos entendidos entre ferroviarios, portuarios y obreros de transporte por carreteras y de elevar el standard de vida y las condiciones de trabajo de todos, especialmente de los últimos.

Por la unidad de todos los ferroviarios, por el imperio de la democracia sindical en el seno de la Hermandad, por el ingreso de todos los ferroviarios en su organización y el reconocimiento pleno de sus derechos, por la derrota de Mujal, Amable y sus compadres, por la elección de dirigentes unitarios, responsables y honrados.

El P. S. P. llama a los obreros y empleados de todas las industrias y a todo el pueblo de Cuba a luchar por la demanda de nacionalización de los ferrocarriles, con garantía para los intereses y derechos de los ferroviarios y a prestar activa solidaridad a todas las demandas arriba expuestas.



10

23

8.—El Partido Socialista Popular llama a los obreros y empleados ferroviarios a relacionar su lucha con la de todos los obreros y todo el pueblo por una solución a la crisis cubana. Los llama a demandar:

- Unidad obrera y democracia sindical.
- Política exterior de paz. Armisticio en Corea. Prohibición de las armas atómica y bacteriológica. Desarme gradual. Pacto de paz entre las cinco grandes potencias.
- Contra la restricción de la zafra azucarera.
- Por mayores cuotas para los pequeños colonos.
- Ni rebajas de salarios, ni despidos.
- Solidaridad con los henequeneros que luchan contra la rebaja de salarios.
- Relaciones comerciales con la URSS, China y las Democracias Populares.
- Subsidio a los desocupados.
- Protección a la industria nacional y su fomento.
- Reforma agraria que dé la tierra gratuitamente a los campesinos y a los obreros agrícolas.
- Nacionalización de las empresas extranjeras de servicio público.
- Erradicación de la discriminación racial.
- Abaratamiento de los precios de los artículos de amplio consumo y de los alquileres.
- Restitución de la Constitución.
- Restablecimiento de los derechos democráticos y de las libertades públicas.
- Contra la ley fascista llamada de defensa de la democracia que pretende aprobar el gobierno.
- Por la disolución del SIM y demás órganos represivos antidemocráticos.
- Por la convocatoria de elecciones generales inmediatas y libres para todos los cargos, desde Concejal a Presidente.
- Por la formación de un gobierno de Frente Democrático Nacional, en el que estén la clase obrera, los campesinos, la pequeña-burguesía urbana y los sectores progresistas de la burguesía nacional.
- Ferrovianos:
  - ¡Luchad por un desfile unido el Primero de Mayo!
  - ¡Elegid una delegación unitaria al próximo Congreso Sindical que se comprometa a defender intransigentemente las reivindicaciones y derechos de los obreros y a trabajar por la unidad y la democracia sindical!
  - ¡Movilizaos contra la crisis económica y contra la ofensiva patronal-imperialista!
  - ¡Agrupaos en torno al Partido Socialista Popular, la vanguardia organizada de la clase obrera, e ingresad en sus filas, las filas gloriosas de Julio Antonio Mella y de Jesús Menéndez, las filas heroicas de los mambises de hoy!
  - ¡Cread Comités de Frente Unico por la Salida Democrática a la situación cubana!

Abril 17 de 1953.

LA COMISION EJECUTIVA NACIONAL DEL  
PARTIDO SOCIALISTA POPULAR

Juan Marinello,  
Presidente.  
Blas Roca,  
Secretario General.

*[Handwritten signature]*

LA HABANA

FERROCARRILES



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

FERROCARRILES



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

F E R R O - C A R R I L E S

Reconocida la importancia y utilidad de los caminos de hierro, cuando ya en algunos puntos de Europa las locomotoras cruzaban los desiertos dando nueva vida al comercio, la isla de Cuba se dispuso a introducir este adelanto más necesario que en otros países por su especial topografía y otras circunstancias.

En julio de 1830 el Real Consulado, de acuerdo con el Gobierno de la Isla, concibió el proyecto de construir caminos de hierro para proporcionar a la industria del país el más fácil transporte de sus frutos a los puertos y se acordó ejecutar las obras con recursos del Estado, porque la industria particular, desconociendo sus ventajas o no encontrando garantías por falta de leyes especiales, no se lanzó a coadyuvar a tan importante mejora.

Las vías de comunicación se hallaban entonces en un estado lastimoso y a pesar de que se habían formado varios proyectos de carreteras, no se llevaron a cabo sino en distritos determinados y en cortas extensiones; siendo preciso vencer dificultades inmensas en un terreno casi siempre escabroso para comunicarse y arrastrar sus frutos. Era, pues, un pensamiento altamente beneficioso abrir arterias, que contribuyeran eficazmente al fomento de la producción y del comercio.

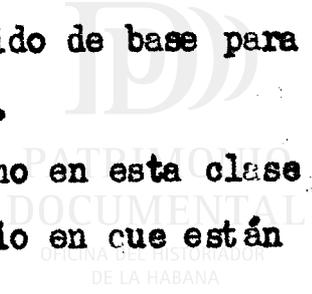
Luego que comenzó a desarrollarse el espíritu de asociación entre los propietarios, se animaron éstos a promover y realizar por su cuenta la construcción de otras vías férreas solicitando el correspondiente permiso; pero ese espíritu no recibió todo el impulso conveniente y hay que atribuirlo en gran parte al sistema impropio y defectuoso que entonces se seguía para las concesiones de caminos de hierro, lo cual no ponía a salvo los intereses públicos. Siendo innegable que el pensamiento que inició el Real Consulado y de que antes se ha hecho mérito,

contribuyó poderosamente a desarrollar ese mismo espíritu de asociación, puesto que la Real Junta de Fomento al ejecutar con los fondos del Estado el primer camino de hierro en la isla de Cuba, dió a conocer los resultados favorables que en todos conceptos proporcionaba al país la construcción de esta clase de vías.

La concesión de un camino de hierro no se conceptuaba motivo bastante para la formación del expediente que ilustrara siquiera su conveniencia, pues no se exigía informe facultativo, ni se conocía de su proyecto detallado ni de su presupuesto; no existía ley reglamentaria ni tampoco de policía, bastando a unos cuantos individuos erigirse por sí y ante sí en accionistas, solicitar la concesión de una vía férrea con patente de privilegio, como si se tratara de una invención o de un derecho de introducción, e informar simplemente los entonces llamados Tenientes Gobernadores y la Junta de Fomento, para que la Empresa comenzara sus trabajos, introduciéndose en la propiedad particular, sin que la autoridad les exigiera responsabilidades, por cuanto a nada se había comprometido; imponiendo su voluntad en la explotación del camino, sin atender a los hacendados a quienes se expropiaba, desatendiéndose por ignorancia o con estudio los grandes intereses que se cruzan en las construcciones de esta clase.

La forma de semejantes concesiones no debe extrañarse sin embargo, porque en aquella época no se conocían aquí a fondo estas cuestiones, ni en la Península, donde aún no se había promovido camino alguno. El gobierno de la isla, que no contaba entonces que con otro elemento los citados Tenientes Gobernadores para asesorarse, tampoco podía tomar en cuenta consideraciones que en otros países habían servido de base para la construcción y explotación de los caminos de hierro.

La práctica ha demostrado que la acción del Gobierno en esta clase de vías es no sólo conveniente sino necesaria, principio en que están



conformes todos los economistas. Estas vias aunque aparecen con el caracter de una industria particular dan entrada a la intervencion de la Autoridad, que tiene el derecho y aún el deber de ejercer una vigilancia sobre ellas, en cambio de un monopolio que se les concede, puesto que pertenecen al dominio público; así es que ni pueden regirse por el derecho común, ni abandonarse tampoco a la libertad comercial; Debe, además, tenerse en cuenta que el Estado, al conceder a las Empresas permiso para la construcción y explotación de dichas vias, les dá el derecho de cortar y suspender el curso de las aguas, de atravesar caminos y ríos, y sobre todo de expropiar a los particulares introduciéndose en la propiedad; que en la ~~xx~~ isla se han concedido también franquicias de derechos de introducción a los efectos y materiales aplicables a ferro-carriles; y que esa industria destruye las ~~xxx~~ demás análogas, produciendo por consiguiente el monopolio. ¿Cómo quiere, pues, que el Gobierno las asimile con las demás que son de distinta índole y de ninguna responsabilidad? Los intereses públicos que ~~se~~ afectan exigen la intervención directa del Gobierno, que está en la obligación de velar por ellos así como tiene la de hacer que se respeten los derechos adquiridos por las empresas.

#### FERRO-CARRIL DE LA HABANA A LA UNION, CON SUS PROLONGACIONES Y RAMALES.

La Junta del Consulado acordó, en varias reuniones celebradas al efecto, abrir el primer camino desde el punto llamado Garcini, extramuros de esta ciudad, hasta el pueblo de Güines, su longitud 71 kls. 959 metros y en sesión de lo. de agosto de 1833 se examinó el proyecto, acordándose pedir a S.M. el permiso necesario para contraer un empréstito de 1,500,000 pesos con facultad de hipotecar al pago de intereses y destinar a la amortización del capital el 1 por ciento en este puerto y 3/4 por ciento en los demás de la Isla, sobre la entrada y salida de todos los frutos, efectos y mercancías como fondos consagrados a la Corporación, mientras que los productos del camino no diesen lo suficiente para cubrir sus costos.

ARCHIVO DOCUMENTAL  
OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

La falta de un verdadero estudio facultativo produjo un obstáculo que entorpeció la realización de la obra, formando el primer proyecto un individuo que se titulaba perito y al publicarse se encontró que su trazado corría por el Paseo Militar y faldeaba la fortificación del Príncipe, lo cual ofrecía inconvenientes en el caso de una invasión enemiga, pues había de estorbar a la defensa de la plaza. Todos los medios que entonces puso <sup>en juego</sup> la Junta para vencer este obstáculo fueron inútiles, y se acudió al gobierno de S.M. nombrando para que la representara a D. Alejandro Oliván, que obtuvo la concesión del camino por Real Orden de 12 de octubre de 1834.

Al mismo tiempo la Junta acordó nombrar a un comisionado con facultades amplias para proponer, negociar y contratar definitivamente el empréstito indicado en cualquier punto del extranjero y el sub-secretario del Ministerio de Hacienda Sr. D. Joaquín de Uriarte fué el que contrató en Madrid con Mr. Alejandro Robertson, de Londres, en 18 del indicado mes ~~y~~ año, el capital nominal de £ 450,450 al 6 por ciento anual que debía quedar amortizado el primer día del año de 1860.

Principiáronse los trabajos y al cabo de 4 años, el 19 de noviembre de 1838, comenzó la explotación del citado camino desde La Habana a Güines, continuándolo después hacia la Unión.

En 11 de enero de 1842 se vendió este camino a una sociedad anónima por la suma de 3,669,127 pesos 75 centavos; la nueva empresa concluyó el segundo tramo de 52 kls. 310 metros y lo puso en explotación el 26 de noviembre de 1843.

Las 45 millas inglesas o sean 71 kls. 959 metros, tuvieron de costo 1,753,589 pesos 6½ reales y el de los depósitos y material móvil 251,889 que componen un total de 2,005,127 pesos 6½ reales, de donde se deduce que el costo de cada milla, sin depósito ni material de tracción, fué de 38,968 pesos y si se incluyen estos, de 44,566 pesos, que valorados por

kilómetros resulta en el primer caso de 24,355 pesos 40 centavos y en el segundo de 27,853 pesos 88 centavos.

Entre las condiciones impuestas al verificar la venta se incluyó la de construcción de 3 ramales, el primero en dirección a 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 ferro-carril de Matanzas, y la de San Antonio a Guajay, obtuvo la empresa una prórroga de 12 años muertos para pagar los 884,618 pesos que debía abonar a los fondos del Estado, cuyo pago empezaría el 1.º de enero de 1860, para terminarlo en 1878.

De los datos facilitados por la empresa aparece: que el costo total de la línea principal y sus ramales ha sido de 5,281,420 pesos. y como su extensión es de 173 kls. 932 metros, resulta por valor de cada uno 30,352 pesos 98 centavos. Debe tenerse presente que el expresado costo total ha ido desembolsándose por la empresa en plazos cómodos, en virtud del contrato de venta, con mas el beneficio de los 12 años muertos, habiéndose ejecutado los ramales y prolongaciones con los productos del camino. Este rindió desde el año 1842 al de 1856, por razón de pasajeros 2,456,199 pesos, lo cual demuestra los grandes resultados obtenidos en dicho camino.

#### FERROCARRIL DE NUEVITAS A PUERTO PRINCIPE

En enero de 1837 el Gobernador Superior Civil otorgó la autorización para formar la sociedad anónima con objeto de llevar a cabo este ferro-carril, concediéndolo a perpetuidad; se dió principio a su construcción en 1840 y a su explotación en 1851; su extensión en kilómetros es de 72,017. La Junta de Fomento auxilió a la antigua empresa por la cantidad de 51,000 pesos en calidad de préstamo que reintegró después. Las interrupciones y vicisitudes que experimentaron los trabajos en los 11 años que duró la construcción de esta línea, colocaron en tan mala situación a dicha empresa, que por fin se decidió a enagenarlo en 1,000,000 a la que lo posee en la actualidad.

### FERRO-CARRIL DE CARDENAS.

El 23 de mayo de 1837 la misma autoridad Superior Civil aprobó el proyecto de este ferrocarril hasta el pueblo de Bemba, declarando legítima la compañía anónima formada para su construcción, cuya concesión se hizo a perpetuidad con la circunstancia de que durante 5 años contados desde aquella fecha no se pudiese construir otro camino paralelo dentro de la distancia de 6 leguas; en 24 de octubre del mismo año se le concedió autorización para construir dos ramales de cinco a seis leguas cada uno a partir desde Bemba y en dirección al S.E. y S.O.; en julio de 1849 se otorgó por el Gobernador Capitán General otra autorización para prolongar el ramal del S.E. hasta entroncar con el ferro-carril del Júcaro, y en junio del 51 se autorizó la prolongación del ramal del S.O. hasta la Macagua, que fué aprobado por Real Orden de lo. de junio de 1852. El costo total del camino, según los datos suministrados por la empresa, ha sido de 2,634,341 pesos 5½ reales.

### FERRO-CARRIL DEL COBRE.

Concedido este por el Gobernador Capitán General en junio de 1837, se empezaron los trabajos en 1843, abriéndose al servicio público en lo. de enero de 1844, continuaron los trabajos desde Santa Rita al Cobre y los del ramal de San José hasta 31 de octubre de 1856, que fué cuando se concluyó la línea. El primer costo total ascendió a 605,556 pesos 89 centavos, siendo su extensión 14 kilómetros 560 metros. El producto líquido desde 1845 a 1856, ha sido de 1,439,668 pesos 34 centavos y el producto bruto 2,082,938 pesos 52 centavos, de los cuales 1,988,134 pesos 21 centavos pertenecen al mineral y los 94,804 pesos 31 centavos al movimiento de pasajeros y transporte de efectos. Los gastos ordinarios ascendieron a 446,029 pesos y los extraordinarios incluso los de tracción, a 197,221 pesos 18 centavos, que componen 643,250 pesos 18 centavos.

## FERROCARRIL DE MATANZAS A LA ISABEL.

En 29 de septiembre de 1839 otorgó el Gobernador Capitán General de la Isla autorización para construir este ferrocarril, concediéndole a propiedad perpetua y más tarde para su prolongación hasta el punto titulado Jiquima, habiendo descendido la Real Orden aprobatoria en 14 de octubre de 1849.

El capital social de la empresa ascendió a 1,158,500 pesos distribuidos en 2,317 acciones de 500 pesos, y como el costo total del camino aparece, según los datos de la empresa, ~~de~~ de 2,042,020 pesos, hay una diferencia de 883,620 pesos que tomó en calidad de préstamo con el crecido interés de 12 y 12½ por ciento anual que casi absorbía los productos líquidos. Además, según manifiesta la misma empresa, se pagaron 1,005 acciones con los productos que correspondían a sus poseedores; de manera que formaron este capital con las mismas cantidades que el camino había redituado, no debiéndose extrañar que las deudas de aquella se dejasen de amortizar y que además sus compromisos la obligaran en el año de 1852 a negociar un empréstito en Inglaterra de £ 200,000 al 7 por ciento anual, amortizable con £ 14,000 también anuales a contar desde Julio de 1854. Los 146,000 pesos que aparecen como subvención fueron facilitados en 1848 de los fondos del Estado en calidad de préstamo gratuito y devueltos en abril de 1853. Los productos brutos de este camino desde 1844 a 1857 han sido de 4,003,618 pesos 80 centavos. Los gastos de todas clases 2,005,699 pesos 15 centavos, viniendo a resultar un producto líquido en los 14 años de 1,990,989 pesos 75 centavos.

