

# *El ferrocarril: La Habana-Güines*

Emilio de DIEGO GARCÍA  
Departamento de Historia Contemporánea  
Universidad Complutense. Madrid

## I. EL CAMINO DE HIERRO DE LA HABANA-GÜINES

La implantación del ferrocarril en EE. UU. y las intensas relaciones de Cuba con aquel país hacen llegar la influencia de este medio a la Isla y originan las primeras indagaciones en torno al tema desde la Antilla española. En 1832 el superintendente de La Habana, a través del embajador español en EE. UU., encarga un informe al teniente de navío don Juan J. Martínez, residente en aquella nación, quien el 10 de febrero de 1833 remite: «... una curiosa, profunda y extensa memoria en forma de oficio...»<sup>1</sup>. En la misma le daba cuenta de los diferentes caminos de hierro establecidos en aquel país, el origen de tales empresas y costos y productos de las mismas. En el aspecto técnico le informa de los tipos y materiales de las construcciones que allí se realizaban. Nació aquí el proyecto de un ferrocarril influenciado por los modelos norteamericanos.

En otro oficio posterior, el 5 de mayo, completa la información necesaria para los conocimientos básicos del intento. Adjuntaba un presupuesto sobre cuatro tipos distintos de construcciones, de los cuales consideraba como más adaptado a las circunstancias cubanas el de camino sencillo de carril de hierro batido, colocados entre soleras de pino de tea apoyadas en estacas de la misma madera. El costo alcanzaba a 5.118 pesos/milla (1.950 varas castellanas), y la legua 15.668 pesos<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> AHN, Leg. 1072, Exp. 38, Hacienda, *Ultramar*. Oficio pasado por D. Juan J. Martínez, residente en Filadelfia, al presidente de la Junta de Fomento...

<sup>2</sup> *Ibidem*. Tipos de construcciones y materiales empleados en EE. UU.

1. Costo de una milla (1.950 varas castellanas), de camino sencillo de carriles

Las dificultades para llevar a cabo la construcción de caminos carreteros, hasta Bacuranao al Este, Cabrera al Sudeste y Santiago al Sur, incrementan al inicio de 1833 las consideraciones sobre las ventajas de realizar un ferrocarril. El secretario de la Junta de Fomento de Agricultura y Comercio en la isla, don Wenceslao de Villa Urrutia, presenta a la misma, en 8 de mayo de este 1833, una memoria instruida y razonada detallando los costos y gastos que erogaría e indica a la vez: «... lo útil y conveniente que sería la construcción de un camino de hierro desde esta capital a la villa de Güines por los términos de Santiago, Buenaventura, Guana y Melena del Sur, el cual sería susceptible de comunicaciones adicionales por donde se facilitase la conducción de la mayor parte de los frutos que a ella vienen por tierra...»<sup>3</sup>. Acompañaba un estudio económico, según el cual se esperaba transportar 3.723.185 arrobas de frutas del partido de Güines y adyacentes a la capital y los retornos se calculaban en 1.238.690 arrobas, que podrían ser aumentadas con mercancías de los Palos, Pipian y Madruga, que posiblemente preferirían el camino de hierro a buscar los puertos de Jeruco y Matanzas en el Norte, o la ensenada de Caimito en el Sur, para el transporte por mar a La Habana. Este tráfico, más el esperado de viajeros, produciría unos beneficios anuales de 170.932 pesos netos.

La Junta de Fomento acordaba, en sesión de 9 de mayo, formalizar un expediente para dar cuenta a S. M. sobre la necesidad de solicitar un crédito en Inglaterra e igualmente crear una comisión encargada de los asuntos del ferrocarril. Los trámites relacionados con un primer proyecto se encomendaban al ingeniero don Nicolás Campos, que presentó un informe el 23 de este mes de mayo de 1833.

Los estudios continuaron y el 31 de julio podía confeccionarse un presupuesto bastante completo, según el cual los costos de dicho camino: «... dispuesto para locomotora de vapor, no podría exceder de

---

de hierro batido sujeto con grampas de hierro colado a sillares sueltos: la milla, 12.363 pesos. La legua del país, 31.700.

2. Costo de una milla de camino sencillo de carriles de hierro batido de 2 1/4 pulgadas de ancho y 5,18 pulgadas de grueso colocados sobre asientos de piedra de sillería: la milla: 11.868 pesos. La legua, 30.430.

3. Costo de una milla de camino sencillo de carriles de hierro batido colocados sobre soleras de pino de tea apoyadas en estacas de la misma madera. La milla, 5.118 pesos. La legua, 15.668.

4. Presupuesto de una máquina «locomotiva» de vapor, de peso de 5,5 Tm., inglesa con su correspondiente carro de alijo, igual en todo a la que corre en el camino de Filadelfia, cuyo nombre es el «verdaderos americano», 5.000 pesos.

Idem de otra que pesa 7,5 Tm., de alguna mayor fuerza, igual a la llamada Filadelfia, con todo lo necesario, 5.800 pesos.

Valor de cada carro de los que se usan en estos caminos, con ruedas, ejes y muelles de hierro, capaces de cargar 7 toneladas, sean sobre 155 quintales castellanos, 250 pesos.

<sup>3</sup> AHN, Leg. 1072, Exp. 38, Hacienda, *Ultramar*. Informe de D. Joaquín de Villa Urrutia a la Junta de Fomento, 8-5-1833.

1.400.000 pesos, demostrando por dichos cálculos que resultaría una utilidad anual de 240.172 pesos cargando a 4 reales la tonelada/legua de camino, de cuyo producto habría que deducir 69.240 pesos por gastos de conservación. En resumen, un 15,60 por 100 de rentabilidad anual sobre el capital empleado, cuya suma tomada al 8 por 100 más la cantidad necesaria para pagar el interés en los primeros tres años, no les deja duda en que podría extinguirse en doce o catorce años, sin calcular el aumento de tráfico»<sup>4</sup>.

Las esperanzas con este cálculo, mitad realizado sobre datos objetivos, mitad sobre deseos, pone alas en los afanes de la Junta de Fomento, que no piensa otra cosa que adelantar en lo posible todo lo necesario. Lo primero, informar a los capitalistas nacionales y extranjeros a los que pueda interesar el proyecto, tanto de Europa como de EE. UU.

En sesión de 1 de agosto, la Junta aprueba el informe de la Comisión y trata del modo de lograr el empréstito por millón y medio de pesos, siempre que se consiguiese la autorización de S. M., concediendo la facultad para hipotecar los fondos de dicha Junta para hacer frente a los intereses y a la amortización. También se aprueba proceder a trazar y levantar el plano y los perfiles del camino.

El 23 de octubre se decide enviar el proyecto a la Corte, para lo cual es necesario nombrar un comisionado con amplias facultades. El 25 la Junta, con la asistencia de una representación de los más importantes comerciantes de La Habana, procedió al nombramiento del comisionado, con poderes para contratar el empréstito correspondiente. Resultó elegido el intendente honorario de provincia don Joaquín de Uriarte. También decidió pedir a S. M. que en la comunicación que hiciere a su embajador, acerca de la facultad del comisionado para contraer el empréstito, insinuase la responsabilidad subsidiaria de las Reales Cajas, especialmente las de La Habana, cuyo prestigio facilitaría las gestiones. Una nueva reunión de la Junta servía, el 6 de noviembre, para entregar al comisionado las instrucciones definitivas. Como más importantes destacaban las de pasar por los EE. UU. a contratar un ingeniero americano para levantar los planos y perfiles de la obra proyectada, y conseguir en Madrid las autorizaciones propuestas.