## FERROCARRIL DEL JUCARO

En 19 de noviembre de 1841 se otorgó por el Excmo. Sr. Gobernador Superior Civil autorización para construir este camino con cláusula de propiedad perpetua a una sociedad anónima formada con este objeto, la cual se propuso establecerlo desde la hacienda y ensenada de Sigüagua,

en la costa Norte de la Isla, hasta la de Laguna-Grande, y un ramal desde el ingenio Recreo hasta el centro de la Hacienda Sabanilla de la Palma. Dió principio la explotación del primer tramo en agosto de 1842, mientras se continuaba la construcción hasta Palmillas.

El capital primitivo de esta empresa fué de 436,000 pesos realizados en diferentes épocas, habiéndose aumentado posteriormente por medio de dividendos no percibidos, hasta la suma de 1,995,657 pesos 5 centavos. Sus productos ascendieron en líquido hasta el año de 1856 inclusive a 1,908,364 pesos, siendo la longitud total de 76 kls. 703 metros.

#### FERROCARRIL DEL COLISEO

En 4 de enero de 1844 se otorgó concesión perpetua de este camino por el Excmo. Sr. Gobernador Superior Civil a una sociedad anónima para el primer tramo que en esta época debía partir desde la Sabanilla al Coliseo. Por ~~el~~ Real Orden de 4 de mayo de 1849 se concedió permiso para extender la línea hasta el Ranchuelo, cuyos trabajos no se principiaron hasta febrero de 1856. La Real Junta de Fomento se suscribió a esta empresa con 102,000 pesos de cuyo reembolso se hizo cargo la Real Hacienda.

#### FERROCARRIL DE CIENFUEGOS A VILLACLARA

El Gobernador Capitan General de la Isla autorizó en 8 de octubre de 1847 a una sociedad anónima para construir este camino, cuya obra tuvo principio en 15 de diciembre de 1849. El primer tramo de 12 kls. 38 metros comprendidos entre Cienfuegos y Palmira se abrió al servicio público en 21 de octubre de 1851. Se principió a trabajar en el segundo en febrero de 1852 y se abrió a la explotación en noviembre de 1853. La Junta de Fomento facilitó a <sup>esta</sup> ~~la~~ empresa, sin interés alguno, la cantidad de 90,000 pesos, de cuyo reembolso se hizo cargo la Real Hacienda. La longitud total del camino, comprendidos los dos tramos indicados, con los que construyeron posteriormente, es de 67 kls. 92 metros, y su costo se elevó a 1,401,093 pesos 82 centavos.

El capital social primitivo de este camino fué de 640,850 pesos, que se aumentó después con un préstamo hasta la suma de 1,256,532 pesos 75 centavos.

#### FERROCARRIL DE SAN JUAN DE LOS REMEDIOS A CAIBARIEN

En 18 de octubre de 1847 el Gobernador Capitán General de la Isla concedió el expresado camino a perpetuidad a una sociedad anónima formada para su construcción y S.M. se sirvió aprobarla en 20 de octubre de 1850. La Real Junta de Fomento se suscribió como accionista de esta empresa por la cantidad de 20,000 pesos, enagenando después sus acciones a la par. El Gobierno concedió exención de derechos para los materiales máquinas y carruajes; y se han facilitado por la Autoridad superior de la Isla en diferentes épocas negros emancipados bajo la misma contrata que los demás de su clase. Se puso en explotación en 14 de abril de 1851, antes de hallarse completamente terminado. Su capital social fué de 90,000 pesos, habiendo destinado los productos líquidos de los tres primeros años a cubrir el déficit que resultaba y a pagar créditos pasivos. La extensión de este camino es de 9 kilometros y su costo total de 132,392 pesos.

#### FERROCARRIL DE TRINIDAD A SANCTI-SPIRITUS

En 27 de enero de 1852 se autorizó por el Gobierno Superior de la Isla la construcción de este camino desde Casilda a Trinidad, lo que fué confirmado por Real Orden de 28 de febrero de 1853, habiendo traspasado los interesados su derecho, en diciembre siguiente, a una Sociedad anónima, con objeto de que llevase a cabo todo el proyecto.

#### FERROCARRIL DE CARAHATAS.

Tuvo principio la obra de este camino en diciembre de 1853 y en igual fecha de 1854 se aprobó por S.M. la concesión provisional. Su extensión es de 4 kms. 145 metros; su costo total de 41,000 pesos, habiéndose

dose abierto a la explotación con fuerza animal en mayo de 1855 hasta el paradero de Casa Calvo.

#### PROYECTO DE FERROCARRIL ENTRE LA MACAGUA Y VILIA-CLARA

En el mes de julio de 1854 acudió al Gobierno Superior de la Isla don Urbano Feijóo y Sotomayor, solicitando la construcción de esta vía, con el objeto de proporcionar ocupación a los colonos gallegos, que con autorización superior había introducido en la Isla. Para su resolución remitió S.E. la instancia del interesado a la Real Junta de Fomento acompañada de varios trabajos presentados por el mismo y de que no tenía conocimiento la corporación. En dichos documentos aparecen peticiones tan descabelladas y perjudiciales a los intereses del país, que desde luego de conocer eran dimanadas de una especulación mercantil de la que el público no reportaba beneficio alguno. Pasó a la Junta con decreto marginal del Excmo. Sr. Capitán General una segunda instancia del interesado, en que pedía se le permitiese trabajar anticipadamente en la expresada línea, bajo condición que se le había de abonar cuanto en ella hiciese en el caso de no adjudicársele la contrata a los precios que proponía, y sin esperar a que la Junta resolviera acerca de la primera como ni tampoco sobre la segunda, concedió S.E. a Sotomayor, sin ejemplar y para proteger la empresa de inmigración gallega, que ocupase su gente en las dos primeras leguas del ferrocarril. En 13 de julio acordó la Junta sacar a pública subasta la construcción de las 58 millas inglesas de que se componía esta línea, dando el término de dos meses para verificarla; y al aprobar S.E. este acuerdo, añadió que en el anuncio del remate se expresase haber concedido ya la Junta a Sotomayor las dos primeras leguas. Al darse cuenta en fecha 3 de agosto, del presupuesto particular de las seis primeras millas, mandado formar por el por el Director Sub-inspector de ingenieros, se enteró igualmente la Junta de una orden del Excmo. Sr. Gobernador Superior Civil, en que se prevenía limi-

tase sus gastos a lo indispensable y los trabajos a los de conservación de calzadas, abonándose a Sotomayor 20,000 pesos mensuales a buena cuenta de las dos leguas de ferrocarril que debía construir, disponiendo al mismo tiempo por otra orden de 17 del mismo que se anticipasen desde luego al referido Sotomayor las 6 mesadas desde septiembre a febrero, ambos inclusive. La Junta acató estas dos disposiciones; pero acudió, sin embargo, a la primera Autoridad proponiéndole que Sotomayor prestase fianza por los valores que se le entregaban, y S.E. decretó que se estuviese a lo resuelto. Solicitó el interesado que se le admitiesen como fianza hipotecaria las contratas de 1500 gallegos cuya garantía calificó el Contador de inadmisibles por no ser de la naturaleza de las que en casos análogos se acostumbra prestar. Todas estas circunstancias y otras varias que constan del expediente general, unidas a que el proyecto era incompleto, en razón a que no había sido medida ni nivelada la línea, ni obraban los datos necesarios para calcular su perfil longitudinal, ponen de manifiesto los vicios de que adolecía esa concesión, y en vista de que no se pidió oportunamente la Soberana aprobación apesar de estar así dispuesto por Reales Ordenes de 10 de julio de 1845 y 7 de mayo de 1847 ni se presupuestaron como correspondían con la conveniente anticipación los recursos suficientes para atender a esta obra, el Excmo. Sr. Gobernador Superior Civil dispuso suspenderla por entonces, y hasta ver el resultado del remate público que se había de celebrar, acordando con la misma fecha de 26 de septiembre de 1854 se oficiase al Teniente Gobernador de Cárdenas para que fuese a verificar el acto de la suspensión y el avalúo de los trabajos ejecutados.

Pag. 85

### FERROCARRIL DE LA HABANA A LA UNION, CON SUS RAMALES.

Esta empresa ha acometido trabajos de gran consideración para establecer una doble vía desde la Habana al Rincón, hallándose actualmente

muy adelantada la superconstrucción. La longitud es de 17 kms. 717 metros. En la actualidad se ocupa sin levantar mano, de hacer reparaciones de importancia en la línea primitiva y sus ramales, a consecuencia de los reconocimientos practicados por los ingenieros del Gobierno. También trata de variar la línea en una corta extensión desde el paradero de Güines, mejorando este como también otras obras de fábrica.

Para complemento de las citadas mejoras, acaba de presentar el proyecto de traslación del paradero de cargas establecido en Villanueva, al litoral de la bahía en la embocadura de la ensenada de Guasabacoa, con su ramal respectivo, y el de un nuevo trazado que desde Bejucal se dirija a ambos puntos. La primera parte de este proyecto se halla en trámites y en estudio la segunda.

#### FERROCARRIL DE CÁRDENAS Y JUCARO

La fusión de estas dos empresas en una sola fué causa de que ambas líneas recibieran mejoras de consideración. Una de las principales es el establecimiento de dos carrileras urbanas en la villa de Cárdenas, ligadas a la línea principal con objeto de prestar servicios a los muchos almacenes de particulares que se hallan en el litoral de la bahía, no habiéndose concluido todavía su construcción que data desde lo. de julio de 1858 por haber sufrido algunas reformas con arreglo al trazado de población, la que corre toda la longitud de la calle de Finillos, fué presupuestada en 50,001 pesos, y la que sigue por la de la Marina en 125,966 pesos 10 centavos. A fin de que los pasajeros de ambas líneas no experimentasen el entorpecimiento consiguiente de tener dos paraderos contiguos o muy inmediatos por lo menos, como estaban el de la citada villa de Cárdenas destinado al servicio de este camino antes de la fusión y el denominado de Pezuela al del Júcaro, situado a corta distancia de aquel, existe en trámites el proyecto de suprimir el primero dejando sólo el segundo para el servicio general con ensanche de sus dependencias.

Con motivo de la fusión de las indicadas líneas, sufrió la empresa grandes reformas en su administración, presentando al Gobierno Superior de la Isla de sus resultas, y en febrero de 1858 una nueva tarifa que alteraba notablemente los precios que venían rigiendo en ellas desde un principio y en la cual, examinada con presencia de los escasos datos suministrados por la empresa unida, se hallaron los tipos tan perjudiciales al público como excesivamente lucrativos para ella; razón por que se mandó reformar con arreglo a determinadas bases. Bajo este concepto se aprobó transitoriamente para que rigiese por término de un año mientras se reunían las noticias necesarias para verificar un concienzudo examen y dar cuenta de todo al Gobierno de S.M.

#### FERROCARRIL DE MATANZAS A LA ISABEL, CON SUS RAMALES

Esta sociedad ha emprendido la construcción de un ramal desde Navajas a Tramojos y la continuación de este hasta Claudio, o sea la hacienda de las Nuevas. El primer tramo fué concedido provisionalmente por el Gobierno de la Isla en 22 de diciembre de 1857 y aprobado por S.M. en 3 de septiembre de 1858. Su presupuesto se calculó en 117,244 pesos, teniendo de longitud 10 kls. 26 metros, todo lo cual se halla en explotación.

El segundo desde Tramojos a Claudio, de 12 klms. 780 metros, fué concedido provisionalmente en 26 de agosto de 1858 y su longitud de 19 klms. se puso en explotación desde el 19 de noviembre.

El tronco desde Matanzas a la Isabel se halla abierto al servicio público como consta de la primera parte de esta memoria, y la empresa se ocupa de hacer en él grandes reparaciones.

El mucho movimiento de esta línea ha sido causa del aumento progresivo de su material de tracción, sin perjuicio de darle todavía mayores proporciones, para lo cual se han hecho pedidos al extranjero a fin de ponerlo a la altura de las necesidades del fértil país que

recorre, ocupándose actualmente la empresa de establecer un telégrafo eléctrico en toda la línea, como complemento de su perfección.

#### FERROCARRIL DE COLISEO

Este camino, que en la época de la Real Junta de Fomento sólo llegaba desde la Guanábana al Coliseo, se ha extendido hasta Bamba, construyéndose la línea por tramos. El primero, hasta Fosca, se puso en explotación el 23 de mayo de 1858 en la longitud de 4 kls. 23 metros; el segundo, conocido por de Delgado, mide 7 kls. 26 metros, y el tercero, denominado de Bamba, 5 kls. 24 metros; ambos se hallan igualmente en explotación desde 27 de julio de 1859. Sólo faltaba para completar la línea y evitar el derecho de peage que hasta ahora satisfizo a la empresa de Matanzas, emprender la obra de doble vía, en que hoy se ocupa, entre dicha ciudad y la Guanábana. Fielmente, tiene también a la vez en construcción el paradero general de Bamba, en cuyo punto termina. Su costo total fué de 1,130,000 pesos.

#### FERROCARRIL DE CIENFUEGOS A VIELACLARA

Dicho camino, que en la primera parte de esta memoria llega hasta el segundo tramo de las Cruces, puesto en explotación desde noviembre de 1853, principió en mayo de 1855 los trabajos del tercero que se abrió al servicio público en abril de 1856. Actualmente se ocupa de los dos restantes, hallándose próximo a su terminación el comprendido entre el Ranchuelo y la Esperanza, y principidos los trabajos de explanación del que termine en Villa-Clara, después de haber variado en parte, con aprobación del Gobierno de la Isla, el trazado primitivo, mejorando de este modo su dirección en beneficio de la línea ventral proyectada desde la Macague a Villa-Clara.

Su longitud total es de 67 kls. 92 metros, y su costo hasta el Ranchuelo de 1,401,093 pesos 82 centavos. El capital social primitivo de esta empresa era de 640,850 pesos; mas habiéndose tomado posterior-

mente a préstamo 615,082 pesos 75 centavos, ha subido a la suma de 1,256,532 pesos por vía de préstamo sin interés.

#### PROLONGACION DEL FERROCARRIL DE CAIBARIEN A SAN ANDRES

Esta prolongación fué autorizada por Real Orden de 5 de octubre de 1858 y se suspendieron sus efectos ~~por~~ por prórroga que ha obtenido la empresa concesionaria, la cual ha traspasado su derecho a la de Caibarien, la longitud de dicha prolongación es de 36 kls. 190 metros y su presupuesto de 609,499 pesos.

#### FERROCARRIL DE TRINIDAD A SANCTI-SPIRITUS

El primer tramo de este camino, que comprende desde el puerto de Casilda a Trinidad, se halla en explotación desde 6 de junio de 1856 y mide una distancia de 6 kls. 250 metros, siendo su costo 340,200 pesos. El segundo, desde Trinidad al ingenio Sabanilla de Zulueta, con 9 kls. 300 metros, también se halla terminado y en explotación desde el ingenio Nanaca Iznaga, a donde llega en la actualidad la línea entre los tramos de Sabanilla y Paso Real con 4 kls. 700 metros mas de distancia. Igualmente existe el proyecto de variar el primitivo trazado a Sancti-Spiritus, dirigiéndolo por el cuartón del Jumento con motivo por el cual ha sufrido igualmente alteración el presupuesto de gasto antes formado, pues el referido proyecto, que comprende una extensión de 12,300 metros, tendrá de costo, según los cálculos verificados, 233,928 pesos 18-3/4 centavos, sin incluir el anual de reparación y conservación, que asciende a 3,506 pesos.

#### FERROCARRIL DE CARAHATAS.

Por Real Orden de 12 de diciembre de 1854 se autorizó su construcción, abriéndose al servicio público en mayo de 1856, en una extensión de 4 kls. desde el embarcadero de Carahatas hasta el punto denominado Casa Calvo, servido por fuerza animal.

Está pendiente de aprobación el tramo comprendido entre este punto y el pueblo Quemado de los Güines, de 12 kls., presupuestados en 285,389 pesos 4 centavos. Los cuatro primeros, o sea el trozo en explotación, costaron 32,459 pesos 75 centavos.

#### FERROCARRIL CENTRAL DE LA MACAGUA A VILLA-CLARA.

Ya se ha dicho, en la primera parte, que fué necesario suspender los trabajos emprendidos por D. Urbano Feijóo Sotomayor, a causa de los defectos que se reconocieron en la marcha de este asunto. En su consecuencia, y vista la necesidad e importancia de llevar a cabo esta línea, dispuso el Gobierno Superior de la Isla la formación por los ingenieros del Gobierno de un proyecto completo, el cual se elevó a S.M. y fué aprobado por Real Orden de 5 de marzo de 1858, aunque con algunas ~~pre~~ prevenciones para conocer con toda exactitud sus detalles y las circunstancias del camino. Posteriormente se presentaron por varias empresas y particulares algunos proyectos que tenían por objeto enlazar determinados puntos de las líneas existentes con Cienfuegos, Palmira y las Cruces; y en su consecuencia y atendiendo a que se hallaba pendiente la resolución definitiva del Gobierno de S.M. acerca de la construcción del ferrocarril antes citado, se convocó a los peticionarios y empresas colindantes de aquella línea central aprobada por el Gobierno. Recibida la contestación de las empresas y demás individuos como igualmente cumplimentado cuanto prevenía la expresada Real Orden de 5 de marzo de 1858, se elevó todo lo actuado en 12 de junio último al Gobierno superior para su resolución y señalamiento de las bases de la subasta.

En el plano general están marcados los proyectos de que queda hecho mérito con distinción de las líneas estudiadas y en estudio. La longitud de la que aprobó el Gobierno es de 85 kls. 727 metros y su presupuesto de 1,503,448 pesos.

### FERROCARRIL LA PRUEBA.

La empresa de este camino despliega en el día mucha actividad para mejorarlo, y se ocupa de establecer una doble vía desde el pueblo de Regla al de Guanabacoa, con objeto de sustituir con el vapor la fuerza animal de que hasta aquí se ha servido. Trata también de construir una carrilera urbana en este último pueblo y de variar la situación del paradero para comodidad del público.

### FERROCARRIL DE LAS POZAS AL MALLORQUIN

Por Real Orden de 6 de abril de 1856 se autorizó la construcción de este camino, y como a él se había dado principio en abril del ~~añ~~ año último por concesión provisional, pudo abrirse al servicio público por fin de julio en una extensión de 2 kls. 750 metros; su costo total fué de 65,189 pesos.

Ultimamente se ha enagenado a la empresa del ferrocarril que partiendo de las Pozas ha de entroncar en la Macagua con las líneas de Cárdenas y Júcaro, y cuya concesión se ha expedido recientemente por el gobierno de S.M., no habiéndose dado aún principio a los trabajos.

### FERROCARRIL DE SAGUA LA GRANDE.

Este camino, que según el primitivo proyecto debía unir el puerto de Sagua con la villa de Santa Clara, se continuó hasta el punto de Cifuentes; mas luego varió la empresa de propósito, formando un nuevo proyecto que hace retroceder el camino de Cifuentes a Sitiecito para que siga la línea en dirección a las Cruces, donde entronca con el de Cienfuegos. Se halla construido y en explotación desde el punto de partida al expresado Cifuentes por un lado, y concluidos igualmente y en explotación desde Sitiecito hasta Rodrigo, así como desde las Cruces a Santa Isabel de las Lajas por otro, resultando en construcción un trozo intermedio, <sup>con</sup> lo que quedará concluida toda la línea de 92

cls. 328 metros; esta fué presupuestada en 1,527,128 pesos.

Rigen para este camino tarifas provisionales, aprobadas por el Gobierno Superior Civil de la Isla, hasta que conocido el movimiento de la línea, se puede formar definitivamente una, con arreglo a las disposiciones vigentes sobre la materia.

Con motivo del establecimiento del paradero principal en Sagua la Grande, se suscitaron algunas cuestiones entre la empresa y dueños de almacenes, igualmente que sobre la propiedad del terreno en que había de levantarse aquel. Esta cuestión de propiedad se resolvió favorablemente a la empresa por el Gobierno de la Isla después de instruirse un largo expediente, y habiendo acudido el interesado al de S.M. intentando recurso de nulidad, se desestimó este, aprobándose aquella providencia en todos sus extremos por Real Orden de 7 de mayo de 1858.

No se conformó, sin embargo, el recurrente con la citada Real Orden, puesto que inició otra cuestión sobre el mismo asunto, denunciando de nueva obra el citado paradero y sustanciado igualmente se resolvió no haber lugar al interdicto ni menos al recurso de apelación intentado con tal pretexto.

Surgió en seguida otra cuestión sobre si los almacenes que intentaba la empresa construir en el paradero, debían declararse de utilidad pública o particular, habiéndose resuelto en este último sentido y sacados a remate los solares para adjudicarlos al mejor postor.

#### FERROCARRIL DE GUANTANAMO

Arranca de la bahía en el paradero denominado Caimanera y termina en el pueblo de Santa Catalina de Guaso. En la primitiva concesión el punto de partida era Cerro-Guayabo, pero la empresa solicitó y obtuvo del Gobierno la modificación del trazado desde la distancia de 1,200 metros antes de llegar al embarcadero de este nombre en dirección a la Caimanera, por las ventajas y mejores condiciones que ofrecía este último punto. El tramo de Cerro-Guayabo a Santa Catalina de Guaso se

abrió al servicio en 26 de diciembre de 1856 y la línea modificada en 14 de julio de 1858, siendo la longitud total de esta 22 kls. 530 metros y su costo 386,174 pesos, comprendida la parte que se ha suprimido hasta Cerro-Guayabo. En 24 de agosto de 1855 se dió principio a los trabajos de este ferrocarril a virtud de autorización del Gobierno de la Isla, que fué confirmada por Real decreto de 10 de julio de 1858.

#### FERROCARRIL DE SANTIAGO DE CUBA A SABANILLA Y MAROTO.

El 15 de diciembre de 1855 se autorizó provisionalmente a esta Compañía para la construcción del camino que se extiende hasta 56 kls. 954 metros y se confirmó la autorización por Real decreto de 15 de diciembre de 1857, concediéndose en el mismo un anticipo sin interés de 360,000 pesos, cuyo reintegro debe principiar al concluirse el séptimo año contado desde la fecha de este decreto, debiendo hacer las entregas por año hasta el 16 inclusive con arreglo a las cuotas que le están señaladas. Se inauguró su primer tramo de 9 kls. comprendido entre la ciudad y el sitio de Buniato, en 6 de marzo de 1859. El presupuesto total es de 1,701,078 pesos.

Tiene un ramal llamado del Caney construido ya y en explotación, el cual es de 4 kls. presupuesto en 90,511 pesos 70 centavos.

#### FERROCARRIL DE REGLA A MATANZAS.

Tiene esta empresa construidos y en explotación los dos primeros tramos desde Regla a Minas y de aquí a Campo Florido, con un ramal q. parte desde el primer punto a Guanabacoa. Este ramal se abrió a la explotación en 26 de julio de 1858, siendo su extensión de 7 kls.; la continuación hasta Minas se abrió también en 4 de abril de 1859, con una tarifa provisional arreglada a los tipos de otros caminos análogos; y el de Minas a Campo Florido en 10 de octubre siguiente, siendo la extensión total desde Regla 22-1/2 kls. El citado ramal de Guanabacoa y los vapores que tiene la empresa para atravesar la bahía rindieron en

las 43 primeras semanas que siguieron a su inauguración, un producto bruto en el ramo de pasajeros de 288,377 pesos 25 centavos.

Se trabaja actualmente en la explanación desde Campo-Florido y en varios otros puntos del camino.

Esta empresa y la de Güines construyen un tramo común con líneas paralelas desde el Aguacate a Matanzas, con cuyo motivo se han suscitado repetidas y graves cuestiones sobre el modo de llevar a cabo la obra, las que hoy se hallan terminadas a virtud de convenios celebrados por las partes ante la Dirección de Obras Públicas. El presupuesto general de la línea asciende a 2,379,345 pesos.

#### FERROCARRIL DE GUINES A MATANZAS.

En 18 de marzo de 1857, se concedió autorización provisional por el Gobierno Superior de la Isla para principiar los trabajos de este camino, cuya operación tuvo lugar en el mes de julio siguiente.

Por Real decreto de 20 de abril de 1858 se aprobó la indicada autorización, sin subvención alguna de los pueblos ni del Estado. En 29 de septiembre último se abrió al servicio público el primer tramo comprendido entre Güines y Corral Nuevo y se aprobó con igual fecha una tarifa provisional.

Tiene además en construcción con permiso del Gobierno Superior de la Isla, un ramal concedido por Real decreto de 31 de agosto último, que partiendo del kilómetro 21 de la línea principal llega a Madruga.

La explanación y superconstrucción en el resto de la línea se hallan bastante ~~adelantadas~~ adelantadas. Su extensión total es de 58 kls. 500 metros, ascendiendo el presupuesto de gastos a 1,019,375 pesos.

#### FERROCARRIL DEL OESTE.

Se construye a virtud de autorización provisional de 31 de octubre de 1857, con aprobación del gobierno de S.M., por decreto de 5 de octubre de 1858.

Tiene dos ramales: uno a San Diego de los Baños y otro desde el puente de Agua Dulce a los Almacenes de Hacendados. La extensión de la línea es de 183 kls. 560 metros y su presupuesto de gastos 2,716,622 pesos 70 centavos, La del ramal de San Diego de 14 kls. 47 metros y su presupuesto de gastos 2,716,622 pesos 70 centavos. La del ramal de San Diego de 14 kls. 47 metros y su presupuesto 422,319 pesos 79 centavos, cuyas dos partidas unidas a la de 200,000 pesos costo del paradero principal de esta ciudad, componen un total de 3,338,942 pesos 49 centavos.

### FERROCARRIL URBANO DE LA HABANA

La autorización provisional concedida para su construcción en 5 de septiembre de 1857 fué confirmada por Real Decreto de 5 de febrero de 1859 con sujeción al proyecto y pliego de condiciones particulares aplicadas expresamente a esta clase de vías, siendo la concesión por 99 años; se abrió al servicio público en 24 de agosto último la línea que desde la plaza de Isabel II se dirige por el glasis a San Lázaro y la Chorrera, hallándose su explotación desde noviembre de 1859: la de los muelles se destinó primeramente sólo para cargas y en la actualidad sirve también para pasajeros.

Como primero de esta clase de la Isla y careciendo por lo mismo de otro análogo cuyos tipos de tarifa pudieran servirle de norma, se rige por una provisional que el Gobierno de la misma aceptó. Se halla servido por fuerza animal y su material de tracción corresponde por ahora, a las necesidades del tráfico y movimiento de pasajeros (digo) viajeros. Los trabajos empezaron a la vez por diferentes puntos y en distintas épocas, y la empresa, que dedicó su principal atención al establecimiento más rápido de todas las carrileras comprendidas en su proyecto, carece en el día de una administración bien organizada. Su extensión total es de 38 kls. 500 metros y su presupuesto de 370,083 pesos.

### FERROCARRIL DE MARIANAO.

Presentado el proyecto de este camino en julio de 1857 se autorizó por el Gobierno de la Isla en febrero de 1858, limitando la concesión a la parte rural desde el paseo de Tacón, extramuros de la capital, hasta Marianao, comprendiendo una extensión de 10 kls. próximamente.

La parte urbana, que debe servirse por medio de fuerza animal, se reservó tratar de ella en expediente separado con objeto de determinar lo que mejor conviniese. Este camino, cuya concesión acaba de hacerse por Real Decreto de 3 de septiembre de 1858, se halla en los trabajos de explanación y obras de fábrica, ascendiendo su presupuesto a 1,071, 337 pesos 25 centavos.

### FERROCARRIL DE PINAR DEL RIO A LA COLOMA Y SUS RAMALES.

Está concedido por Real Decreto de 2 de agosto de 1859, sin que hasta ahora se halla dado principio a los trabajos, su extensión es de 72 kls. 100 metros, siendo el presupuesto total de 928,280 pesos 4 centavos.

### FERROCARRIL DE SAN MIGUEL AL BAGA.

Por Real Decreto de 18 de mayo de 1858 y aclaración de 8 de junio de 1859 fué otorgada la concesión de esta obra a perpetuidad. Su extensión es de 9 kls. 600 metros y su presupuesto de 99,815 pesos.

### FERROCARRIL DE SACTI SPIRITUS A LAS TUNAS.

Sus trabajos no han principiado todavía porque se iba de ser concedido en Real Orden de 31 de agosto de 1859. La extensión es de 38 kls. 624 metros presupuestados en 685,285 pesos.

### FERROCARRIL DE LA ESPERANZA, EN CADENAS.

Este camino, autorizado por el Gobierno de la Isla, en 21 de marzo último, fué aprobado por Real Decreto de 31 de agosto siguientes. Su extensión es de 6 kls. 330 metros, hallándose su construcción muy ade-

lantada. Tiene por objeto principal la explotación de unas canteras en el punto de la Esperanza, y en atención a que una gran parte de la línea corresponde a las calles de aquella villa, sólo fué concedido por término de 99 años.

#### FERROCARRIL DE SANTA CRUZ A PUERTO PRINCIPLE.

Fuó concedido por S.M. en 31 de agosto de 1859, sin que hasta ahora se haya dado principio a los trabajos. Tiene de extensión 82 kls. 400 metros siendo su presupuesto general de gastos de 925,802 pesos 25 cts.

#### RAMAL DE GUANABACOA A COJIMAR

Se concedió igualmente por el Gobierno de S.M. en 31 de agosto de 1859, no habiéndose ~~nix~~ comenzado aún las obras que comprende su proyecto. Su extensión es de 4 kls. 932 metros y su presupuesto de 649, 755 pesos.

----

Una vez reseñados todos los ferrocarriles construidos, en construcción y en proyecto, según acabamos de explicar, será conveniente entrar en algunas consideraciones generales, siquiera sean breves, para que pueda más fácilmente formarse una idea de las condiciones de estas vías por su sistema de construcción y capital que representan en totalidad, como igualmente deducir de la comparación entre la época anterior al año de 1854 y el período que le sigue hasta la fecha, el impulso mayor o menor que han recibido.

No hemos entrado en la descripción detallada de la construcción de esta clase de vías, porque hubiera sido interminable y hasta fuera de lugar; pero reconocemos la necesidad de indicar el sistema seguido generalmente en las obras.

La superconstrucción de las vías consiste en el establecimiento de

traviesas que se colocan de  $2\frac{1}{2}$  a 3 pies de centro a centro y que son de maderas duras del país o importadas de los Estados Unidos y de las clases de cedro blanco, ciprés y roble, dándose por lo regular la preferencia a las últimas por la escasez de las primeras, y dificultades que hay para su conducción, aunque suelen adoptarse unas y otras, por la solidez que ofrece la madera del país.

Las dimensiones de las traviesas labradas sólo por sus caras superior e inferior, están bien acomodadas, tanto en su longitud como escuadría, a las circunstancias del terreno, cuyas abundantes lluvias deterioran y hacen bajar considerablemente los terraplenes viniendo a formarse un pavimento de madera casi continuo, que permite conservar a las barras-carriles la posición constante, regular y uniforme que deben tener; proporcionando a la vez la posible elasticidad en el sistema. Sin embargo de esta precaución, por el motivo antes expuesto y la tendencia de las empresas a emplear las maderas flojas del Norte por su menor costo, a causa del mal estado de las vías, se ven estas obligadas a continuas y costosas reparaciones.

La aplicación del balastre sólo ha tenido lugar en aquellos parajes en que el terreno podía proporcionar material apropiado pero en las líneas nuevas se exige la introducción de esta clase de afirmado, más necesario en este país que en otro alguno para la conservación de las maderas. Las barras-carriles suelen tener por ~~comunicación~~ lo común de 56 a 71 libras de peso por yarda lineal, y su longitud varía de 16 a 18, 20, 22 y 24 pies; cuyas cuatro primeras dimensiones se emplean en las curvas y desviaderos: su forma es la de T llamada americana, y para sujetarlas a cada traviesa se usan dos alcayatas en todas las traviesas, y otras sólo en las que correspondían a dichas uniones, siendo considerado más comúnmente como el mejor el de barras de conexión enlazadas por medio de 4 tornillos con sus tuercas y alternándolas en cada lado.

Igualmente se ha empleado otro procedimiento que consiste en una silla de plancha de hierro de 31 pulgadas de largo y  $\frac{3}{8}$  de espesor,  $4\frac{1}{2}$  de ancho y con peso de 23 libras, las cuales, por medio de unas orejas abrazan las barras en sus rebordes inferiores, apoyándose en sus extremos sobre las dos traviesas más próximas, a las cuales se unen con dos clavos: sobre dichas planchas se apoyan los carriles que se sujetan por medio de mordazas mixtas de planchuelas de hierro de 16 pulgadas de largo, colocadas por la cara interior de los carriles y trozos de madera de roble próximamente de 7 pies y 5-3 pulgadas, que se colocan exteriormente y se unen a las barras antedichas con cuatro pernos de ~~xxxx~~ rosca y tuerca de las que dos abrazan los trozos de madera, los carriles y la planchuela interior y los otros dos las dos primeras. Los carriles se colocan dejando intervalo de  $\frac{1}{2}$  pulgada, y para que la dilatación tenga lugar se les da a los agujeros por donde pasan los pernos una forma oblonga en sentido longitudinal. Para unir todo el sistema a las traviesas se emplean 4 clavos de 9 pulgadas que aseguran el trozo de roble que sirve de mordaza.

Las máquinas usadas en estos ferro-carriles son generalmente de construcción americana con 6 ruedas, cuya particular disposición y corta distancia entre sus ejes, permite que corran sin dificultad por curvas de mucho menor radio que las europeas, sin estar expuestas a salirse de las vías, siendo los vagones de viajeros y cargas igualmente de construcción americana.