Para asegurar más la rentabilidad de la empresa, la Comisión encargó un nuevo presupuesto al coronel de ingenieros Pastor y a los ingenieros civiles Campo y Dulong.

Durante los meses de noviembre y diciembre continuaron las reuniones de la Junta para limar las últimas dificultades. Uno de los temas controvertidos fue la conveniencia o inconveniencia de traer a la Isla

---

<sup>4</sup> AHN, Leg. 1072, Exp. 38, Hacienda, *Ultramar*. Informe a la Comisión del camino de hierro presentado por D. Nicolás Campos.

el total del dinero del empréstito. Las opiniones se dividieron, había quienes defendían utilizar los fondos para actividades especulativas que produjesen ingresos con que afrontar los intereses devengados, en tanto se iba invirtiendo en el ferrocarril. Otro sector pensó que esto constituía un peligro y era partidario de mantener el dinero en Inglaterra e ir empleándolo en los sucesivos pagos. El síndico de la Junta, don Antonio M.<sup>a</sup> Escobedo, figura clave del propósito ferroviario, defendía esta última opción. Finalmente se llegó a un compromiso por el que parte del dinero se llevaría a la Isla para realizar operaciones de préstamo sobre prendas seguras, a corto plazo, y parte permanecería en Inglaterra.

Las operaciones continuaban a ritmo acelerado. El 18 de diciembre se contrató al ingeniero estadounidense Mr. Wright para el estudio y reconocimiento de los terrenos por donde pasaría el trazado. Tras unas semanas, el 27 de enero de 1834 entregaba a la Junta un trabajo, efectuado en colaboración con el coronel Pastor, que prácticamente disipaba las dudas sobre la virtualidad de la empresa desde el punto de vista técnico. No se encontraban dificultades notables y la abundancia en la Isla de madera dura de quiebra-hacha facilitaba y abarataba los trabajos. «Sería un camino excelente, firme y sólido, que en hermosura, firmeza y durabilidad podría competir con el mejor de Europa o Norteamérica»<sup>5</sup>.

El presupuesto elaborado por Pastor consideraba los siguientes ingresos y gastos: Para aquéllos, los principales productos de los partidos por los que pasaría el ferrocarril, azúcar, café, miel, aguardiente y maíz, que transportados a la capital originarían unos ingresos de 179.759 pesos, a los que se añadirían 22.000 de retornos en general, llegando a un total de 201.759 pesos, a los que se deducirían por gastos 85.000, quedando los beneficios en 116.759, bastante por debajo de lo señalado en el primer presupuesto.

Una vez construido el camino, pensaba el mismo ingeniero, deberían situarse depósitos de máquinas y almacenes en varios puntos de la línea, particularmente en los paraderos de La Habana y Güines. Estas obras auxiliares se encomendarían a compañías particulares que serían pagadas a la entrega de las mismas, evitando así inversiones adelantadas.

Faltaba finalmente establecer el punto de terminación del camino en La Habana. La Comisión aceptó tres alternativas con carácter provisional. Una sería desde el fondo de la bahía por el castillo de Atarés, buscando el rumbo del Wajay. Otra desde la caleta de San Lázaro, por

---

<sup>5</sup> *Ibidem*. Informe presentado a la Comisión del camino de hierro por don Manuel Pastor y Mr. Wright en 27 de enero de 1834.

lo que llaman San Antonio y la Ciénaga, hacia el mismo rumbo. La tercera buscando la misma dirección por el abra del río del Luyanó. Resultó elegido el que pasaba por el castillo de Atarés <sup>6</sup>.

En cuanto al material de hierro, Pastor era partidario de encargarlo a Inglaterra o Vizcaya.

El 29 de enero de 1834 la Junta encargó la dirección de los trabajos a Mr. Wright. Con la misma fecha se instaba al comisionado a trasladarse a la Península a la mayor brevedad. El presidente de la Junta dio cuenta, en 17 de febrero, al ministro de Hacienda del expediente instruido para la realización de las obras, solicitando la real aprobación. La primera parte del proceso se consumaba con una R. O. de 12 de octubre de 1834, comunicada por el conde de Toreno, como ministro del ramo, al superintendente de La Habana, que aprobaba la obra y los medios para ponerla en marcha.

La aprobación de S. M. permitía negociar en Inglaterra un empréstito nominal de 2.000.000 de pesos, hipotecando para su pago las rentas que percibía la Junta de Fomento, consistentes en el 1 por 100 de lo que se recauda en el puerto por exportaciones e importaciones, y el 0,75 por 100 en los del resto de la Isla. Podían hipotecar también los rendimientos del expresado camino y fijar un fondo que no bajara de 40.000 pesos anuales para la amortización de los vales del empréstito. La construcción del camino se encomendaba a la misma Junta sin enajenar la propiedad, aunque fuera por corto tiempo.

Conseguida la luz verde oficial para el trabajo, se procedió con la mayor brevedad a la consecución del dinero. El 18 de octubre de 1834 se firmaba en Madrid el contrato al efecto con don Alejandro Robertson y los señores Baring Brothers, de Londres. A la conclusión de las gestiones con tanta rapidez, además del celo del comisionado Uriarte, contribuyeron los buenos oficios de Mendizábal y de don Miguel Ricardo de Alva. El agente Robertson se comprometió a colocar los bonos de la deuda suscrita por la Junta de Fomento, con la aprobación de S. M., por un valor nominal de 2.000.000 de pesos al 75 por 100 neto y con un interés del 6 por 100 anual. La casa Baring se haría cargo de los fondos y actuaban como representantes de la Junta en Inglaterra. Por el artículo 8.º del contrato de préstamo, Mr. Robertson se comprometía a facilitar las ampliaciones del mismo que fuesen necesarias hasta la terminación de la obra. Las condiciones eran bastante más favora-

---

<sup>6</sup> *Ibidem*. Desde Atarés en dirección próxima a la cañería o acueducto, salvando la loma de Palatino por la Ciénaga, a pasar por el río de Almendrares, por la toma de agua, doblando a la izquierda por una cañada a salir al ingenio de Zayas, potrero de Vento, Wajay, Rincón, por el camino de Ahaga, Mulas, La Salud, por la taberna de Paletas, Quivican, Guara, por el cafetal de Covarrubias e ingenio de Azcárate, Melena y Güines. Cuyo trazo, lejos de ofrecer dificultades, presentaba una llanura interrumpida únicamente por dos pequeños arroyos.

CUADRO 1

El capital nominal es de £450.450, debe quedar amortizado para el día 1 de enero de 1860, negociado al 75 % neto y produjo £339.837,10, que importan al cambio de 10 % \$1.649.998 y 3 rs.; gana el interés anual de 6 %, pagadero mitad en 5 de marzo y mitad en 5 de septiembre. Desde 1839 principia la amortización gradual del capital, para la cual se destina un fondo del 2 %; por pago de dividendos y extinción de la deuda se abona al agente en Londres la comisión de 1 %, excepto el primer año, que se le abonó el 4 %.