Las obras de fábrica tienen todas el sello de ligereza y atrevimiento que caracteriza las construcciones y el genio de los norteamericanos, a cuya nación pertenecen casi todos los ingenieros que han dirigido y dirigen el establecimiento de vías férreas en la isla.

Los paraderos y estaciones son en general de reducidas dimensiones, y tanto en estos edificios como en todo lo demás que corresponde al material fijo y móvil, se procura introducir las mejoras conve-

nientes a fin de que llenen cumplidamente el objeto a que están destinados.

Desde que se creó la Dirección se ha seguido en el curso de los expedientes relativos a los ferro-carriles de esta isla, una tramitación análoga a la que rige en la Península y se ha confirmado por Real decreto de 10 de diciembre de 1858.

Los ferro-carriles construidos hasta el año de 1854 representan un capital, según los presupuestos y datos suministrados por las empresas, de 16,562,841 pesos 17 centavos, debiendo observarse que las sumas con que figuran los de la Habana a la Unión y los del Júcaro y Cárdenas se han formado en gran parte con la capitalización de sus dividendos activos, sin perjuicio de recibir sus accionistas un tanto por ciento, como interés del capital que representaban en las empresas.

Se advertirá también que el primero de dichos caminos recibió un considerable beneficio con la adquisición de la parte que había construido el Estado, por la comodidad con que ha podido satisfacer su importe a plazos largos como se ha manifestado anteriormente.

El cuadro de los ferrocarriles, que se estampa en el plano general adjunto, hace ver los únicos datos que han podido reunirse hasta ahora facilitados por las empresas, datos verdaderamente incompletos para graficar el costo real de todos ellos en la parte construida en razón de que aquellas han carecido de una contabilidad bien ordenada, sin que el Gobierno de la Isla tuviese la intervención que le corresponde y que recientemente determina el Real Decreto de 10 de diciembre de 1858.

La generalidad de los caminos de que se ha tratado en la primera parte, se fueron construyendo sin el suficiente capital, por haberlos promovido los propietarios de fincas, vista la necesidad en que estaban de dar salida a sus frutos hasta los puertos más inmediatos. Así fué que como estas empresas no tenían por objeto la especulación, tampoco

concurrieron a formarlas otros capitales que los interesados en su construcción, resultando de esto que desde el año de 1852 al de 1854 la mayor parte de ellas estuvieron a punto de quebrar, por haber contraído compromisos onerosos en extremo.

El espíritu de asociación, para acometer esta clase de obras, principió después de esa época a salir de la inacción en que yacía, contribuyendo poderosamente a ello la confianza que inspiraron en la Isla las acertadas disposiciones del Gobierno por cuanto ofrecían sobrada garantía a los capitales que se aplicasen a esta importante industria.

Basta echar una ojeada a la relación de los ferrocarriles construidos, en construcción y en proyecto, para reconócer la verdad de lo que queda expuesto y que el impulso dado a éstas vías desde 1854 a la fecha, ha excedido de las esperanzas concebidas por todos. La cifra que representan los capitales invertidos en parte y comprometidos en estas empresas asciende a 35,547,668 pesos 55 centavos, la cual dice por sí sola cuanto en términos más explícitos pudiera expresarse para demostrar los grandes adelantos que se han obtenido, puesto que de ella corresponde a los 24 años de la primera época, la suma anteriormente indicada de 16,562,841 pesos 17 centavos y a la segunda, o sea desde el año 1854 hasta la fecha los 18,984,827 pesos 38 centavos, sin que el Estado haya contribuido con otros recursos pecuniarios para el fomento de estas empresas, que los 146,000 pesos concedidos a la de Matanzas, 360,000 a la de Santiago de Cuba, 102,000 a la del Coliseo, 51,000 a la de Nuevitas a Puerto-Príncipe, y 90,000 a la de Cienfuegos, en calidad de préstamo sin interés, cuya primera partida o sea la concedida a empresa de Matanzas se halla reintegrada desde el año 1853, quedando pendientes los demás compromisos en la forma que se explica al tratarse de cada uno de los respectivos ferrocarriles.

SOBRE EL FERROCARRIL - 1830



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

SOBRE EL FERROCARRIL. - 1830.

Cabildo ordinario de 23 de julio de 1830.

.....

El Sor. Marqués de la Cañada Tirry, encargado por el Ecmo. Sor. Presidente, propuso al Ecmo. Ayuntamiento nombrase dos sugetos de su Corporación para que unidos con los del Consulado y Sociedad patriótica, tratasen y discutiesen sobre el Camino de hierro que piensan egecutar por el que actualmente sigue de la Ciudad al pueblo de Guines, para lo que se verificarán varias Juntas con los individuos de las tres Corporaciones espresadas las que precidirá S. E. con el fin de atender todo lo que fuese útil e indispensable para dho. intento. Consecuente á esta mocion el Ecmo. Ayuntamiento há nombrado por sus representantes á los Sres. Regidores D. Andrés de Zayas y D. Domingo de Herrera, y por suplente al Sor. D. José María Chacon, pasandose por los Comisarios el correspondiente oficio.

.....

Cabildo ordinario de 30 de julio de 1830.

Los Sres. Comisarios presentaron al Ecmo. Ayuntamiento un oficio que les había pasado el Secretario de la Real Sociedad Patriótica en veinte y tres del corriente, con el que incluye copia del oficio, y cartas que el Ecmo. Sor. Presidente Gobernador y Capitan Gral. comunicó á aquella Corporacion excitando su celo para que promueva una empresa igual á la de la Península, para abrir un Camino o Carril de hierro de los que propone D. Marcelino Calero, que facilite las comunicaciones de Guines á la Capital que servirá de ensayo : vistos sus buenos efectos para pensar en otros segun su mayor utilidad y conveniencia, y enterado de todo el Cuerpo

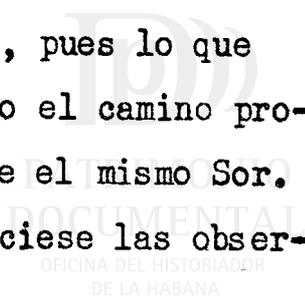
Capitular, acordó, que mediante á estar nombrada ya la Comision para que concurra á las Juntas que deban celebrarse, se pase á ella el citado oficio y copia, contestándose por los Sres. Comisarios al Secretario de la Real Sociedad el suyo ya citado.

.....  
-----

SOBRE EL FERROCARRIL. - 1831

Cabildo ordinario de 7 de febrero de 1831.

.....  
El Sor. Dn. Andres de Zayas como vocal Secretario de la Junta de Caminos de hierro, formada de orden del Ecmo. Sor. Presidte. Gobor. y Capn. Gral. presentó trece egeplares impresos del extracto de sus tareas con obgeto de que instruyendose los Sres. Capitulares de la posibilidad que habia en realizar el que se ha proyectado de esta Ciudad á la Villa de Guines, y tambien de la grandisima utilidad que resultaba á los que se interesasen en esa empresa, contribuyese con su celo é influxo á su realizacion, procurando se reuniesen las acciones q. para el efecto son precisas. El Sor. Dn. Anastacio Carrillo de Arango dijo : que creía debía ilustrarse mas este particular, ya p respecto al precio de la obra, ya en orden al modo de entregar el importe de estas acciones, para que el publico procediese con la confianza q̄i que se necesitaba, á lo que contestó el espresado Sor. Zayas, que la Junta continuaba sus cesiones con obgeto de esclarecer estos particulares, pues lo que deseaba era el acierto, y que tubiese efecto el camino proyectado, y que en tal concepto proponia, que el mismo Sor. Carrillo en vista de la espuesta memoria hiciese las obser-



vaciones que tubiese por conveniente, sin perjuicio de que  
ge. el Ecmo. Ayuntamiento nombrase una ó dos comisiones de  
su seno para que solicitasen accionistas, mediante á que  
era lo que mas importaba ; y de conformidad con lo espues-  
to por Su Sria. se acordó que el mismo Sor. Zayas, y el  
Sor. Dn. Gabriel de Cardenas se encargasen de aquella comi-  
sion, que debía ser estensiba á cada uno de ñps Sres.  
Regidb. para que en su particular reuniesen las que pudie-  
sen, y que apreciaria que el citado Sor. Carrillo expusie-  
se ó ilustrase lo que creyese conducente al mejor exito del  
proyecto, con vista de lo expuesto en la memoria que se ha  
presentado.

.....

Cabildo ordinario de 23 de febrero de 1831.

.....  
Conforme el Ecmo. Ayuntamiento con la indicacion del  
Sor. Alcalde Presidente, y estando satisfecho de la efica-  
cia con que el Sor. Dn. Andres de Zayas ha desempeñado la  
comision que se le confirió para el asunto de Caminos de  
hierro, ~~correspondiendo~~ satisfactoriamte. ~~satisfactoriamte~~ al nombramto. ge.  
se le hizo, acordó que se hiciese mension honorifica de es-  
te nuevo servicio de Su Sria. en el acta de esta dia, para  
la debida constancia, y ademas se le dieron las gracias por  
la Corporacion como una prueba de su gratitud á los inte-  
resantes trabajos de aquel Sor.

.....



SOBRE FERROCARRIL DE CASILDA A TRINIDAD. - 1834.-

Cabildo ordinario de 2 de mayo de 1834.

.....

Seguidamte. se leyó un ofcio dirigido por el Exmo. Sr. Presidente Gobernador y Capn. Gral., con fha. veinte y seis de Abril proximo pasado en que transcribe el que le pasó el Exmo. Sr. Ynte. de egercito Conde de Villanueva, acompañandole el espediente ppromovido por D. Santiago Tate y D. Federico Freeman solicitando privilegio para establecer un camino de carriles de hierro desde el Puerto y muelle de Casilda hasta la Ciudad de Trinidad, sobre cuya pretecn. quiere dho. Escmo. Sr. Ynte. oir la opinion de este Cuerpo y la de la Real Sociedad Patriotica en ordn. á la conva. del proyecto y demas que se les ofrezca en vista del informe de la Junta de Fomento y proceder despues á lo que corresponda con arreglo á la Real Ceda. de la materia, recomendando la preferencia que demanda lo importante de la empresa, y con ese obgeto lo comunica el Escmo. Sr. Presidte. Se acordó que se pase á los Sres. Coms. y Síndico para que informen con la misma recomendacion de prefa.

.....

Cabildo ordinario de 6 de junio de 1834.

.....

Los Sres. Comisarios y Sindico Pror. Gral. á la vista que se les comunicó del oficio del Escmo. Sr. Presidte. de veinte y seis de Abril ultimo, y espte. con el acompañado sobre el camino de carriles de hie-

rro desde el puerto y muelle de Casilda hasta la Ciudad de Trinidad, que ha proyectado D. Santiago Tate y D. Federico Freeman, informaron : que eran del mismo sentir de los Sres. que formaron la Comn. nombrada pr. la Junta de Fomento, explicado en su esposicn. de once de febrero de este año corriente á la pagina quinta de dho. espedte., y concluyen en que se devuelva este á S. E. con testimo. de su respuesta. Y habiendose visto la esposicn. á que se contrahen los Sres. Coms. y Sindico, reducida á convenir con la solicitud de Tate y Freeman bajo las condiciones que esplican, por lo que respecta al privilegio esclusivo, y oferta que hacen á favor de los propios de la mencionada Ciudad ; se acordó de conformd. con el parecer de los mencionados Sres. considerando el Escmo. Ayto. digno de recomendn. el proyecto, para que se abreviasen los trámites del espedte. y se concluyese, por que serviría de estímulo para iguales empresas ventajosas á la agricultura y comercio de la Ysla, alentandose otros capitalistas que quieran emprenderlas, con la protecn. que se dispense á la actual.

.....  
-----

SOBRE INTRODUCCION DE MAQUINAS Y PRIVILEGIOS  
DE INVENCION.

Cabildo ordinario de 14 de agosto de 1834.

.....

Se leyó el último cabildo ordinario celebrado en ocho del que cursa, y resultó conforme con lo que en él se acordó: después se leyó un oficio dirigido pr. el Escmo. Sr. Presidte. Governdr. y Capn. Gral. con fha. once del actual, en que transcribe el que le pasó el Escmo. Sr. Intendte. de Egercito Conde de Villanueva, referente al nombramto. que debe hacer este Escmo. Ayuntamiento. de la Comn. de su seno que ha de asistir á la revisión y correccn. de los aranceles grales. que han de regir en las aduanas de los puertos habilitados de esta Ysla el año proximo, con cuyo obgeto lo comunica el referido Escmo. Sr. Presidte. Se acordó de conformd. con lo que se solicita, nombrándose pa. la espresada Comn. á los Sres. Dn. Franco. de Armas y Síndico Pror. Gral. y que pr. los Sres. Coms. se participase a S.E. en contestación recomendándose eá los citados Sres. de la Comn. tengan muy particularmente presente la indicación que hizo el Sr. Regr. Dn. José Franco. Rodríguez á cerca del recargo de dhos. á las manufacturas que vienen del estrangero para evitar su introducción, con el salúda- ble fin de que nuestros artesanos tengan en que emplearse y desaparezca la vagancia que pr. falta de trabajo se nota en el país y de consigte. los crímenes que se cometen pr. ese motivo.

.....

61 7  
SOBRE INTRODUCCION DE MAQUINAS Y  
PRIVILEGIOS DE INVENCION.

Sigue Cabildo ordinario de 14 de agosto de 1834.

.....  
Se dió cuenta con el informe de los Sres. Coms., relativo á la Rl. Ceda. de treinta de Juno. del año ppño. sobre ptivilegios de invencn., perfeccn. é introdñ., remitida al Ayto. pr. el Escmo. Sr. Presidte. con oficio de trece de Marzo del corrte.; y teniéndose preste. que en la libertad de la introducn. nunca se ofende el dro. de propiedad, que puede ~~ser~~ considerarse en los inventores y perfeccionadores, al paso que se favorece la concurrencia tan provechosa al pco. en gral. que la mente del soberano en la citada Rl. Ceda. aparece conforme a este principio saludable: que el interés privado es el agte. más seguro y poderoso pa. el fomento de toda clase de industria, sin necesitan de otra protecn. pr. parte del gobno. que la de no embarazar sus operaciones con trabas de ninguna especie; y que si estas consideracns. deben ceder alguna vez á circunsts. particulares de tiempo ó de lugar, la Ysla de Cuba no se halla pr. fortuna en la necesidad. de semejte. escepcn.; se acordó contestar al Escmo. Sr. Pte. con insercn. de esta acta, que á juicio del Ayuntamiento. no conviene que se concedan privilegios de ~~introduccn.~~ <sup>introduccn.</sup> en ningo. de los puertos de la Ysla, ni a ningn. ramo de industria, estando al alcance del Supmo. Gobno. dispensar á los introductores y al pais una proteccn. mas eficaz y mas directa, en el alivio de los dros. de internacn. qe. pudieran reducirse o suprimirse del todo, con respecto á maquinas o artefactos de nueva introduccn. y de conocida utilidd.  
.....

~~62~~

SOBRE BUQUES DE VAPOR. -1834-

CABildo ordinario de 11 de octubre de 1834.

.....

.....:después se leyó un oficio dirigido por el Escmo. Sor. Presidte. Gobernadr. y Capn. Gral. su fha. ocho del actual en que transcribe el que le pasó el Escmo. Sr. Ynte. de Egercito Conde de Villanueva, acompañándole la isnta. y descripción que le había presentado el Sr. D. Franco. Hernandez Noguez admor. gral. de la Real Renta de Correos, en solicitud de Ceda. de privilegio de introduccn. de dos barcos de vapor, cuyo proceder es del todo nuevo y aquí desconocido con aplicacn. á facilitar la entrada y salida de los buques en este Puerto, transportar desde el muelle de San Franco. al de Marimelena carruages, caballos, etc., á fin de que oido el parecer de esta Escma. Corpn. y de la Real Sociedad con arreglo á la Real Ceda. ~~xxxx~~ de la materia, se le devuelva todo pa. lo demas que corresponda ; con cuyo obgeto lo comunica el Escmo. Sr. Presidte., incluyendo la instancia y descripcn. que se cita, asi como tambien el espedte. instruido sobre el propio asunto. Se acordó que se pase á los Sres. Coms. y Sindico Pror. Gral. para que informe con presencia de la Real Ceda. sobre inventos artisticos y de lo acordado pr. este Escmo. Ayto. en el particular.

.....

-----

~~X~~

SOBRE BUQUES DE VAPOR. -1834-

CABILDO ORDINARIO DE 24 DE OCTUBRE DE 1834.

..... Los Sres. Coms. y Síndico Pror. Gral. con informe de esta fha., manifiestan que habían ecsaminado detenidamente. el proyecto de barcos de vapor para el transporte de carruages, caballerías y frutos desde el muelle de Marimelena y al de San Franco., y viceversa, á que hace relacn. el èspedte. que se les ha pasado, y no solo lo encuentran á todas luces utilísimo, sino que á mas de las razones de conveniencia pca. q. de sí arroja, no es posible desde luego concebir las innumerables ventajas que deba producir bajo todos aspectos, por ser de una naturaleza enteramte. nuevo y no conocido en este país, dando rapido impulso á su industria, agricultura y comercio : sòguen Sus Srias. expresando las razones de utilidd. y conveniencia pca. : se contrahen también al acuerdo que celebró esta Escma. Corporación en catorce de Agosto de este año para que no se concediesen privilegios de introduccn. en ninguno de los puertos de esta Ysla, estando al alcande del Supremo Gobierno dispensa) á los introductores y al país una proteccion más eficaz y mas directa en el alivio de los derechos de internacn. que pudieran reducirse, ó suprimirse del todo con respecto á máquinas y artefactos de nueva introducción y de concida utilidad ; y consideran dhos. Sres. Coms. y Síndico que al celebrarse este acuerdo se tendría solo presente las maquinas ó instrumtos. de agricultura para los Yngenios o Cafeta-

les ; pero que no abrazara los otros procederes ó inventos que se quisiesen introducir con obgeto, de facilitar la circulacion de nuestros frutos y el de poder transportarse con suma comodidad de uno á otro punto las personas, las caballerías y lós carruages : que si no había inconvte. ni repugnaba á los sanos principios de economía política el que se estableciesen camino pr. medio de empresas, de peazgos, y de privilegios por cierto número de años, e indefinidamente, creen los informantes que el proyecto de los barcos de vapor con el privilegio de cinco años, en su esencia viene á ser lo mismo con la diferencia de que aqui son los vapores los que hacen las veces que suplen el de un buen camino por tierra, que no se tiene desde la villa de Guanabacoa á la Habana ; que á esto se agregaba que estas primeras empresas ó tentativas corren riesgos extraordinarios, invirtiendose capitales de consideracn., y es muy justo que para alentarlas y que no desmayen se les indemnize en cierta manera concediendoles el privilegio de introduccn., pr. que en no perjudicandose el interés pco. con un privilegio perpetuo, ó el monopolio que es su equivalente, ninguno tiene dro. pa. quejarse de esa gracia ; que luego que se advierta que rinde utilidades el proyecto, vendrán otros apresurados á la concurra. cesando el privilegio qualqa. tendrá la facultad de establecer vapores con el mismo intento a. el Sr. Dn. Franco. Hernandez Noguez admor. gral. de Correos : que esto propio ha sucedido en nuestros dias en el barco de vapor pa. Matanzas que fue uno en su princi-

~~\*~~ //

pio con privilegio, ha cesado éste, y hay dos que se ocupan en conducir pasajeros y frutos por lo tanto los Sres. Coms. y Sindico son de opinión, se admitan las proposiciones del proyecto digno de proteccn. bajo todo sentido, no tan solo por su notoria utilidad, sino por que también puede ser un estímulo para otras nuevas empresas. Concluida la lectura de dho. informe, se entró en una detenida conferencia sobre el particular, y en ella se espresaron por los Sres. Capitulares concurrentes. razones en pro y en contra del proyecto, en cuya virtud y declarado el punto suficientemente discutido se entró á votar sobre él, fijándose la cuestión de si "se aprueba ó no el dictamen de los Sres. Coms. y Sindico Pror. Gral." resultando acordado de conformidad con dho. dictamen, por haber sido de esta opinion la mayoria de los Sres. concurrentes., menos el Sr. Dn. Franco. de Armas que reprodujo el acuerdo de catorce de Agosto de este año que se ha tenido presente, y el Sr. Dn. Manuel Ramirez, que fué de parecer que no hubiese privilegio para buques de vapor en este Puerto pues el concedido por S. M. habia terminado ; de consigte. se acordó que con testimonio del espresado informe y este acuerdo se conteste el oficio del Escmo. Sr. Presidente. con devolucn. del espedte. acompañado, para lo demas que corresnda. en el negocio.

.....

-----

SOBRE FERROCARRIL.

-1835.-

Cabildo ordinario de 11 de diciembre de 1835.

..... Se leyó una representación de Dn. Martín Minzal y Dn. Juan del Pino Santana arrendatarios de varios lotes de los terrenos de la Ciénega, perteneciente á esta municipalidad en que participan al Escmo. Ayto. que por dhos. terrenos se trata de formar el camino de hierro que emprehende actualmente la Real Junta de Fomento de esta Ysla, cuya novedad está causando y causará á los esponentes perjuicios enormes, no solamente en la tala de sus siembras, sino en la desmembracn. de los terrenos, por que cuanto ocupe el camino, otro tanto dejan de aprovechar los suptes., por lo que han creido de su deber hacer esta participacn. al Cuerpo Capr. como dueño de dhos. terrenos, para que se imponga de estos sucesos recientes que hacen desmerecer su propiedad, ya con el obgeto de que en ningn. tiempo se les recombenga pr. su silencio, y ya con el ~~juicio~~ <sup>juicio</sup> justo de que se les rebaje el precio del arrendto. á medida de la falta de tierra, y desmerito que ocasiona semejante novedad, sin perjuicio de sus dros. sobre el cobro de lo que importe á juicio de peritos el destrozo de sus labranzas con todo lo demas que espresan en orden á haberse destruido el muro de contencion qe. pr. su falta volverá á la finca al estado de Ciénega, habiendose entorpecido el curso ordino. de las aguas, y ocuparse con el mencionado camino toda la calzada que sirve para la salida así de las personas como de los

frutos, pues atravesandola ó dividiendola deja á los arrendatarios sin transito.- En su conceca. se acordó que la referida instancia se remita inmediatamente. con oficio de los Sres. Comisarios al Escmo. Sr. Procer del Reyno Presidte. de la Real Junta de Fomento de Agricultura y Comercio, con el fin de que tomando en consideracion los perjuicios presentes y futuros que se siguen á los fondos de propios por las razones que se espresan en la memorada instancia, se acuerde y disponga la competente indemnizacion, que si bien debe hacerse á todo particular á quien se le toma su propiedad para el uso y servo. publico, con mor. razón, á una Corpn. que tiene destinados sus fondos para obgetos de utilidad y necesidad comun ; y con las resultas, se proveherá sobre el reclamo que hacen Minzal y Pino Santana en orden al rebajo de la renta que respectivamente pagan, instruyendoseles de este acuerdo, y de que deben ocurrir á quien corresponda á reclamar el destrozo de sus labranzas que no le ocasiona la municipalidad.

.....  
 -----

SOBRE FERROCARRIL. - 1836.-

Cabildo ordinario de 8 de enero de 1836.

.....

Los arrendatarios de dos lotes de la Ciénaga D. Martin Minzal y D. Juan del Pino Santa Ana vuelven á representar al Escmo. Ayuntamiento los daños y perjuicios que están sufriendo aquellos terrenos con la nueva obra del camino de hierro, segandose los canales ó zanjias que servian para el riego y que eran los que daban valor y estimacion á la finca, que la reduce á su anterior estado de anegadizo - para que en esta virtud se sirva la Corporacn. determinar lo que estime ~~apare~~ ~~con~~ conforme. Se acordó que por los Sres. Comisarios se vuelva á oficiar al Escmo. Sr. Presidte. de la Real Junta de Fomento de Agricultura y Comercio, acompañandole la nueva instancia de los arrendatarios y recordandole la contestacion del anterior.

.....

Cabildo ordinario de 15 de enero de 1836.

.....

Habiéndose leído una representación de D. Manuel Antonio Hernandez arrendo. de cuatro caballerias de tierra de las de la Ciénega perteneciente á los propios en que hacia presente los perjuicios que está sufriendo, por atravesar pr. sus terrenos el camino de hierro, y los que son de esperarse recibirá la finca pr. haberse ~~trastornado~~ las vias de desagüe que los reducirá á su anterior estado de anegadizos y pantanosos ; manifestó el caballero Sindico Pror. Gral., que era

de toda necesidad que el Escmo. Ayuntamiento. se ocupase de este negocio pr. que los perjuicios que precisamente. habia de sufrir la finca con aquella obra la reducirá á su primitivo estado de Ciénega, perdiendose las grandes sumas invertidas en hacerla laborable, proponiendo con tal obgeto se hiciese un reconocimto. de aquella con ~~intervn.~~ intervñ. de la autoridad protectora de la empresa, á fin de allanar los inconvenientes y perjuicios que se recomiendan. En conceca. se acordó de conformd. con la indicación del Caballero Sindico encargando á los Sres. Comisarios que en unión suya tomen los conocimientos necesarios á cerca del estado de dhos. terrenos, é informen á la Corporación, sin perjuicio de que se recuerde al Escmo. Sr. Presidte. de la Real Junta de Fomento de Agricultura y Comercio la contestacn. pendiente del oficio que se le ha dirigido.

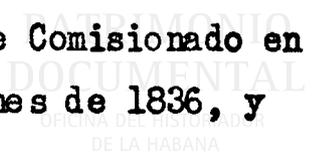
.....  
-----

Cabildo ordinario de 5 de febrero de 1836.

.....

En otro de veinte y nueve de Diciembre del año referido, hacía presente el Sr. Calvo, (1) que seria convte. se le facultase para pedir á S. M. lo que acordase esta Escma. Corporacion en orden á la obra del Camino de hierro, sobre cuyo particular ya había dado algunos pasos, en virtud de la Conn. que obtiene para solicitar el remedio de los males que ha sufrido la Ysla de resultas de la epidemia del coleram, debiéndose a su entender hacer un plan gral. tanto á cerca del modo

-----  
(1) El Sr. José Ma. Calvo, Regidor, fungía de Comisionado en la Corte, desde 1834 ; terminó su misión a fines de 1836, y el año referido es el de 1834. -



de ayudar á los hacendados, como el tener fondos pr. el mismo conducto para concluir las muchas obras que le faltan al municipio, señaladante. La Carcel, en el supuesto de que el gobierno está muy dispuesto á egecutar cuanto se le proponga util y razonable.

.....  
-----

Cabildo ordinario de 12 de febrero de 1836.

.....

Tambien dieron cuenta los espresados Sres. Coms. del oficio del Escmo. Sr. Presidte. de la Real Junta de Fomento de Agricultura y Comercio en fha. veinte y dos de Enero ulto. contestando el que se les dirigió en once de Dre. del año pasado relativo á la indemnizaci. de los perjuicios que dicen recibir los arrendatarios de la Ciénega con la obra del Camino de hierro ; en cuyo oficio incerta S. E. el informe que había dado la Comn. de la enunciada obra que trata de persuadir que la finca, lejos de recibir perjuicios con el citado camino, va a aumentarse su valor, como sucedería si se anunciara de nuevo su arrendto. en que serian los primeros en subir las rentas, los que tan ecsageradamente se han quejado.- Con este motivo los mismos Sres. Coms. y el Caballero Sindico Pror. Gral. manifestaron : qe. habian hecho el reconocimto. ocular de la repetida ciénega, que se les encargó, y aunque no pudieron verificarlo en toda su estencion pr. no estar espedito el transito, creian deberse contraher á los particulares siguientes : primero : La parte de esas tierras apli- ~~ENDIXE~~ cada voluntariamente al Camino sin conocimto. de este Cuerpo, correspondiendo á los fondos de propios ; debe

determinarse si reclama su importe á justa valuacion como cualquiera vecino, ó si se renuncia á su dominio, sufriendo en obsequio del bien gral. que resultará de la obra, la reducción de las rentas, que solicitarán indispensablemente. los poseedores á medida que se desmembre la area arrendada : segundo, el demerito que acaso recibirán las estancias fundadas allí quedando abiertas al transito publico. Hasta ahora esto ha sido un mal gravisimo, de que se han quejado siempre todos los Hacendados á quienes há cabido esa suerte, pero como el carril de hierro es nuevo entre nosotros, y tal vez podrá proporcionar utilidad en la conduccn. de la maloja, viandas, legumbres y demás frutos á que se destinan aquellas tierras, parece que el Escmo. Ayuntamiento. debe reservarse su derecho. para deducirlo si conviniera á la conclusion del camino, que es cuando se pueden pesar en balanza fiel los daños y ventajas ; y tercero el peligro de que esa propiedad vuelva á su estado antiguo de inutilidd., perdiendose los miles de pesos que le costó para hacerla productiva.- Se ha tratado de dar á las aguas otro curso pr. zanjaz colaterales del camino, obstruyendose á lo menos tres de las otras y la espera. manifiesta el mal ecsito, pues aunque hace dias que no llueve están detenidas : Se pretende un retroceso que parece dificil y si nó se logra, la inundacn. será inevitable en las avenidas del rio tan inmediato como caudaloso ; que los esponentes temían dar su voto decisivo en materia que no entienden absolutamente, y así se limitaban á indicar al Cuerpo la eleccion de un idraulico que le informe los daños que puedan sobrevenir y su tamaño, estendiendose á proponer el modo de evitarlos sin perjuicio de aquella obra, que si

es útil al pueblo, no es pr. cierto el Escmo. Ayto. quien debe embarazarla, sino al contrario protegerla : que ya con datos positivos, se podrá oficiar al Escmo. Sr. Presidente de la Rl. Junta de Fomento, que es la empresaria, ó nombrar una Comn. á que se agregue el perito, á fin de que con la elegida por aquella Corpn. arregle todas las dificultades con la armonia propia de personas, á quines no domina otro interes que es el mejor servicio publico. - Enterado el Escmo. Ayto. de todo cuanto se ha puesto en su consideracn., no pudo menos de aprobar la idea indicada pr. los Sres. Coms. y Sindico del nombramto. de un hidraulico, que ecsaminando la finca de que se trata, le informe circunstanciadamte. lo que crea convte., con el justo fin de evitar los ~~pe~~ perjuicios que se han recomendado ; y siendo este paso el primero que debe darse, para con perfecto conocimiento determinar lo que corresponda, desde luego recayó la elección de perito, en D. Pedro Abad y Villareal, sugeto que merecia la confianza del Cuerpo Capr. á quien se le pasarán estos antecedtes. con el obgeto de que verifique el reconocimiento y lo devuelva con su informe ; esperándose que en obsequio del mismo Cuerpo y del bien publico, desempeñará el encargo que se le hace con la brevedad posible : que ese mismo individuo quede agregado á los Sres. Coms. y Sindico para convenir con la Comn. de la Rl. Junta de Fomento todo lo concerniente al particular del modo que crean mas benefico á los intereses que se versan , y con el acuerdo que tengan, darán cuenta á la Corporación para el que se estime oportuno.

.....

-----

SOBRE FERROCARRIL. -1836-

Cabildo ordinario de 3 de marzo de 1836.

.....

Así mismo se instruyó la Corpn. de otro oficio dirigido á los citados Sres. Coms. pr. D. Pedro Abad y Villareal en dos de corrte., manifestandoles qe. no le era posible desempeñar el encargo que se le hizo en cabildo de doce de Febrero ulto. de reconocer la finca titulada la Ciénega, informdo. los perjuicios ó beneficios que puedan resultarle de la obra del Camino de hierro, por que requiriendo esto un ecsamen maduro y tanto mas pr<sup>o</sup>lijo, cuanto que de el pende el acierto en una materia de tanta gravedad, no le permitian sus diarias ocupaciones en el desempeño de la Catedra de matemáticas del Real Colegio Seminario, dedicarse pr. tiempo indeterminado al reconocimto. del terreno en cuestión y calculos indispensables, con harto sentimiento suyo y ~~á~~ á pesar de sus buenos deseos, al paso que estaba penetrado de reconocimiento pr. la buena opinión que merecía á esta Escma. Corpn. que le habia honrado con su confianza en un asunto tan delicado y espinoso ; y se acordó que la Comn. nombrada en el asunto participase<sup>se</sup> verbalmente. al Escmo. Sof. D. Franco. Lemaur la necesidad en que se hallaba este Escmo. Cuerpo de efectuar la operacn. cometida á D. Pedro Abad, pr. si S. E. tiene la bondad de desempeñarla en obsequio de los fondos municipales.

.....

-----

SOBRE BUQUES DE VAPOR.

Cabildo ordinario de 15 de abril de 1836.

.....

Así mismo se leyó otro oficio del propio Escmo. Sr. Presidente. de doce del corrte. en que transcribe el del Escmo. Sr. Yntendte. de Egercito que incluye la instancia que le habían presentado D. Pablo Soler Dn. Franco. Sufé y D. Antonio Font en solicitud de cedula de privilegio de introduccn. pa. establecer uno ó dos buques de vapor que constantemente. sostengn. comunicacion entre Batabañó, Cienfuegos, Trinidad y Santiago de Cuba, para que oido el parecer de este Escmo. Cuerpo con arreglo á la Soberana determinación del asunto se le devuelva á fin de proceder á lo demás que corresponda, con cuyo objeto lo comunica el Escmo. Sr. Presidente. Se acordó que se pase á los Sres. Coms. y Sindico Pror. Gral. para que informen, teniendo presente la Real Ceda. sobre privilegios de inventos artisticos e introduccn. de maquinas estrangeras y acuerdo de su compto.

.....