Posteriormente, necesitando de más fondos para para la conclusión de la obra, la Junta acudió a S. M. y obtuvo permiso en 2 de julio de 1837 para contratar un empréstito adicional de £11.600, el que quedó formalizado el 16 de octubre bajo las mismas condiciones que el anterior al 73 % neto, sean £82.198, que al 10 % de premio hacen \$401.445.

Años	Capitales			Dchos. amortizables en 5 de septiembre			Dividendos de 5 de marzo			Derechos de 5 de septiembre			Comisión sobre dividendo 5 marzo			Derecho sobre el de septiembre			Id. sobre el capital en 5 de amortizable septiembre			TOTAL	
	£	S	d	£	S	d	£	S	d	£	S	d	£	S	d	£	S	d	£	S	d		£
1835	450.450						13.513	10		13.513	10		540	10	9	540	10	9					28.108
1836	450.450						13.513	10		13.513	10		135	2	8	135	2	8					27.297
1837	450.450						13.513	10		13.513	10		135	2	8	135	2	8					27.297
1838	563.050						16.891	10		16.891	10		168	18	3	168	18	3					34.120
1839	563.050			11.261			16.891	10		16.891	10		168	18	3	168	18	3	112	12	2		45.494
1840	551.789			11.936	13	3	16.553	13	4	16.553	13	4	165	10	9	165	10	9	119	7	2		45.494
1841	539.852	6	9	12.652	17	3	16.195	11	4	16.195	11	4	161	19	1	161	19	1	126	10	6		45.494
1842	527.199	9	6	13.412		8	15.815	19	8	15.815	19	8	158	3	2	158	3	2	134	2	4		45.494
1843	513.787	8	10	14.216	15	1	15.413	12	5	15.413	12	5	154	2	8	154	2	8	142	3	3		45.494
1844	499.570	13	9	15.069	15	2	14.897	2	5	14.897	2	5	149	17	5	149	17	5	150	13	10		45.494

1845	484.500	18	7	15.973	18	11	14.535	6	14.535	6	145	7	145	7	159	14	7	45.494				
1846	468.526	19	8	16.932	7	8	14.055	16	2	14.055	16	2	140	11	1	140	11	1	169	6	5	45.494
1847	451.594	12		17.948	6	6	13.547	16	9	13.547	16	9	135	9	6	135	9	6	179	9	7	45.494
1848	433.646	5	6	19.025	4	6	13.009	7	9	13.009	7	9	130	1	10	130	1	10	190	4	11	45.494
1849	414.621	1		20.166	14	9	12.438	12	7	12.438	12	7	124	7	8	124	7	8	201	13	3	45.494
1850	394.454	6	3	21.376	14	10	11.833	12	7	11.833	12	7	118	6	8	118	6	8	213	15	3	45.494
1851	373.077	11	5	22.659	6	11	11.192	6	6	11.192	6	6	111	18	5	111	18	5	226	11	9	45.494
1852	350.418	4	6	24.018	18	2	10.512	10	11	10.512	10	11	105	2	6	105	2	6	240	3	8	45.494
1853	326.399	6	4	25.460		11	9.791	19	6	9.791	19	6	97	18	4	97	18	4	254	12		45.494
1854	300.939	5	5	26.987	12	11	9.028	3	6	9.028	3	6	90	5	7	90	5	7	269	17	6	45.494
1855	273.951	12	6	28.606	18	1	8.218	10	11	8.218	10	11	82	3	8	82	3	8	280	1	4	45.494
1856	245.344	14	5	30.323	6	4	7.360	6	10	7.360	6	10	73	12		73	12		303	4	8	45.494
1857	215.021	8	1	32.142	14	4	6.450	12	10	6.450	12	10	64	10	1	64	10	1	321	8	6	45.494
1858	182.878	13	9	34.071	5	7	5.486	7	2	5.486	7	2	54	17	3	54	17	3	348	14	2	45.494
1859	148.807	8	2	36.115	11	2	4.464	4	5	4.464	4	5	44	12	10	44	12	10	361	3		45.494
1860	112.691	17		112.691	17		2.167		9				21	13	4				1.126	18	4	116.007
				563.050			307.381	19	3	305.214	18	6	3.479	3	9	3.457	10	5	5.630	8	2	1.188.214

NOTA.—Para que la amortización fuera natural y sencilla debía haber principiado dos años antes o continuar dos años más, así no habría que pagar el día de su extinción más que £ 25.018 en vez de la suma de 116.007.

bles que las conseguidas para el Gobierno por sus agentes en un empréstito concertado por aquellos días con la casa Ardoin, de París <sup>7</sup>.

En los primeros meses de 1835 se van perfilando los detalles para el comienzo de las obras, que se encargan a los ingenieros norteamericanos Mr. Wright y Mr. Cruger, que ya habían intervenido en los preliminares. Ambos recomendados por don Francisco Tacón y el cónsul en EE. UU., Francisco Staghton.

Los materiales se trajeron de Inglaterra y los EE. UU. Los de procedencia inglesa fueron los carriles, 8 máquinas con sus alijos, 92 carros de carga, 22 coches de pasajeros y 4.251 toneladas de carbón. En el mercado norteamericano se adquirieron 4 máquinas con alijos. Los elementos de la infraestructura eran abundantes en la Isla.

La mano de obra empleada estaba constituida por presidiarios, negros cimarrones, emancipados y esclavos de la Junta, cuyos salarios quedaban muy por debajo de los de la mano de obra libre <sup>8</sup>. El sistema de realización de las obras alternaba las de ejecución directa a cargo de la Junta de Fomento y las de tipo auxiliar que se encargaron a contratas particulares, como se había propuesto.

Al desarrollarse los trabajos iban a surgir los lógicos contratiempos. Unos de carácter técnico, otros de tipo económico.

### III. LAS DIFICULTADES

#### a) Técnico-administrativas:

Surgen en torno al punto terminal del ferrocarril en La Habana, que en los estudios previos había quedado sin definir con exactitud. El ingeniero encargado de este sector, Mr. Alfred Cruger, presentó el 20 de octubre de 1835 un estudio de las posibles alternativas, al respecto, para que la Comisión eligiese la más positiva conjugando factores de diversa índole, entre ellos el económico <sup>9</sup>.

<sup>7</sup> *Ibidem*. Estado demostrativo de las operaciones del empréstito contratado en Madrid el 18 de octubre de 1834 por la Real Junta de Fomento de la isla de Cuba con D. Alejandro Robertson.

Ver cuadro núm. 1.

<sup>8</sup> AHN, Leg. 1072, Exp. 38, Hacienda, *Ultramar*. Los prisioneros, 13 pesos mensuales; los negros emancipados, 9, y los cimarrones, 1 real diario.

<sup>9</sup> *Ibidem*. Informe de Mr. Cruger a la Comisión en 20 de octubre de 1835.

*Línea del Cerro*.—Tiene un punto de partida en Factoría, pasa por cerca del castillo de Atarés, hacia la estancia de D. Valentín Martínez y se manifiesta repugnancia a adoptar este punto cuyo costo según presupuesto ascendería a 277.002 pesos.

*Línea de la Cerería*.—Tiene su punto de partida en Factoría, el terreno por el que pasa, al igual que el anterior, atravesando la labrada de Jesús del Monte y pasando al Este de la Quinta de Palatino, su costo según presupuesto 238.342 pesos.

Señalaba las denominadas del Cerro, de la Cerería, de la Puerta de la Tierra, del Puente de Chaves, de la Puerta de Monserrate hasta el Jardín Botánico, y de la Punta. Terminaba recomendando la de Puerta de la Tierra o la de Monserrate, particularmente esta última.

El 30 de noviembre, el ingeniero principal, Mr. Wright, presentaba su propio informe, señalando como opciones más atractivas la de la Cerería y la de la Puerta de Monserrate, para entre las dos ser elegida por la Junta la más conveniente<sup>10</sup>. Resolución de la máxima importancia y con mayores dificultades que ninguna otra parte del camino, según la opinión del ingeniero. Teniendo en cuenta únicamente criterios económicos, las preferencias deberían centrarse en la de la Puerta de Monserrate, sin embargo, acarreaaba esta opción el problema del paso del camino de hierro por la calle de San José. Debería ser cedida toda ella al ferrocarril, prohibiendo el paso de carruajes o dando por un

---

*Línea de la Puerta de Tierra.*—Se dio este nombre por contemplarse su punto de parada en las inmediaciones de dicha puerta, estableciendo los depósitos en el Campo de Marte, situándolos cerca de la zanja, y haciendo pasar el camino sobre ésta en una extensión de 4.758 pies con paredones por los lados y sobre éstos los carriles. Se hace presente la ventaja que ofrecería este plan si se adoptase y su presupuesto asciende a 135.562 pesos.

*Línea del Puente de Chaves.*—Va a parar a la Factoría, atraviesa la Calzada cerca del Puente de Chaves y sigue en dirección del Rastro de Cerdos a la derecha, en línea directa hacia la zanja, cerca del jardín que fue del Obispo, en donde se une con las líneas que van a parar a la Puerta de la Tierra, la de Monserrate o la Punta. Se propone que en este caso el punto de parada de las máquinas sea junto al Rastro de Cerdos y que desde este punto hasta Factoría se conduzcan los trenes tirados por caballos. Su costo según presupuesto 194.610 pesos.

*Línea de la Puerta de Monserrate.*—El depósito para los frutos se fijaría en la altura del terreno que hay entre los fosos y paseos cerca de Monserrate, cruzando desde aquí la línea por el paseo se dirigiría por la calle de San Rafael hasta la de las Animas, proponiendo situar entre ésta y la calzada de Beneficencia los depósitos para las máquinas a fin de que la conducción desde allí hasta los almacenes se efectuase por medio de caballos que tirasen del tren, en atención de que el uso de las máquinas locomotoras está generalmente prohibido en las calles muy concurridas de la ciudad, tanto por los accidentes que pueden ocasionar a los transeúntes y a los carruajes, como por el pavor que infunde a los caballos el movimiento y el ruido adherente a las máquinas, aunque estos inconvenientes podrían remediarse con poner una campana a las máquinas que avisarían desde lejos acortando su velocidad. El costo de todo según presupuesto es 115.170 pesos.

*Línea de la Punta.*—El sitio destinado para depósitos sería entre el castillo de la Punta y las murallas de la plana, cerca del mar, construyendo un muelle cerca de los almacenes que saliese a la bahía. La línea seguiría por la calzada de San Lázaro hasta más allá de la Sierra de Vapor, inclinándose desde allí a la izquierda atraviesa unos solares y sale al campo cruzando la calzada de Beneficencia. Se manifiesta lo largo y costoso que sería el emprender esta línea y su presupuesto arroja 145.612 pesos... y últimamente manifiesta que después de bien observada la situación topográfica de la ciudad y sus inmediaciones, cree que la línea más ventajosa sería la que fuese al Jardín Botánico, haciendo frente por un lado al paseo y por el otro a la calle de San José, por la que partiría el camino. Los depósitos y almacenes se situarían en el recinto del Jardín.

<sup>10</sup> AHN, Leg. 1072, Exp. 38, núm. 3, Hacienda, *Ultramar*. Informe del ingeniero Mr. Wright de 30 de noviembre de 1835.

lado un ensanche de 25 pies para que pudiera instalarse por el centro, dejando otros 15 por cada lado para los demás vehículos. Por esta calle llegaría hasta el Jardín Botánico, según la propuesta de Cruger.

Las previsiones de futuro le hacen preferir la línea de la Cerería, que llevaría el camino hasta el punto de la Factoría, evitando los problemas que se organizaran para llevar los frutos a embarcar hasta el Jardín Botánico. Como alternativa, en caso de imposibilidad de este trazado, proponía conducir el camino a lo largo de la bahía pasando delante del Real Arsenal hasta el frente de la calle de Cuba. Insiste siempre en la conveniencia que para las transacciones comerciales tendría que el camino llegase hasta los muelles, aunque de cualquier modo esta solución afectaba propiedades particulares en mayor medida que la alternativa de la Cerería.

La Junta, a la vista de estos antecedentes, en sesión de 2 de diciembre decidió escoger la ruta de la Puerta de Monserrate. Se llegaba a esta solución, sobre todo, por lo costoso que sería la adquisición del edificio de la Factoría. Considerando el futuro del transporte y la necesidad de establecer doble vía, no era necesario que las dos fuesen por la misma calle, sino que cada una iría por una de las dos calles que concurrían al Jardín Botánico<sup>11</sup>. Se tomó, asimismo, la decisión de comunicar este acuerdo al capitán general, puesto que según el trazado había de pasar por una de las calles extramuros muy cerca de las defensas militares. Además se solicitaba la cesión de la parte del Jardín Botánico incluida en el proyecto.

La petición suscitó la polémica. El capitán general recibió un gran número de protestas de personas e instituciones presuntamente afectados. El ingeniero Mr. Cruger, intentando sacar la obra adelante, en un informe de 4 de mayo de 1836 consideraba que se debían adoptar una serie de medidas para no perturbar excesivamente el entorno. Al paso del camino de hierro por la Calzada de Tacón y parte del Jardín, los lados del mismo se cubrirían de césped muy verde y curiosamente recortado, plantando unas hileras de flores que darían mucho realce y pondrían en perfecta armonía la obra con su marco. Los carruajes podrían atravesar los carriles porque éstos irían embutidos en el terreno. En los momentos en que hubiese de llegar el tren, un guarda cuidaría de evitar el paso. Así pensaba que el capitán general permitiría el camino por las inmediaciones del Castillo del Príncipe. Otra alternativa a este itinerario supondría un incremento en los gastos de más de sesenta y cinco mil pesos, por lo que resultaría imposible económicamente.

---

<sup>11</sup> AHN, Leg. 1072, Exp. 38, núm. 3, *Ultramar*. La otra calle sería, además de la citada de San José, la del Obispo.

A pesar de lo expuesto, el capitán general diez días después mandaba suspender los trabajos... «hasta que adquiriese los conocimientos necesarios que deban transmitirse a los comisionados de la obra para su gobierno»<sup>12</sup>.