-----

SOBRE BUQUES DE VAPOR. -1836.-

Cabildo ordinario de 22 de abril de 1836.

.....

Se leyó el informe á que se contraen los Sres. Coms. y Sindico, en el cual esponen que sin embargo de haberse negado este Escmo. Ayto. en cabildo ordinario de catorce de Agosto de mil ochoc. treinta y cuatro á que se concedan privilegios de introduccn. en ninguna de los puntos de la Ysla y á ningún ramo de industria, lo que se ha ratificado en diferentes acuerdos posteriores, consideraban que debía hacerse una escepcion en el que pretendían los antedhos. Soler, Suñé y Font pr. el grande fomento y progreso que recibiría la Ysla en la agrica. y comercio en aquella parte del Sur, y con la indicn. de que se les imponga una contribución moderada con el obgeto explicado. Se acordó unanimente. de conformad. con el dictamen de los Sres. Coms. y Sindico en ambas instancias y que en esos terminos se constesten los oficios del Escmo. Sr. Presidte. con que las remitió.

.....

-----

**SOBRE REMATE DE LA CIENEGA. - 1836.-**

Cabildo ordinario de 27 de mayo de 1836.

.....: despues se leyó un oficio dirigido pr. el Escmo. Sr. Procer del Reyno Presidte. Gobrn. y Capn. Gral. su fecha veinte y seis del actual en que incerta los puntos acordados pr. la Junta de Autoridades que combocó y presidió S. E. en once del que cursa, instruida del conflicto ha q. ha llegado el asunto de la manutecn. de los presos de la Carcel y de la necesidad de tomar una medida estraorda. con que ocurrir de momento á la urga. de proveer á la subsistencia de los mismo\$ presos para que no perescan pr. dha. falta, ó tener q. ponerlos en libertad cuyos puntos son referentes, el primero á que por la Real Hacienda se haga el suplemento de quince mil pesos reintegrables inmediatamente de las fincas urbanas y rurales que saldrán al hasta publica con la brevedad posible, á cuyo efecto se prevendrá á este Escmo. Ayuntamiento. proceda á su tasación y remate como también de las cobranzas pendtes. ó de cualquiera otra ó de arbitrios establecidos ó que se establescan, segundo que respecto á que esta Corpn. no ha podido realizar los cobros, y atendiendo á las graves ocupaciones del Caballero Sindico pror. gral. se nombre pr. el gobierno una persona q. se ocupe esclusivamente en activarlos pr. los terms. más breves que permitan las leyes en deudas de esta naturaleza, tercero que como todo lo acordado no será tal vez bastante para el pronto reintegro de la Real Hacienda, de lo q. se adeuda al contratista y de la necesidd. continua y urgte. de la manutención sucesiva

de los presos, se comisionen pr. el gobierno dos personas de la mor. represn. y buen concepto pa. que después de eccitada la generosidad pca. á qe. contribuya el vecindo. á cubrir un obgeto q. tanto recomienda la humanidd., y que ni corresponde á la Rl. Hacda. ni pudiera gravarse en las urgentisimas circumsts. en que la nacion se encuentra, se encarguen de la recaudacion de lo q. dho. arbitrio produzca y cuarto que en lo tocante á los arbitrios que propone esta Corpn. eceptuando el de las harinas y el de los barcos de vapor, vuelva el espedte. al Sr. asesor pa. q. consulte. Tambien incerta S. E. la consulta del Sr. asesor gral. ~~xxx~~ primero into. y de conformd. con ella, previene S. E. al Escmo. Ayuntamiento. que se proceda á la tasacn. y remate de la Casa de Baños y terreno de la Ciénega dando cuenta luego q. se verifique y poniendo en arcas rs. su producido pa. cubrir los suplementos. que aquellas han hecho con otras indicaciones con respecto al mismo particular de la venta de la Ciénega : nombra S. E. para recaudar los creditos activos de la Corpn. al Licdo. D. Franco. Javier Bernal á qn. se le entregarán todos los espedtes. comenzados y nota de los que no estubiesen y para la recaudn. de lo q. ofresca el vecindo. á D. Ygnasio Gonzalez Larrinaga y D. Santiago Zuasnabar y finalmte. que se pase á este Cuerpo copia de la Rl. orden de nueve de Marzo de mil ochocs. veinte y cinco ~~pa.~~ q. en su vista proponga la cuota con q. han de contribuir los establecimientos q. han de gravarse, prevdo. también que lo que recaude el mayordomo de propios pr. dietas cobradas á las jurisdiccions. de la prova. pr. los presos q. depositan en esta Carcel, lo entregue á dhos. Sres. Larrinaga y Zuas-

nabar.- Concluida la lectura del espresado oficio se acordó, que se pase á los Sres. Coms. y Síndico Pror. Gral. para q. informen lo que se les ofresca y parezca en los puntos indicados en la Junta y consulta transcritas.

.....  
-----



SOBRE EL FERROCARRIL. - 1836.-

Cabildo ordinario de 23 de junio de 1836.

.....  
 El Sr. Regr. D. Matias de Meza, dijo : q. pr. informes privados, ha comprendido que se trata de atravesar pr. la poblacn. de estrams. el camino de hierro q. conduce á la Villa de Güines pa. q. termine en el Jardín botánico, introduciéndose los frutos y cargas pr. la unica puerta del Moncerate q. justante. está en el centro de la Ciudd., y es la mas frecuentada, lo que de suyo presenta obstaculos y embarrasos q. no es de este momto. esplanar : que sin embargo de c. la Rl. Junta de Fomento ha podido proyectar y darle direccn. al referido camino pr. el campo, sin la concurre. de la municipl., consideraba absolutamente indispensable esta, tocandose en la poblacn. pr. ser peculiar de las atribuciones del municipio cuidar de la comcdidad y ornato de ella ; en cuya inteligencia creia Su Sria. oportuno y convte. oficiar al Escmo. Sr. Presidte. pa. q. se sirva hacerlo con el Escmo. Sr. Ynte., á fin de que tenga á bien comunicar al Cabildo el proyecto del espresado camino pa. esponer con vista de el las dificultades q. ocurran pa. traerlo al referido punto, suspendiendo entre tanto su realizacn. Se acordó de conformd. con lo p<sup>r</sup>uesto pr. el Sr. Regr. D. Matias de Meza y q. pr. los Sres. Coms. se dirija el oficio q. se indica.

.....  
 -----

SOBRE VENTA DE LA CIENEGA. -1836.-

Cabildo extraordinario de 23 de junio de 1836.

.....  
 Se instruyeron los Sres. concurrentes de q. el obgeto de la combocatoria hecha de orden del Escmo. Sor. Presidte. Gobrn. y Capn. Gral. comunicada al Sr. Alcalde Presidte. era dar lectura á un pliego q. le remitió S. E. para q. se enterrase la Corpn. y llevase á debido efecto sus disposiciones dictadas con consulta del Sr. asesor gral. primo. into. en el espte. sobre la manutencion de los presos de la Carcel ; en inteliga. de q. en esta misma tarde ó en la noche había de quedar cumplido lo q. se le ordenaba.- De consiguiente se abrió dho. pliego que contenia dos oficios de S. E. de esta fha. incertando en el primo. la consulta del referido Sr. asesor gral. primo. into. de hoy y de conformd. con ella declara S. E. estemporanea y sin fundamto. legal la suplica de este Escmo. Cuerpo y muy estraña al cabo de tanto tiempo q. se le comunicó la supr. resolucion de S. E., y q. debiendo llevarse esta al cabo, se le previene que en el día, sin mas recurso ni demora dé esacto y puntual cumplimiento á cuanto se le ha mandado en el particular, en el concepto , q. si así no lo avisa dentro de tres dias desde ahora, quedaba multado en cien pesos cada uno de los individuos de la Corpn. y en el duplo el Sr. Alcalde Presidte. á cuyo cargo pone S. E. hacer efectiva su resolucion comprehendida en la consulta de diez y ocho del corrte. entendiendose todo sin perjuicio de las demas providencias que tenga á bien en el caso no esperado de faltarse. En el otro oficio transcribe así mismo

S. E. otra consulta del referido Sr. asesor Gral. into., su fha. diez y ocho del actual, é igualmente de conformd. con ella, ordena al Cuerpo Capr. que no solo acceda dentro de quinto dia á la solicitud del Licdo. D. Franco. Javier Bernal comisionado pr. S. E. pa. la cobranza de los creditos activos, sino q. en el mismo termino le participe estar cumpliendo su supr. dispn., en el concepto de que de no hacerlo así, tomará las justas y debidas providencias q. para hacerse obedecer tienen establecidas las leyes, encargando al Sr. Alcalde primero y bajo su responsabilidad el que haga llevar á efecto lo mandado y le dé cuenta.- Enterado de todo el Escmo. Ayto. y considerando no estar en su facultad, faltar á la debida obediencia á los preceptos del Escmo. Sr. Presidte. Gobrn. y Capn. Gral., pr. unanimidad acordó : q. se guardase cumpliera y egecutase la determ. de S. E., ratificando sus protestas pa. q. en ningun tiempo, casos ni circunstancias le pase, ni pueda pasar perjuicio pr. la enagenacn. de los bienes de propios, y pr. el despojo ~~que~~ que le resulta de la prerrogativa q. la ley y la costumbre no interrumpida le confiere de nombrar un defensor pa. sus negocios judiciales pero q. creyendo q. faltaría á sus deberes ~~si~~ no hiciese uso del dro. q. tienen todos los subditos de representar á su Soberano, acuerda igualmte. q. pr. los Sres. Coms. se forme la competente repn. á S. M. , en la que no solo se le esponga lo ocurrido desde los principios, y pa. lo cual tendrán á la vista cuantos antecedtes. obren en la materia, sino tambien pa. q. releve al Cuerpo Capr. de una carga q. no le impone la ~~ley~~ ley ni tampoco está en su posibilidad ~~de~~ reportarla despues q. la poblacn. se ha aumentado casi doblemente.

de lo q. antes era ; y en fin pa. q. la Soberana justa. se  
digne dec etar el debieo desagravio de las impropias y ofen-  
sivas espresiones del Sr. asesor gl. primero into. en su  
consulta á una Corpn. tan respetable y tan acreedora pr. su  
conducta y laboriosidad en todos tiempos á favor del estado  
y de su municipalidad.- También se determinó pr. conceca. q.  
el Sor. Regr. D. Manl. Ramz. q. ha sido el defensor dé in-  
mediatamente una relapiode todas las causas y negocios del  
Ayto. quedando encargdo. el Esno. de cumplir todo lo demás  
de su resorte con arreglo y en conformd. á lo prevenido ;  
y los Sres. Coms. de lo q. les respecta en orden al nombramto.  
de peritos pa. las tasaciones de las fincas y consigtes.  
dilige. de la subhasta, agregdo. el Sr. Alferes D. Ciriaco  
de Arango q. ratificaba su protesta de no consentir q. el  
Licdo. D. Franco. Javier Bernal/<sup>su</sup> ~~si~~ desafecto notorio inter-  
benga en asunto q. tenga relacn. con Su Sria., y pr. ulto. q.  
se facilite inmediatamente copia certificada de esta acta al  
Sr. Alce. presidente pa. la contestacn. q. debe dar de que-  
dar cumplimentadas las prevenciones de S.E.

.....  
-----

SOBRE FERROCARRIL. - 1836.-

Cabildo ordinario de 22 de julio de 1836.

.....  
Quedó enterado el Esomo. Ayto. de otro oficio de S. E.  
de veinte del q. cursa en contestacn. al que se le dirigió  
el día cuatro sobre los antedtedtes. del camino de hierro  
proyectado pr. la Real Junta de Fomento, en cuya contestacn.  
manifestaba S. E., q. prevenida la suspension de la direccn.  
de dho. camino pr. el Jardin botanico, de conformd. con lo  
q. le espusieron é informaron los Escmos. Sres. Director  
subinspr. de Yngenieros, y Mariscal de Campo D. Franco.  
Lemaur y Sres. Brigr. Comte. de Yngenieros en esta plaza y  
Coronel D. Feliz Lemaur, consideraba innecesario pedir los  
antedtedtes. al Esomo. Sr. Ynte. Pte. de dha. Real Junta.  
.....  
-----

SOBRE TASACION DEL TERRENO DE LA CIENEGA.

Cabildo ordinario de 26 de agosto de 1836.

.....

El cavallero Sindico Pror. Gral. manifestó : q. en este acto se habia instruido de ascender <sup>R</sup>a tasacion de los lotes de la Cienega á sesenta y nueve mil cuarenta y seis pesos uno y medio reales cuando en treinta y uno de Octre. de mil ochocs. veinte y uno importó noventa mil ciento sesenta y cinco ps. siete reales sin q. en este tiempo haya ocurrido motivo q. hiciera desmerecer los terrenos de la Ysla, sino el contrario aumentar su estimn., mayormte. los de la Ciéne-ga q. siempre han sido muy codicia**bles** pr. lo q. proponía se suplicase al Escmo. Sr. Pte. tubiese en consideracn. esta circunsta. á fin de q. si lo creia convte. dispusiera la suspension del remate q. debe celebrarse hoy pa. asignarse otro día, previo nuevo justiprecio pr. otros peñitos. Se acordó q. los Sres. Coms. y Sindo. participasen esta ocurra. al Escmo. Sr. Pte. para que se sirva determinar lo q. estime convte. verificandose esta particip**an**. inmidiatamente.

.....

-----

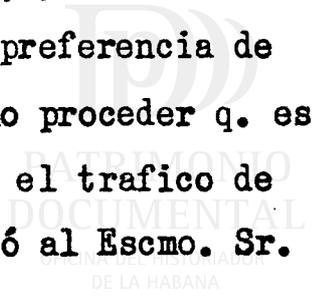
**SOBRE FERROCARRIL, -1836-  
DE REGLA A GUANABACOa.**

Cabildo ordinario de 2 de septiembre de 1836.

.....  
Se leyó despues un oficio dirigido pr. el Escmo. Sr. Procer del Reyno Presidte. Gobrn. y Capn. Gral. su fha. veinte y nueve del propio mes de Agosto en q. transcribe el q. le pasó el Escmo. Sr. Ynte. de Egercito, acompañandole la insta. q. le presentó el Br. Dn. Carlos Belot, solicitando patente de privilegio para la construccn. de un Camino de hierro desde el E. del Pueblode Regla á la ensenada de Guanabacoa ambos puntos inclusos y de allí á la misma villa, con el fin de q. informe este Escmo. Ayto. sobre dha. solicitud ; con cuyo obgeto lo comunica el Escmo. Sr. Presidte. y se acordó que se pase á los Sres. Coms. y Sindo. Pror. Gral. con la Real Ceda. del asunto y acuerdo de su cunto. para q. espongan lo q. se les ofresca y paresca.  
.....

-----  
Cabildo ordinario de 16 de septiembre de 1836.

.....  
Se leyó una repn. del Sr. Dn. Franco, Hernandez y Noguez Ynte. hono. de Prova. y Admor. gral. de Correos de la Ysla en q. dice : q. habiendo llegado á su noticia se halla á informe de este Escmo. Ayto. una insta. de Dn. Carlos Belot solicitando privilegio para hacer un camino de hierro desde su hospl. á la ensenada de la Villa de Guanaba., y siendo notorio los dros. q. asisten al esponde. pa. la preferencia de un establecimto. de la misma naturaleza, como proceder q. es de un privilegio de dos barcos de vapor para el trafico de esta bahia con sus diligs. anecsas, presentó al Escmo. Sr.



Presidte. de la Rl. Junta de Agricultura y Como. en treinta del mes antor. igual solicitud para emprenderlo desde el punto de Marimelena hasta dicha Guanabacoa y en siete del actual lo reprodujo al Escmo. Sr. Capn. Gral. añadiendo de q. habiendo recorrido nuevas lineas con el director como. Dn. N. Cruger y penetrado pr. sus observaciones q. la que mas puede convenir al publico para el referido camino ~~axi~~ es la de Regla á Guanabacoa, le suplicaba tubiese á bien autorizar al q. habla para verificarlo en cualqa. de los dos puntos, oyendo en el particular á las Corporaciones como es de costumbre ; concluia suplicando. al Escmo. Ayto. q. en el caso de no habersele remitido ambas esposiciones, se tome esta en consideracn. para los fines q. combengan, aguardando el resultado á fin de q. se pueda deliberar con mas acierto en la materia á la vista de ambos espedtes. Se acordó : q. se pase á los Sres. Coms. y Sindico donde se hayan los antecedtes. para lo q. corresponda.

.....

Cabildo ordinario de 23 de septiembre de 1836.