El 11 de junio el capitán general comunicaba al presidente de la Junta que no podían seguir las obras por el itinerario pretendido, por pasar muy próximas al Castillo del Príncipe, lo que contravenía la legislación referente a fortificaciones militares, que podían verse entorpecidas en sus condiciones defensivas. La Junta protestó que las obras previstas no entorpecerían las funciones militares del Castillo del Príncipe, y que se estaban construyendo otras en las proximidades que no encontraban oposición<sup>13</sup>. Señalaba que el retraso diariamente originaba una carga de 328 pesos de intereses, más los jornales de los obreros y los gastos de manutención de los animales de trabajo. Ante esto el capitán general encargó a los ingenieros militares don Francisco Lemour, don Félix Lemour, don Anastasio de Arango y don Francisco José Justiz unas memorias informativas al efecto. Todos coincidían en señalar que la obra debería dirigirse al fondo de la bahía por el castillo de Atarés y se quejaban de que: «... la Junta haya procedido a fijar la línea del camino, sin que antes se hubiese consultado la opinión de los facultativos ingenieros españoles, empleados en el Real Servicio, que son los responsables de que se dé entero cumplimiento al espíritu de las Reales Ordenanzas...»<sup>14</sup>.

Nuevamente protestó la Junta de la detención de los trabajos y solicitó antecedentes de los permisos e informes de los ingenieros militares sobre otras obras realizadas en los mismos parajes. Estas pretensiones no fueron atendidas y el contencioso llegó a un punto de estancamiento que hizo necesario acudir a la resolución del Gobierno de Madrid<sup>15</sup>.

Una R. O. de 31 de octubre de 1836 mandaba que se formase una Junta integrada por representantes de todos los interesados y cuantos facultativos se juzgase necesarios, para examinar la cuestión suscitada entre los ingenieros y la Junta de Fomento. El fallo de este organismo sería inapelable<sup>16</sup>. La fecha para el inicio de sus funciones se fijaba

---

<sup>12</sup> AHN, Leg. 1072, Exp. 38, núm. 3, fol. 10, *Ultramar*. Oficio del capitán general a la Junta de Fomento en 11 de mayo de 1836.

<sup>13</sup> *Ibidem*. Acuerdos de la Junta de Fomento de 14 de junio de 1836 e informe al capitán general.

<sup>14</sup> *Ibidem*. Memorias encargadas por el capitán general a los ingenieros militares españoles.

<sup>15</sup> *Ibidem*. Oficio de la Junta al capitán general de 22 de julio de 1836. Oficio del capitán general al presidente de la Junta de Fomento de 14 de agosto de 1836.

<sup>16</sup> AHN, Leg. 1072, Exp. 38, núm. 4, *Ultramar*. Oficio del presidente de la Junta de Fomento al capitán general transcribiéndole la R. O. de 31 de octubre.

el 16 de enero de 1837, pero ausente Mr. Cruger, que debía representar a la Junta de Fomento en calidad de técnico, se solicitó un aplazamiento. La reunión que había de decidir la definitiva dirección del camino de hierro se fijó para el 17 de febrero y a ella asistieron como delegados de la Junta de Fomento don Francisco Fesser y don Alfredo Cruger<sup>17</sup>.

El 21 de abril, tras varias sesiones, se llegó a la conclusión, por la Junta creada de R. O., de que la dirección del camino de hierro no podría ser la de la calzada y jardines de Tacón hacia el Botánico, por «... oponerse a ello no sólo el espíritu de las ordenanzas, sino la seguridad individual. Por lo expuestísimo que sería introducir el ramal atravesando la población, y la confusión que sería consiguiente a la aglomeración de tantos carretones que deberían entrar y salir por la Puerta de Monserrate». Señalaba la conveniencia de que la obra terminase en la Factoría.

Esta solución chocaba con el inconveniente, insalvable de momento, de la falta de fondos para llevarla adelante, pues suponía un incremento en los costos de casi 300.000 pesos. La Junta de Fomento solicitó el 26 de mayo poder concluir la obra momentáneamente en el llamado «Rastro de los Cerdos», con el objeto de construir los almacenes que permitiesen la puesta en funcionamiento del ferrocarril; ya que mientras tanto se había realizado el primer tramo del camino, entre Garciny, en las afueras de La Habana, y Bejucal, continuándose en estos meses la obra desde aquí a Güines. La Junta de ingenieros, el 7 de junio de este 1837, desestimó los deseos de los promotores del camino de hierro.

La necesidad de iniciar la explotación llevó a la Junta de Fomento a solicitar, al Gobierno de S. M., permiso para que la citada obra fuese realizada. Le fue concedido por R. O. de 4 de diciembre de 1837. A pesar del retraso y el consiguiente encarecimiento, el camino se había salvado provisionalmente.

El 31 de enero de 1838 el presidente de la Junta de Fomento comunicaba al Ministerio de Marina la recepción de la R. O. citada y le insistía en la conveniencia de terminar la línea en el Jardín Botánico. Por R. O. de 23 de abril de 1838 se accedía definitivamente a estas peticiones, quedando en suspenso las anteriores resoluciones de la Junta de ingenieros. En una reunión con el capitán general el 25 de junio, se obtenía por la Junta de Fomento la autorización para terminar el trazado según sus conveniencias. La Junta prefirió realizar el tramo desde Garciny al Botánico una vez acabado el camino hasta Güines, ya que contaría con más medios de trabajo y rentabilidad.

---

<sup>17</sup> *Ibidem*. Por enfermedad de D. Francisco Fesser asistiría a las reuniones D. Frco. Diago y más adelante el conde de Fernandina.

## b) Problemas económicos:

La cuantía de las inversiones superó pronto lo previsto. El incremento de los costos de algunos elementos esenciales, como el hierro adquirido en Inglaterra, por un total superior a los 180.000 pesos; el gran número de bajas entre los trabajadores y algunas otras causas imprevisibles a la hora de efectuar los primeros cálculos, hicieron que ya en diciembre de 1836 el presupuesto de costos llegase a 1.782.047 pesos, sobrepasando ampliamente lo presupuestado<sup>18</sup>.

La comisión del camino comunicaba a la Junta de Fomento, en 8 de marzo de 1837, la situación financiera. Añadía a las causas del déficit las variaciones en la línea de terminación en la ciudad que causaba un incremento de más de 20.000 pesos en los gastos, además del valor de las indemnizaciones que hubieran de abonarse. Cifrabá el déficit en aquella fecha en 405.111 pesos, a los que se añadirían algunas diferencias entre lo previsto y lo conseguido en los fondos para el abono de intereses<sup>19</sup>.

Estas urgencias presupuestarias no podían solucionarse más que mediante la consecución de un nuevo préstamo. La Junta acordó en primer término gestionar del Banco de Fernando VII un fondo de 100.000 pesos al 8 por 100 de interés anual, para afrontar su apremiante necesidad de numerario, le fue concedido en menos de un mes.

En segundo lugar se autorizó a los señores Baring Brothers, de Londres, para que exigiesen de Mr. Robertson, en virtud de lo pactado en su contrato anterior, una extensión del primer empréstito en otros 500.000 pesos nominales bajo las mismas condiciones del primero. Se reducían también los gastos de la Junta en otros menesteres para disponer de mayores recursos destinados al camino de hierro. A tal fin se suspendieron todas las obras de los demás caminos «convencionales» que se estaban efectuando, con la excepción del de Marianao, que habría de sostenerse con sus propias rentas.

Una carta del presidente de la Junta, conde de Villanueva, en 21 de marzo de 1837, a don Alejandro Robertson, y otra de la misma fecha a los señores Baring Brothers, ponían en marcha las negociaciones del nuevo préstamo londinense. El 4 de abril se escribía al Ministerio de Hacienda participándole de la necesidad de esta solicitud y al ministro plenipotenciario de S. M. en Londres para que apoyase la misma. Las condiciones del mercado de dinero no eran las mejores en Inglaterra en ese momento, «... por las convulsiones mercantiles a causa

---

<sup>18</sup> AHN, Leg. 1072, Exp. 38, núm. 5, *Ultramar*. Informe del director del camino de hierro a la Comisión de dicho ramo en 20 de diciembre de 1836.

<sup>19</sup> *Ibidem*. Informe de la Comisión del camino de hierro a la Junta de Fomento en 8 de marzo de 1837, leído en sesión de 10 de marzo.

de las quiebras espantosas en Norteamérica, por cuya causa reinaba una desconfianza general en todo lo que olía a cosa trasatlántica»<sup>20</sup>. Mr. Robertson consideraba indispensable la sanción de la reina gobernadora para este segundo empréstito, con cuyo requisito los bonos tendrían mayor aceptación, fijeza y crédito y podrían negociarse mejor<sup>21</sup>. En este mismo sentido opinaban los Baring.

El 27 de junio S. M. otorgaba autorización expresa para la operación y de paso el solicitado apoyo del ministro plenipotenciario en Londres. El 15 de agosto se remitían los bonos demandados por Mr. Robertson y de esta forma se allanaban los obstáculos para conseguir el dinero solicitado, que efectivamente se logró reunir en poco tiempo, con las garantías presentadas. El 16 de octubre de 1837 se procedió a firmar el correspondiente contrato.

Simultáneamente disponía S. M. nombrar a don Rafael Quesada interventor de los fondos de la empresa del camino de hierro, cuyas cuentas debían serle presentadas desde el comienzo de las obras. Esta disposición, achacada a los informes del cuerpo de ingenieros militares españoles en La Habana, cayó como una bomba en el seno de la Junta de Fomento, que pensaba que este nombramiento cuestionaba y ponía en tela de juicio la gestión de los comisionados de dicha entidad. Las protestas, muy agrias, fueron recogidas en el acta de su reunión del 21 de agosto, «... considerando que la empresa del camino de hierro era la más grandiosa, más económica y mejor administrada que había en la época presente...»<sup>22</sup>. Se acordó remitir a S. M. los estados publicados en 4 de junio y 16 de diciembre de 1836 y de 31 de julio de 1837, así como todos los documentos claves para entender la marcha de la administración de los fondos, con el fin de poner de manifiesto la escrupulosidad de la misma.

Poco consiguió el interventor, si lo que pretendía era que con los nuevos fondos se llegase a la terminación del ferrocarril. Los gastos en las obras auxiliares, las indemnizaciones, los alquileres, etc., insuficientemente previstos o valorados en los proyectos iniciales, provocaron la inflación de los costos, haciendo de la falta de fondos la constante de la obra.

Un nuevo préstamo hubo de gestionarse para intentar terminar los trabajos, en esta ocasión por 100.000 pesos, al 12 por 100 de interés anual, entre 25 prestamistas de La Habana, reembolsables en su primera mitad a los doce meses y el resto al año siguiente. El 12 de diciembre de 1838 se firmó el correspondiente contrato. Los presupuestos

---

<sup>20</sup> *Ibidem*. Carta de D. Alejandro Robertson de Londres al presidente de la Junta de Fomento de 13 de mayo de 1837.

<sup>21</sup> *Ibidem*. Carta. cit. «La real aprobación debía mandarse allá...»

<sup>22</sup> *Ibidem*. Acuerdos de la Real Junta de Fomento de 21 de agosto de 1837.

se veían, pues, continuamente desbordados y la rentabilidad cada vez menor.

#### IV. TERMINACIÓN DE LAS OBRAS Y FRACASO ECONÓMICO

A pesar de todos los contratiempos y paralelamente al largo pleito mantenido con referencia al itinerario y punto de su terminación en La Habana, fueron desarrollándose los trabajos del tendido de las vías. Al acabar 1837 se había terminado el primer tramo, desde las afueras de la capital de la Isla hasta Bejucal y en 1838 se concluía el trazado hasta Güines.

La explotación del ferrocarril se inició con el servicio entre Garciny y Bejucal, en medio de la curiosidad y expectación lógicas, y a las pocas semanas, el 15 de enero de 1838, se originaba el primer accidente en el nuevo transporte<sup>23</sup>. Una investigación encargada por el capitán general revelaba, no obstante, que las condiciones de seguridad eran buenas y el accidente imputable a fallos humanos.

El rendimiento económico de estos primeros meses puso de manifiesto que la rentabilidad obtenida distaba mucho de lo esperado. En un principio se achacaba a la disminución de los embarques que suponía que el ramal del carril quedase en Garciny a dos millas de La Habana<sup>24</sup>. Pronto hubo de reconocer la comisión encargada de administrarle que el fracaso económico era evidente y ya el 7 de diciembre de 1838 el síndico de la Junta de Fomento, don Wenceslao de Villa Urrutia, proponía a este organismo la enajenación de la empresa. El 10 de diciembre la Junta acordó redactar un plan para la venta o rriendo del camino de hierro.

En la primavera de 1839 entra en funcionamiento el tramo Bejucal-Güines, quedando pendiente, únicamente, la obra desde Garciny al Botánico. El 10 de abril de este año, en sesión de la Junta de Fomento, que preside el capitán general<sup>25</sup>, se aprobó el Reglamento para el camino de hierro de La Habana a Güines, que entraría en vigor el 1 de mayo siguiente. Destacaba en el apartado de contabilidad la obligación de publicar «... un estado mensual de los productos y movimiento del

---

<sup>23</sup> AHN, Leg. 1072, Exp. 38, núm. 7, Hacienda, *Ultramar*. El tren de coches de pasajeros de Villanueva a Bejucal arrolló un buey que se encontraba en la vía, descarrilando. Enterados los viajeros que esperaban en Bejucal, salieron desde este punto en un tren, empujado por varios negros, y embistieron al anterior. El balance de ambas peripecias fue de varios heridos.

<sup>24</sup> El costo del transporte de una caja de azúcar entre La Habana y Garciny, donde terminaba el ferrocarril, apenas dos millas de distancia, se incrementaba en un 25 por 100 respecto a lo que suponía llevarla de Garciny a Güines, unos 80 Km.

PLANO DE LA CIUDAD Y DEL PUERTO DE LA HABANA  
 PARA SERVIR DE REFERENCIO A LA HISTORIA CIVIL  
 POLITICA Y NATURAL DE LA ISLA DE CUBA  
 por D. Ramon de la Sagra.