..... Seguidamte. se leyó un oficio del Escmo. Sr. Procer del Reyno Pte. Gobrn. y Capn. Gral. su fecha diez y siete del que cursa en que transcribe el que le pasó el Escmo. Sor. Ynte. de Egercito en catorce incluyendole la instancia q. le habia presentado el Sr. Admor. gral. de la Real Renta de Correos en solicitud de permiso pa. establecer un camino ~~axixaxix~~ doble de calzada de carril de hierro desde Marimelena á Guanabacoa, aspirando al pleno y perpetuo dro. de propiedad en los ~~axixaxix~~ terms. q. espresa, á fin de q. oiga el dic-

tamen de este Esco. Cuerpo teniendo en considn. la pretenen.  
establecida pr. el Dr. Dn. Carlos Belot ; y en el caso de q.  
una y otra sean para igual obgeto se califique la q. ofresca  
mayores ventajas al publico con cuyo motivo lo comunica el  
Esco. Sr. Presidte. acompaando los documtos. q. se citan  
con calidad de devolucion. Se acordó q. pasen á los Sres.  
Coms. y Sindico en cuyo poder ecsisten los antecedentes para  
q. informen con presencia de todo.

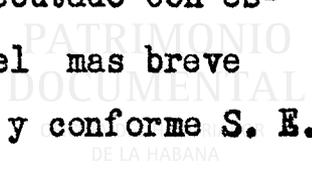
.....

-----

SOBRE REMATE DE LA CIENEGA. - 1836-

Cabildo ordinario de 23 de septiembre de 1836.

.....  
 Yguualmte. se leyó otro oficio del propio Esomo. Sr. Presidente, de este dia, en q. incerta la consulta del Sr. asesor gral. primero interino en el espte. sobre manutenen. de presos, y en la cual contrayendose á la cuenta q. ha dado en esta Escma. Corporacn. de las entradas y gastos q. han tenido los fondos desde primero de Enero hasta treinta y uno de Agosto ulto., se les pide informe sobre las observaciones q. ha hecho el Licdo. Dn. Franco. Javier Bernal encargado por S. E. de la recaudn. de los creditos activos, con respecto á la partida del debido cobrar de años anteriores á cuyo efecto remite S. E. copia de aquellas ; pr. lo q. hace á la hipoteca que aun subsiste sobre la Casa de Baños, se previene á la Corpn. q. dentro de quinto dia acredite estar satisfecho el ramo ó descubierto del vestuario, para q. se espida la providencia q. correspda., siendo reparable q. ahora al tiempo del remate se anuncie una dificultad que debió allanarse desde el principio ; y lo es mucho mas q. haya sido preciso q. el Cavallero Sindico notara la escandalosa diferencia de precio q. se ha dado hoy á la Ciénega respecto al que tubo, cuando las tierras no tenian la estimacion q. hoy, lo q. tambien debió notarse desde el momento de la tasacn. pues la baja de un tercio no era cosa q. pudiera dejar de advertirse, pr. lo q. se dispone q. en el acto se proceda á nuevo justiprecio pr. otros peritos y que egecutado con expresion de los q. corresponda á colono y en el mas breve termino se dé cuenta para lo q. corresponda ; y conforme S. E. con dho. dictamen lo traslada á este Cuerpo, devolviendole



~~88~~

el espedte. sobre el asunto para q. sin perdida de tiempo pro-  
ceda al cumplimto. de todo lo q. en el mismo dictamen se es-  
presa. Se acordó en cuanto al primr. particular que los Sres.  
Coms. oyendo el mayo. de propios informen á S. E. lo q. haya  
ocurrido ; y en ordn. á los demas, los espresados Sres. pro-  
videncien lo q. deba hacerse para dar cumpto. á las disposi-  
ciones de S. E. con toda la brevedad q. se recomienda.

.....

-----



~~39~~

**SOBRE FERROCARRIL. -1836.**

Cabildo ordinario de 23 de septiembre de 1836.

.....

Asi mismo se leyó otro oficio del referido Escmo. Sr. Presidte., de veinte y dos del actual en que transcribe el q. le dirigió el Escmo. Sr. Presidte. de la Junta de Fomento de Agricultura y Como., relativo á/la<sup>q.</sup> Comn. directiva del Camino de hierro se halla en la necesidad de establecer almacenes provisionales para uso de dho. camino en la parte de la Ciénega en donde está cortada la calzada q. va del Cerro á Puentes grandes y al efecto habría menester un espacio de cien varas en cuadro y como este Escmo. Ayto. tenia anunciada la venta de esos terrenos, desearía saber si pr. el caracter de provisional de la ocupacion del terreno designado, pudiera ser gratuita y bajo la condicn. de q. la Rl. Junta de Fomento abonará el precio de su tasacn. al respecto de la q. hay tenido la tierra inmediata en el caso de q. se haga necesaria la permanencia de los espresados almacenes ; que de cualqa. manera sin embargo y aunq. sea forzoso estipular desde luego la compra en caso de q. pr. parte de esta Corpn. no haya lugar á la prestacn. provisional q. se solicitaba, rogaba á S. E. se sirviese disponer lo q. correspda., á efecto de q. se acuerde la entrega del mencionado terreno á la Comn., bajo cualqa. de las bases q. este Escmo. Cuerpo tenga á bien adoptar ; y lo traslada el Escmo. Sr. Pte. con el objeto q. se espresa. Se acordó q. se pase á los Sres. Coms. y Sindo. pa. que informen.

.....

SOBRE FERROCARRIL DE REGLA A GUANABACOA. -1836.

Cabildo ordinario de 30 de septiembre de 1836.

.....

Después se leyó un oficio del Escmo. Sr. Procer del Reyno Pte. Gobrn. y Capn. Gral. su fha. veinte y seis del actual en q. transcribe el q. le pasó el Escmo. Sr. Ynte. de Egercito con la de veinte, haciendo presente á S. E. que despues de haberle dirigido en veinte y siete de Agosto ulto. una instancia del Br. D. Carlos Belot sobre construccn. de un ferro carril y calzada desde el Este del Pueblo de Regla á la ensenada de Guanabacoa, y de ahí á la Villa del mismo nombre, le había presentado ultimamente otras dos nuevas instancias aclarando en la una los terminos de su prima. pretencn. y acompañando á la otra dos pliegos marcados con las letras A. y B. comprendiendo el primero dos planos del perfil y corte del ferro carril y calzada proyectado y el presupuesto del costo de ambas obras, y el segundo las bases prales. de la empresa, las cuales remitia á fin de q. S. E. tubiese á bien disponer se agregasen y corran los trámites q. la prima., con cuyo obgeto las acompañaba el Escmo. Sr. Presidte.- Con tal motivo digeron los Sres. Coms. y Sindico q. ya tenian evacuado el informe q. se les pidió sobre el particular ; y habiendose leído, Se acordó : q. volviese todo á dhos. Sres. para q. con vista de los nuevos documentos. remitidos, espongan lo q. se les ofresca y parezca.

.....



SOBRE FERROCARRIL. -1836.-

Cabildo ordinario de 30 de septiembre de 1836.

.....

Los citados Sres. Coms. y el Cavo. Sindico con vista del oficio del Esmo. Sr. Pte. q. incerta la pretencion de la Real Junta de Fomento de Agricultura y Comercio de q. se le concedan cien varas en cuadro en los terrenos de la Ciénega para establecer unos almacenes provisionales pa. uso del Camino de hierro, informaron : que en el estado de subhasta en q. se hallan los mismos terrenos, no les parecía q. estaba en facultad de la Corpn. conceder las cien varas q. se solicitan, pudiendo la espresada Rl. Junta en su caso ocurrir al q. rematase el lote en q. las quiera para q. se las conceda. Se acordó de conformd. con el parecer de dhos. Sres. y q. en esos terminos se conteste el oficio de S. E.

.....

-----

SOBRE FERROCARRIL DE REGLA A GUANABACOA. - 1836-

Cabildo ordinario de 14 de octubre de 1836.

.....

Los Sres. Coms. y Sindico á la vista q. se les dió del oficio del Escmo. Sr. Presidte. de veinte y seis de Setre. ulto. y memoriales q. acompañó del Sr. Dn. Carlos Belot sobre el camino de hierro q. ha proyectado, <sup>n</sup>iformaron : que dhos. memoriales se reducian á determinar los puntos donde el expresado Dr. va á formar el camino, sin q. se alegue ni documento cosa capaz de alterar lo q. Sus Srias. manifestaron en el Cabildo de treinta de Setre. ulto., teniendo solo ahora q. añadir, q. demarcado el rumbo q. debe llevar el Dr. Belot desde la ensenada de Guanabacoa, no deja ninguna duda q. sería muy desventajoso al publico en comparacion al trasado pr. el Sr. Dn. Franco. Hernz. Noguez pues partiendo aquel desde un Hospital donde no hay otra clase de vecinos q. el mismo interesado, sería antipolítico y quizá perjudicial el admitirlo, al paso q. privaría al Pueblo de Regla de las ventajas q. le deben resultar con el propuesto pr. el Sr. Hernz. que sobre contribuir al fomento y riqueza de aquella población ofrece al pco. pr. mil titulos mayores garantías y conveniencias no solo pr. la brevedad en la corta travesía, cuanto pr. q. separandose de esta linea dejaria sumido con el tiempo <sup>en</sup> la miseria dho. pueblo, tan digno pr. sus establecimientos, clase de poblacn. y relaciones mercantiles con esta Capl. de toda la considn. del gobierno, no debiendose pr. lo tanto permitir á ninguno otro construirlos en su inmediacn., ya pr. ser este actualmente el privilegiado y que está en el

ejercicio del trafico como para no desalentarle de q. ponga en planta el q. tanto interés debe reportar al procomunar ; así q. dños. Sres. Coms. y Sindico reiterando su citado informe concluyen en q. con testimo. de el y del preste. con el acuerdo q. recaiga se conteste al mencionado Escmo. Sr. Pte. Seguidamte. se leyó el informe presentado pr. los expresados Sres. en el cabildo de treinta de Setre. ulto., y al cual se contrahen en el antor., reducido á que el obgeto de las solicitudes del Dr. D. Carlos Belot y del Sr. Dn. Franco. Hernz. Noguez era identico y sobre ellas no podia aspirarse á patente de privilegio pr. que no es de lo q. comprende la Rl. Ceda. de treinta de treinta de Julio de mil ochocs. treinta y tres limitandose su informe á dar unicamente su parecer sobre cual de aquellas ofrecia mayores ventajas al pco., en conceca. hacen Sus Sria<sup>s</sup> las observacios. q. creen convtes. sobre una y otra pretencn. y en virtud de ellas concluyen manifestando q. se conteste al Escmo. Sr. Pte. con ~~testimonio~~ testimo. de su infe. y del acuerdo diciendose á S. E. q. el Escmo. Ayto. estima en todos sentidos preferte. el proyecto del Sr. Dn. Franco. Hernz. Noguez, pr. ser superiormente. benefioso al pco. bajo cualqa. aspecto q. se contesten los oficios del Escmo. Sr. Pte. con testimo. de los dos informes q. anteceden ~~y~~ devolviendoles los esptes. acompañados.

.....

-----

SOBRE TASACION DE LA CIENEGA. -1836.-

Cabildo ordinario de 27 de octubre de 1836.

.....

Los Sres. Regs. Coms. dieron cuenta de un oficio que les dirigieron los Sres. Brigr. Dn. Juan Montalvo y Ofarrill y Dn. Migl. Anto. de Herrera á quienes Sus Srias. nombraron para el nuevo justiprecio de los terrenos de la Ciénega en virtud de lo dispuesto pr. el Escmo. Sr. Presidte. Gobrn. y Capn. Gral. en el cual despues de disponer lo q. les há parecido convte. en el particular, contrayendose á la antor. tasacion hecha ~~pr~~ pr. los peritos Dn. <sup>Agn.</sup> ~~Agn. José~~ José ~~Rodríguez~~ Rodríguez y Dn. José Luciano Valdés, como tambien al informe del Yngeniero Director de la obra del Comino de hierro q. origl. acompañan, sobre la utilidad q. resulta á los espresados terrenos con ese Camino, y estendiéndose á calificar su buena calidad y estado de producción, los justiprecian según su leal saber y entender á seis mil pesos cada caballería de las trece y un sexto de que constan, segn. el plano del Agrimr. Dn. José Oliva ~~ya~~ y Flores, lo mismo q. al pedazo B. uno y dos cerca de Mordazo, que se halla arrendado separadamente., q. todos juntos importan setenta y nueve mil noventa y ocho pesos cinco reales. Se acordó en su inteliga., q. se agregue á su espte. y se pase al Escmo. Ayto, digo, Sr. Presidte. para lo q. tenga á bien ~~disponer~~ determinar en virtud de lo q. previno S. E. en oficio de veinte y tres de Setre. ulto. y q. pr. los Sres. Coms. se den las gracias á los Sres. Montalvo y Herrera pr. haberse prestado á este servicio publico, y correspondido satisfaciante. á los deseos de la Corpn.

.....

SOBRE FERROCARRIL DE CANIMAR HASTA BEMBA - MATANZAS.- 1836.  
Cabildo ordinario de 27 de octubre de 1836.

.....

Los espresados Sres. Coms. y el cavallero Sindico á conceca. de la insta. de Dn. Joaqn. de Arrieta acompafiada pr. ~~par~~ el Escmo. Sr. Presidte. con oficio de primo. del actual solicitando permiso para construir un camino de hierro desde Canimar hasta la Hacienda Soledad de Bemba al E. de la Ciudad de Matanzas con el respectivo dro. de propiedad y prohibicion absoluta de q. se levante otro igual en la misma direccn., informaron : que sin embago de haberse esta Corpn. negado en cabildo ordo. de catorce de Agosto de mil ochocs. treinta y cuatro á q. se concedan privilegios á ningun ramo de industria, por que estaba al alcance del Supremo gobierno dispensar una proteccn. mas eficaz y directa, lo q. se há ratificado en diferentes acuerdos posteriores, considera que debia hacerse una ecepcion en el que solicita D. Joaqn. de Arrieta pr. el grande fomento y progreso que recibirá la agricultura y Comercio en el punto de la Ysla donde se proyecta el camino de hierro, y pr. que de concederse el privilegio y prohivision absoluta de que se forme otro, no se sigue ningn. perjuicio ; asi que en su concepto debe este Escmo. Cuerpo evacuar de conformd. el informe que se le pide. Asi se acordó y que se conteste el oficio de S. E. con devolucn. de la insta. de Arrieta.

.....

-----

SOBRE TASACION DE LA CIENEGA. - 1836.

Cabildo ordinario de 2 de diciembre de 1836.

.....

Seguidante. se leyó un oficio dirigido pr. el Escmo. Sr. Presidte. Gobrn. y Capn. Gral. su fha. veinte y nueve del propio mes de Novre., en que pide S. E. se le remita á la mor. brevedad posible la tasacn. de los terrenos de la Ciéneqa q, dió margen á la nuevante. practicada pr. los Sres. Dn. Juan Montalvo y Dn. Migl. Anto. de Herrera con obgeto de determinar lo correspte. en el p espte. de la materia. Se acordó q. inmediateamente. se remita á E. E. pr. los Sres. Coms. el formado el año pasado de mil ochocientos veinte y uno sobre división y venta á censo de los referidos terrenos, donde se halla la tasación á q. se contrahe S. E.

.....

de los Sres. Coms. y Sindico y q. con testimo. de su informe y de este acuerdo, se conteste inmediatamente. el oficio del Escmo. Sr. Presidte. para la resolucn. q. S. E. tenga á bien dictar.

.....

Cabildo ordinario de 16 de diciembre de 1836.

.....  
Diose lectura á un oficio del Escmo. Sr. Presidte. Gobr. y Capn. Gral. su fha. doce del corrte., en el q. manifestaba S. E. q. con la misma defcia al Escmo. Sr. Presidte. de la Junta de Fomento Agricultura y Comercio, q. el Sr. su Tente. asesor gral. primo. into. á quien habia pasado el espte. instruido á conceca. de sus oficios relativos á q. se faciliten para el uso de almacenes del camino de hierro cien varas en cuadro de los terrenos de la Ciénega le habia consultado con la de siete del actual lo siguiente : "Escmo. Sr.- Puede V. E. servirse de mandar se conteste á la Junta de Fomento pr. el conducto debido q. V. E. está pronto á conceder los terrenos que necesita para el camino de hierro y almacenes q. piensa establecer abonando el precio q. se les asignó en la tasaen. de treinta y uno de Oetre. de mil ochocs. veinte y uno en el cual se ha servido disponer en esta fha. se rematen, ó lo q. V. E. estime más acertad." Lo q. transcribia S. E. para conocimto. del Cuerpo Capr. y demas q. corresponda. Se acordó quedar enterado el Escmo. Ayto. y q. se pase á los Sres. Coms. y Sindo. pa. lo q. deba hacerse pr. su parte.

.....

**SOBRE FERROCARRIL. -1836-**

Cabildo ordinario de 2 de diciembre de 1836.

.....