Explicacion

- |  |                         |
|--|-------------------------|
| 1 Iglesia Catedral y Colegio Seminario | 18 Universidad general  |
| 2 del 1.º de Mayo                      | 19 Cuartel de la Piedad |
| 3 del Sagrado                          | 20 de San Carlos        |
| 4 del Sagrado de San Juan              | 21 de San Juan          |
| 5 de San Juan                          | 22 de San Juan          |
| 6 de San Juan en su barrio             | 23 de San Juan          |
| 7 de San Juan en su barrio             | 24 de San Juan          |
| 8 del Pilar en su barrio de San Juan   | 25 de San Juan          |
| 9 de San Juan en su barrio             | 26 de San Juan          |
| 10 Cuartel de San Juan y San Pedro     | 27 de San Juan          |
| 11 de San Juan                         | 28 de San Juan          |
| 12 de San Juan                         | 29 de San Juan          |
| 13 de San Juan                         | 30 de San Juan          |
| 14 de San Juan                         | 31 de San Juan          |
| 15 de San Juan                         | 32 de San Juan          |
| 16 de San Juan                         | 33 de San Juan          |
| 17 de San Juan                         | 34 de San Juan          |
| 18 de San Juan                         | 35 de San Juan          |
| 19 de San Juan                         | 36 de San Juan          |
| 20 de San Juan                         | 37 de San Juan          |
| 21 de San Juan                         | 38 de San Juan          |
| 22 de San Juan                         | 39 de San Juan          |
| 23 de San Juan                         | 40 de San Juan          |
| 24 de San Juan                         | 41 de San Juan          |
| 25 de San Juan                         | 42 de San Juan          |
| 26 de San Juan                         | 43 de San Juan          |
| 27 de San Juan                         | 44 de San Juan          |
| 28 de San Juan                         | 45 de San Juan          |
| 29 de San Juan                         | 46 de San Juan          |
| 30 de San Juan                         | 47 de San Juan          |
| 31 de San Juan                         | 48 de San Juan          |
| 32 de San Juan                         | 49 de San Juan          |
| 33 de San Juan                         | 50 de San Juan          |
| 34 de San Juan                         | 51 de San Juan          |
| 35 de San Juan                         | 52 de San Juan          |
| 36 de San Juan                         | 53 de San Juan          |
| 37 de San Juan                         | 54 de San Juan          |
| 38 de San Juan                         | 55 de San Juan          |
| 39 de San Juan                         | 56 de San Juan          |
| 40 de San Juan                         | 57 de San Juan          |
| 41 de San Juan                         | 58 de San Juan          |
| 42 de San Juan                         | 59 de San Juan          |
| 43 de San Juan                         | 60 de San Juan          |
| 44 de San Juan                         | 61 de San Juan          |
| 45 de San Juan                         | 62 de San Juan          |
| 46 de San Juan                         | 63 de San Juan          |
| 47 de San Juan                         | 64 de San Juan          |
| 48 de San Juan                         | 65 de San Juan          |
| 49 de San Juan                         | 66 de San Juan          |
| 50 de San Juan                         | 67 de San Juan          |
| 51 de San Juan                         | 68 de San Juan          |
| 52 de San Juan                         | 69 de San Juan          |
| 53 de San Juan                         | 70 de San Juan          |
| 54 de San Juan                         | 71 de San Juan          |
| 55 de San Juan                         | 72 de San Juan          |
| 56 de San Juan                         | 73 de San Juan          |
| 57 de San Juan                         | 74 de San Juan          |
| 58 de San Juan                         | 75 de San Juan          |
| 59 de San Juan                         | 76 de San Juan          |
| 60 de San Juan                         | 77 de San Juan          |
| 61 de San Juan                         | 78 de San Juan          |
| 62 de San Juan                         | 79 de San Juan          |
| 63 de San Juan                         | 80 de San Juan          |
| 64 de San Juan                         | 81 de San Juan          |
| 65 de San Juan                         | 82 de San Juan          |
| 66 de San Juan                         | 83 de San Juan          |
| 67 de San Juan                         | 84 de San Juan          |
| 68 de San Juan                         | 85 de San Juan          |
| 69 de San Juan                         | 86 de San Juan          |
| 70 de San Juan                         | 87 de San Juan          |
| 71 de San Juan                         | 88 de San Juan          |
| 72 de San Juan                         | 89 de San Juan          |
| 73 de San Juan                         | 90 de San Juan          |
| 74 de San Juan                         | 91 de San Juan          |
| 75 de San Juan                         | 92 de San Juan          |
| 76 de San Juan                         | 93 de San Juan          |
| 77 de San Juan                         | 94 de San Juan          |
| 78 de San Juan                         | 95 de San Juan          |
| 79 de San Juan                         | 96 de San Juan          |
| 80 de San Juan                         | 97 de San Juan          |
| 81 de San Juan                         | 98 de San Juan          |
| 82 de San Juan                         | 99 de San Juan          |
| 83 de San Juan                         | 100 de San Juan         |

Notas Estadísticas

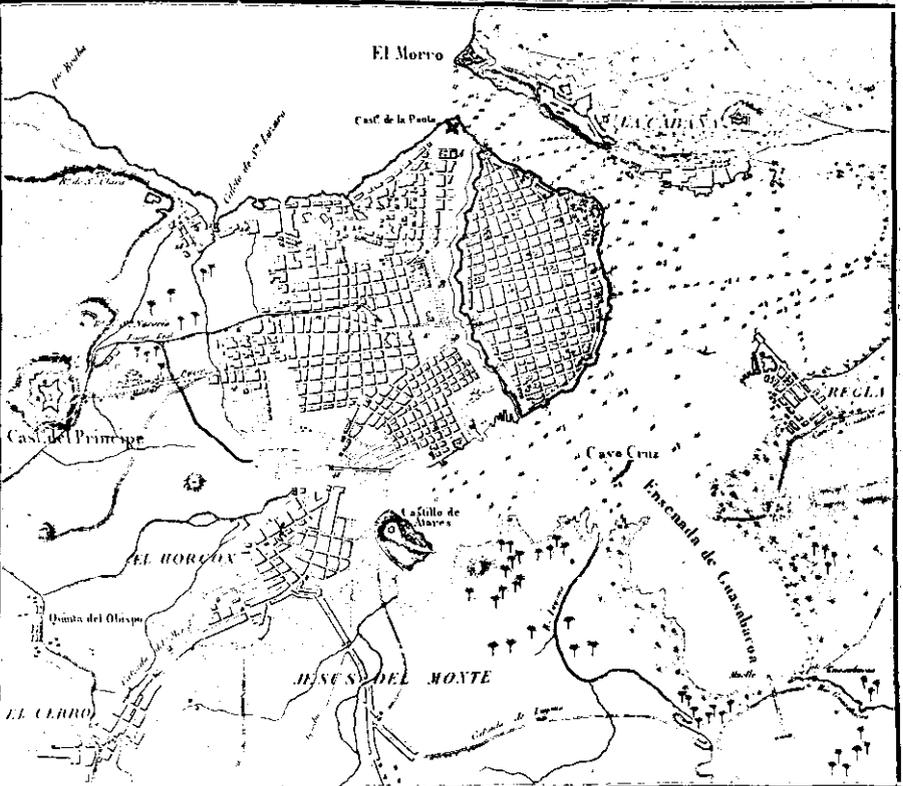
Poblacion en 1848	Varones	Mujeres	Proporciones
12,000	6,000	6,000	1:1
12,500	6,250	6,250	1:1
13,000	6,500	6,500	1:1
13,500	6,750	6,750	1:1
14,000	7,000	7,000	1:1
14,500	7,250	7,250	1:1
15,000	7,500	7,500	1:1
15,500	7,750	7,750	1:1
16,000	8,000	8,000	1:1
16,500	8,250	8,250	1:1
17,000	8,500	8,500	1:1
17,500	8,750	8,750	1:1
18,000	9,000	9,000	1:1
18,500	9,250	9,250	1:1
19,000	9,500	9,500	1:1
19,500	9,750	9,750	1:1
20,000	10,000	10,000	1:1

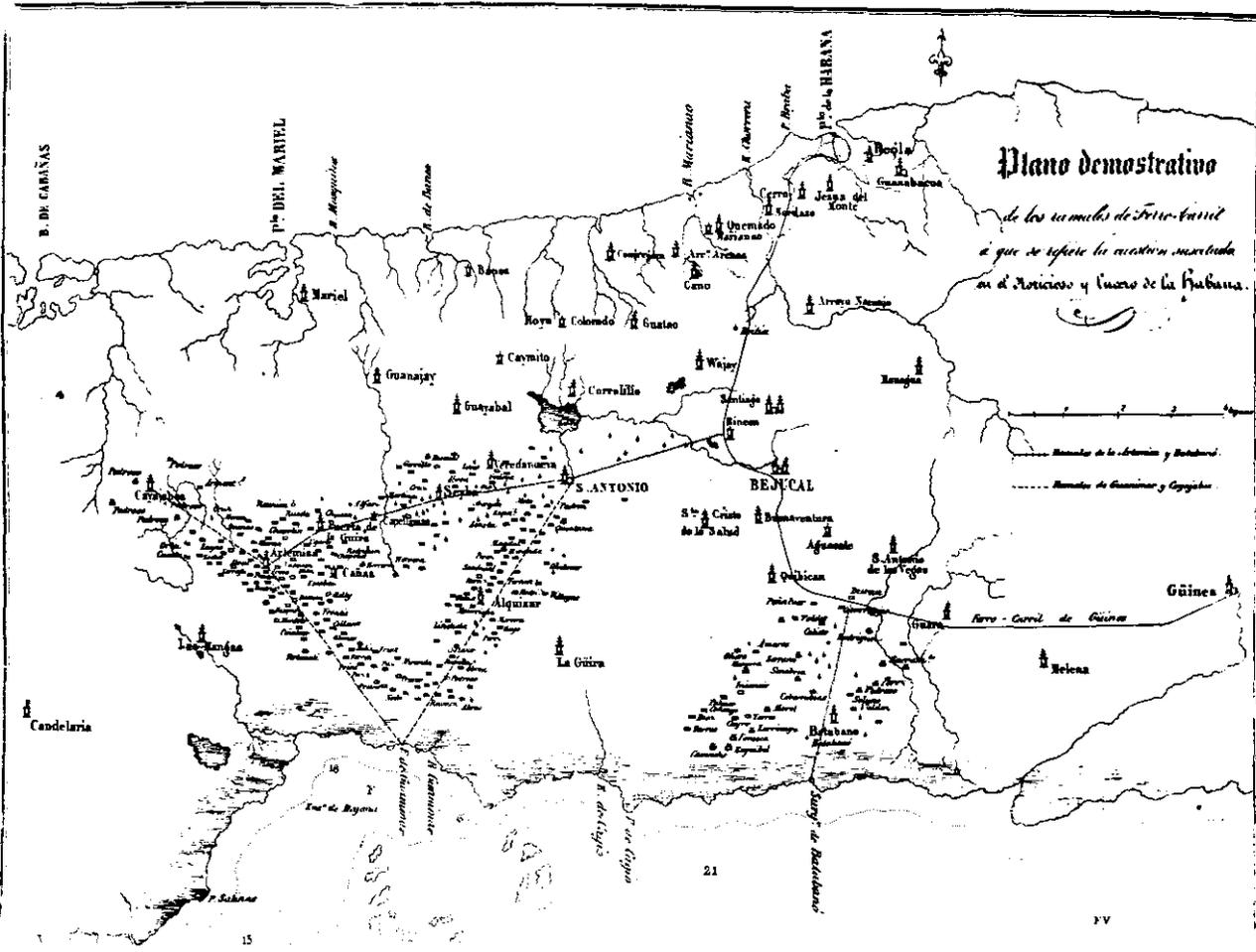
Poblacion total 12,023

Ley de la mortalidad Ley de la natalidad

Muertes 1:1000 Nacimientos 1:1000

Escuela de Ciencias y Artes





camino que al fin de año reunirá en uno general...»<sup>26</sup>. Y en cuanto a disposiciones generales «... no se admitirían personas de color en los coches de primera clase, pero sí indistintamente en los de segunda y tercera»<sup>27</sup>. La circulación sería de cuatro trenes, dos de pasajeros y dos de carga, diariamente, que invertirían en los aproximadamente 80 km. construidos unas tres horas.

El 17 de abril, por cuanto la mala marcha económica continuaba, la Junta de Fomento solicitó a S. M. autorización para desprenderse de la propiedad de un ferrocarril cuya explotación se presentaba ruinosa. Mientras tanto y casi por las mismas fechas, en virtud de las informaciones procedentes de la Isla, el Consejo de Ministros disponía el 20 de abril de 1839 que se privatizase el camino de hierro de La Habana a Güines. Se iba a encomendar la tarea al miembro de la Comisión Regia de Ultramar, que estaba en Cuba, don Agustín Rodríguez, representante en la misma del Ministerio de Hacienda<sup>28</sup>. En junio recibió la comunicación de la R. O. de 20 de abril citada, encargándole de enajenar los derechos que el Gobierno tenía, o lo que es lo mismo, la Junta de Fomento, en este ferrocarril. A tal fin redactó una memoria en la que se calculaba un déficit anual en la explotación de 65.565 pesos, que sumados a los gastos realizados por diferentes conceptos, más los empréstitos contraídos y los intereses que devengarían hasta el año 1860, en que se pensaba amortizar la inversión, suponían un monto total de 7.123.551 pesos<sup>29</sup>.

La única solución para hacer rentable la empresa era venderla a una compañía particular, que construyese un ramal complementario hasta Guanimar, para tratar de incorporar a este medio de transporte los productos de la zona de Vuelta Abajo. Ya por entonces había otros proyectos ferroviarios en la Isla y se estaba construyendo el carril de Cárdenas a la Soledad de Bemba por iniciativa privada.

Las condiciones para la venta serían, básicamente, que la empresa compradora se hiciese cargo de los empréstitos pendientes.

Entretanto el capitán general, Ezpeleta, se decidía a terminar la obra y, contra la opinión del comisionado Rodríguez, cedió el Jardín Botánico para construir la estación final. Los trabajos se reanudaron el 14 de julio, unos pocos días después se taló la parte correspondiente

<sup>25</sup> El nuevo capitán general era D. Joaquín de Ezpeleta, impulsor del camino.

<sup>26</sup> Reglamento para el Camino de Hierro de La Habana a Güines. Contabilidad. Art. 8.

<sup>27</sup> Reglamento cit. Disposiciones generales. Art. 7.

<sup>28</sup> Comisión creada por R. O. de 28 de diciembre de 1838 para visitar nuestras posesiones antillanas y proponer las medidas que considerasen oportunas para mejorar su administración y productos.

<sup>29</sup> AHN, Leg. 1072, Exj. 38, núm. 9, Hacienda, *Ultramar*. Memoria acerca de las ventajas que se obtendrían con la enajenación del camino de hierro.

y el 19 el terreno estaba expedito para rematar el tendido en pocas semanas.

Sin extendernos más, pues escapa de nuestro objetivo, podemos concluir señalando que para el verano de 1839 se hallaba construido el primero de los ferrocarriles bajo iniciativa oficial española, sobre un territorio entonces español y consiguientemente hispano por todos los conceptos. Un ferrocarril importante, concebido dentro de un plan más amplio, en un sistema para toda la Isla. El fracaso económico inmediato no disminuye el esfuerzo de este importante intento.