Los referidos Sres. Coms. y el Cavo. Sind. Pror. Gral., contestando á la vista q. se les dió del oficio del Escmo. Sr. Presidte. de veinte y tres de Novre. ulto., en q. incerta el de la Rl. Juanta de Fomento, sobre las cien varas de terreno de ka Ciénega q. há solicitado la Comn. directiva del Comino de hierro, informaron : q. no creian hubiese reparo por parte del Escmo. Ayto. en facilitar pr. su justo precio las varas de terreno q. se piden para los almacenes indispensables á la construccn. del Camino de hierro ; al contrario pensaban q. la Corpn. tubo un sentimiento verdadero en no poder contribuir al mejor esito de esa obra tan importante al beneficio publico, pr. no serle licito disponer de unos bienes q. se estaban subhastando en cumpto. de lo dispuesto pr. el Escmo. Sr. Presidte. de acuerdo con la Junta de Autoridades, á fin de sarisfacer con su producto los alcances del acentista de víveres para el mantenimto. de los presos de la de la Carcel publica ; que ahora reiteraban lo q. informaron en treinta de Setre. ultimo relativante. á este inconvte., agregando, q. en observancia á lo prevenido pr. S. E. se le podía manifestar en contestacn. el allanamiento de este Cuerpo en los terms. indicados, si S. E. como Presidte. de la Junta de Almonedas en q; há de rematarse la Cienega y de este Escmo. Ayto. se sirve acceder á la pretencion de la de Fomento, pues solo á S. E. corresponde deliberar sobre la materia. En conceca. se acordó de conformidad con el parecer

SOBRE TASACION DE LA CIENEGA. -1836.-

Cabildo ordinario de 16 de diciembre de 1836.

.....

Dióse asimismo ~~xxxxxx~~ á otro oficio del mismo Escmo. Sr. su fha. doce del corrte. en el q. manifiesta S. E., q. el Sr. Tente. de Gob. asesor gral. primero into., á quien habia pasado los espedtes. sobre division y venta de los terrenos de la Ciénega q. han de salir á hasta publica, le habia consultado con la de siete lo q. sigue : "Escmo. Sr.- De este espedte. aparecen tres tasaciones de los terrenos de la Ciénega, una egecutada pr. Dn. Agustin Rodrigz. y Dn. Manuel Lafita en treinta y uno de Octre. de mil ochocs. veinte y uno ascendente á noventa mil ciento sesenta y cinco pesos siete rs.: otra practicada pr. el mismo Rodrigz. y D. Luciano Valdes en veinte y dos de Julio del corrte. q. solo llegó á sesenta y ocho mil sesenta y cinco pesos siete y tres cuartillos rs. y la ultima pr. los Sres. Juan Montalvo y Dn. Miguel Herrera en veinte y seis de Octre. del mismo presente año q. subió á setenta y nueve mil noventa y ocho ps. cinco reales. El Cavo. Sindo. en vista de las tres operaciones pide y opina q. se verifique el <sup>o</sup> remate ~~de~~ prevenido pr. el valor de la ultima q. es el medio preciso q. resulta de las tres ; pero el asesor, considerando q. se trata de vender propiedad de una Corpn. entiende que es de egecutarse pr. la tasacion del mor. precio y estimacion, supuesto q. esta se egecutó pr. peritos publicos y q. es innegable q. el valor de los terrenos de la Ciénega en lugar de disminucion. ha aumentado segn. aseguran los mimos Sres. Montalvo y Herre-

ra, pr. lo tanto pues opina q. V. E. se sirva prevenir al Escomo. Ayto. que lleve adelante y proceda al remate de la Ciénega pr. el precio de la prima. tasacn. fha. en el año de mil ochocs. veinte y uno ó lo q. V. E. estime más conforme." Y estando lo S. E. con ese dictamen lo trasladaba al Escomo. Ayto. con el fin a q. pr. su parte se contrahe con devolucn. de los espodtes.- Lo q. oido pr. el Cavallero Sindo., manifestó q. si había sido de opinión qe. la subhasta se hiciese or. el abaluo de los Sres. Montalvo y Herra. fue pr. ser la mas alta para hacer la venta al contado, supuesto q. la prima. se realizó teniendose presente q. se iba á proceder á ella á censo, siendo en este caso muy diversas las circunstancias del dinero efectivo q. en el dia vale un doce pr. ciento, y el censo q. solo dá un cinco. En su inteliga. se acordó q. se agregue dho. oficio á su espde. y se pase á los Sres. Coms. pa. q. dispongan lo conducente.

.....

1837 ----- 1837

EN CABILDO DE 20 DE ENERO DE 1837, PARTICIPACION DEL REMATE DE LOS LOTES NS. 10, 11 Y 12 DE LA CIENAGA AL MARQUES DE ESTEBA DE LAS DELICIAS POR EL INTEGRO PRECIO DE LA TASACION, SIENDO APROBADO POR EL GOBIERNO, SEGUN CABILDO DE 5 DE MAYO. EN EL MISMO CABILDO DE 20 DE ENERO DE 1837 SE TRATO DE NO HABER POSTORES PARA LOS RESTANTES LOTES, LO QUE SE CONFIRMÓ EN CABILDOS DE 22 DE ENERO Y 3 Y 9 DE FEBRERO.

-----

SOBRE FERROCARRIL.

-1837-

Cabildo ordinario de 20 de enero de 1837.

.....

Como los Sres. Coms. dieron cuenta de un oficio del Escmo. Sr. Pte. Gob. y Capn. Gral. del día de ayer en q. incerta la contestacn. dada pr. la Rl. Junta de Fomento al que se le pasó pa. que designara el lote de la Ciénega en que había de tomar las cien varas en cuadro de terreno q. se le ha vendido pa. los almacenes de la obra del camino de hierro, manifestando dha. Rl. Junta q. lo hacía en el mercado con el no. cinco y que dichas cien varas deberán hacer frente al camino que va del Cerro á Puentes Grandes ; Se acordó q. agregado á su respectivo Espte. dho. oficio, se pasase á los mismos Sres. Coms. y el Cavo. Sindico para q. informasen lo q. se les ofreciese en el particular.

.....

-----

Cabildo ordinario de 27 de enero de 1837.

.....

Los Sres. Coms. y Sindo. Pror. Gral. á la vista q. se les dió del oficio del Escmo. Sr. Presidte. Gob. y Capn. Gral., en q. incerta el de la Rl. Junta de Fomento, designando el lote no. cinco de los terrenos de la Ciénega para tomar las cien varas en cuadro q. se le han vendido, informaron: que dho. lote, se compone de una cavallería y tres cordeles de tierra y pr. ser de inferior calidad está tasado en cuatro mil quinientos cuarenta y un ps. cinco rs. á razón de cuatro mil quinientos ps. cavallería q. en las cien varas en cuadro hacen diez mil planas que componen mas de nueve solares, y

debiendo dar frente al camino q. va del Cerro á Puentes grandes, como dice la Rl. Junta, era claro q. el citado lote queda sin ningn. merito para venderse el resto del terreno, pr. lo q. eran de opinion q. á fin de evitar el perjuicio q. se seguirá de quedar sin venderse ese lote, se invite á la memorada Rl. Junta de Fomento pr. el conducto del Escmo. Sr. Presidte. Gobrn. y Capn. Gral. á q. haga extensiva la venta al todo del terreno, aplicando el resto á lo q. tenga pr. convte., suspendiendose en el entretanto la almoneda del expresado lote. Se acordó de conformd. con el parecer de los Sres. Coms. y Sindo. Pror. Gral.

.....

-----

SOBRE FERROCARRIL.

-1837.-

En cabildo ordinario de 16 de marzo de 1837, en un papel relacionado con asuntos de la esclavitud, decia el Regidor D. José Francisco Rodriguez lo siguiente :

"El manantial de nuestra riqueza vista y ecsaminada, como ~~sea~~ yo la veo y ecsamino, consiste en la agricultura., esta en los brazos que el memorable Padre Bartolomé de las Casas aconsejó convenientes para estas regiones, y esos mismo**s** brazos subsisten á la manera que los pajaros en la jaula, que permanecen en ella, mientras no tienen abierta la puerta, ó en -  
cuentran algun agujero, para aun que con dificultad restituirse á su primitivo estado.- Lo caro del país, su temperamento, y ciertas costumbres que están en las entrañas de sus habitantes no hacen posible que en la Ysla de Cuba se elabore la azucar & & por otras manos, que por las de aquellos. No olvidemos ~~el~~ proyecto de traer isleños de las Canarias para los caminos de hierro, que no ha correspondido, aun abonandoles lo qe. ningun amo de Yngenio puede pagar."

-----

SOBRE FERROCARRIL DESDE EL PUEBLO DEL COBRE AL  
 PUERTO DE CUBA.

-1837.-

Cabildo ordinario de 7 de abril de 1837.

.....

En otro oficio del citado dia seis incerta S. E. el que le pasó el Escmo. Sr. Yntendte. de Egercito y Rl. Haada., acompañandole la insta. que le presentó D. Juan Hardy Consul de S. M. B. en Santiago de Cuba y D. Joaqn. de Arrieta de este vecindo. y como. en solicitud de cedula de privilegio de introduccion para asegurar la propiedad de un camino de ~~rix~~ hierro desde el pueblo del Cobre al puerto de Cuba, á fin de q. se pase á informe de esta ~~Corpnación~~ y de la Real Sociedad Patriotica para oir la opinión de ambos cuerpos sobre la recomendable y ventajosa empresa que tratan de realizar los interesados ; y de conformd. el Escmo. Sr. Presidte. con la consulta del Sr. asesor gral. primo. into., que también incerta, lo trasladaba á este Escmo. Ayto. con la instancia acompañada con el obgeto indicado. Se acordó que se pase á los Sres. Coms. y Sindo. Pror. Gral. con la Rl. Ceda. del asunto para que informen.

.....

-----

SOBRE FERROCARRIL.

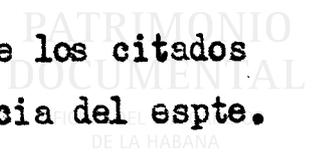
1837.

Cabildo ordinario de 14 de abril de 1937.

.....

Los Sres. Coms. dieron cuenta de un oficio q. les había dirigido. el Escmo. Sr. Pte. de la Rl. Junta de Fomento Conde de Villanueva en diez dias del corrte., incertando el que con la misma le decia la Comn. directiva del camino de hierro á cerca de q. habiendo llegado á este puerto de los de Ynglaterra y Estados Unidos <sup>á</sup>un mismo tiempo varios buques con todo el hierro para el primr. tramo del camino, maquinas, locomotrices, coches, carros y los seis me<sup>ca</sup>nicos contratados q. han de armar el tren de conducciones, era necesario en el punto más procsimo de la linea formar talleres y almacenes provisionales, en que ir alistandolo todo para que dentro de dos meses pueda abrirse el camino desde esta Ciudad al Beju-cal, no siendo ningn. terreno mas á proposito q. el de las cien varas cuadradas de la Ciénega pedidas anteriormte. á esta Corpn. y que cogen las esquinas de los lotes numeros cinco y ocho las cuales se pidiesen nuevamte. con la prefera. q. recomiendan las razones espuestas y en el concepto de q. la Junta las pagará pr. su valor legitimo, si en favor de la gran obra á q. se aplican, no estubiere en las facultades de esta misma Corpn. conceder algun genero de gracia ; y lo transcribe al citado Escmo. Sr. Presidte. de la mencionada Rl. Junta á los Sres. Coms. para q. poniendolo en noticia de este Escmo. Ayto. se sirva tomar en consideracion las razones manifestadas y contestarle con la brevedad posible su determ. á los efectos correspondientes, Se acordó que los citados Sres. Coms. y el Cavallero Sindo. con presencia del espte. del asunto informen lo q. crean convte.

.....



SOBRE FERROCARRIL DEL COBRE A CUBA.

-1837.-

Cabildo ordinario de 14 de abril de 1837.

.....

Los mismos Sres. Coms. y Sindo. Pror. gl. coneciente a' la vista q. se les dio del oficio del Escmo. Sr. Presidte. de seis del actual con que acompaño la instancia de D. Juan Hardy y Dn. Joaquin de Arrieta en que solicitaban ceda. de privilegio de introduccn. para asegurar la propiedad de un camino de hierro desde el Pueblo del Cobre al puerto de Cuba, informaron : que consideraban recomendable y ventajosa la citada empresa, y pr. lo tanto eran de opinion, que se concediese á sus autores el privilegio q. solicitan, contestandose así al Escmo. Sr. Presidte. para que se sirva hacerlo al Escmo. Sr. Ynte. siendo muy obias las razones que pudieran manifestar para fundar su dictamen. Se acordó de conformd. con el parecer de los Sres. Coms. y Sindo. Pror. gl.

.....

-----

SOBRE BUQUES DE VAPOR QUE INTENTABA ESTABLECER D. CARLOS  
DRAKE, DE CARGA Y PASAJEROS DESDE CARDENAS A LA GUANAJA  
O NUEVITAS, HAY ACUERDOS EN LOS CABILDOS ORDINARIOS DE  
14 DE ABRIL, 5 DE MAYO, 19 DE MAYO, Y 26 DE MAYO DE 1937.

---



SOBRE FERROCARRIL DE CARDENAS A BEMBA. -1837-

Cabildo ordinario de 7 de julio de 1837.

.....

También se leyó otro oficio del indicado Escmo. Sr. Presidte. de cuatro del corrte. acompañando la insta. q. le há presentado la Sociedad anónima formada para construir un camino de hierro del puerto de Cardenas á Bemba, para q. sobre lo q. manifiesta á cerca del privilegio sea pr. quince años y no pr. cinco como se le há asignado en la Cédula, y q. lo mismo disfruten los dos ramales q. espresa, se sirva esta Corpn. informar á S. E. lo q. se le ofrezca. Se acordó q. se pase á los Sres. Coms. y Sindo. Pror. Gral para que informen.

.....

SOBRE FERROCARRIL.

-1837-

Cabildo ordinario de 7 de julio de 1937.

.....

Se leyó una repn. de D. Francisco Muñoz arrendo. del lote no. cinco de los de la Ciénega en que solicita se le rebaje la renta annual q. paga pr. dho. lote pr. que hace cerca de dos años q. habiendo principiado sus trabajos en ese punto el Camino de hierro, se le ocupó un pedazo considerable de terreno pa. las obras allí construidas, y q. el rebajo se entienda no solo pa. lo sucesivo, sino en las rentas q. ya há satisfecho. Se acordó, q. se pase á informe de los Sres. Coms. y Sindo. Pror. Gral.

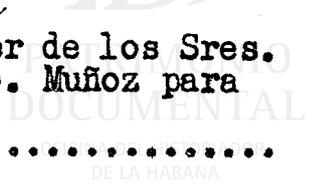
.....

Cabildo ordinario de 14 de julio de 1937.

.....

Los Sres. Coms. y Sindico á la vista q. se les dió de la repn. de D. Franco. Muñoz arrendo. de un lote de la Ciénega en solicitud de q. se le rebaje de la renta la parte que corresponda al terreno q. le han ocupado los Sres Comisionados del Camino de hierro, informaron : q. era de accederse á la pretn. de Muñoz, siempre que por este se califique, tanto la certeza de lo que relata, como tambien la cantidad fija del terreno cercenado, á fin de q. de esta manera se pueda hacer una justa y proporcional rebaja, dejandose siempre á salvo los dros. de este Escmo. Cuerpo para reclamar la éi-debida indemnizac<sup>o</sup>n de los Sres. Comisionados del Camino de hierro. Se acordó de conformidad con el precer de los Sres. Coms. y Sindo., y q. se instruya á Dn. Franco. Muñoz para que haga la calificación q. se espresa.

.....



SOBRE FERROCARRIL DE CARDENAS A BEMBA. -1837-

Cabildo ordinario de 14 de julio de 1937.

.....

Los mismos Sres. Coms. y Sindo. teniendo presentes las razones q. ha espuesto la Sociedad anonima pa. construir un camino de hierro del puerto de Cárdenas á Bemba, con el fin de q. se prorrogue el termino del privilegio, opinaban : que era de accederse á la solicitud de la espresada Sociedad pr. parecerles de toda considn. los dos obstaculos q. han encontrado pa. llevar al cabo la empresa, pues no hay duda q. en los cinco años concedidos, es ilusoria la ventaja que se les ofrece, si se atiende á q. lo menos q. han de invertir en la construccion. del ferrocarril hán de ser dos años, y es imposible q. en los tres restantes pueda la empresa solven- tarse de las gruesas sumas q. há invertido y pr. consigte. mucho menos puede reportar ninga. utilidad : q. era igualmte. accequible el segdo. extremo de la solicitud de la referida Sociedad, pr. que los dos ramales proyectados van precisante. en la direccn. q. mas utilidad pueden proporcionar á los ha- cendados de aquellos puntos pr. hallarse radicados en ambos rumbos los predios mas valiosos y productivos de la Ysla ; concluyendo dhos. Sres. en que se conceda á la Sociedad la prorroga q. solicita. Se acordó de conformd, con el parecer de los Sres. Coms. y Sindo. y q, en esos terms. se conteste el oficio del Escomo. Sr. Práside. de cuatro del actual, de- volviendosele la insta. acompañada.

.....

-----



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

