

## EL TREN DE GUANABACOA A REGLA

Monografía que recorre momentos singulares del Ferrocarril en Cuba, pionero en Latinoamérica, es este libro cuya lectura agradecerán no sólo los estudiosos e investigadores; sino también habaneros en general, por el rigor y la pasión con que el autor narra la historia del viejo camino de hierro.

Pedro Antonio Herrera López (La Habana, 1926). Incansable investigador y promotor del patrimonio de Guanabacoa y La Habana desde 1954. Ha publicado diversas monografías sobre estos temas. Es miembro de la Unión Nacional de Historiadores e Investigador Adjunto de la Academia de Ciencias de Cuba.

EDICIONES **E** EXTRAMUROS

ISBN 959266036-0



91789592660366



# EL TREN DE GUANABACOA A REGLA

Pedro A. Herrera López



MONOGRAFÍA

Edición y corrección: Redys Puebla Borrero  
Dirección artística: Roberto Casanueva  
Diseño de Cubierta: Gonzalo Méndez Cabeza  
Maquetación: Méndez & Gil

© Pedro A. Herrera, 2003  
© Sobre la presente edición: Ediciones Extramuros, 2003

ISBN: 959-266-036-0

Ediciones Extramuros  
Centro Provincial del Libro y la Literatura  
Zanja N° 732 e/ Hospital y Aramburu  
Ciudad de La Habana

El autor quiere dejar constancia de la valiosa colaboración que prestaron para la realización de este trabajo los licenciados María Cristina Peña Reigosa y Pedro Cosme Baños, directores respectivos de los museos de Guanabacoa y Regla. Asimismo a los compañeros de los archivos municipales de ambas localidades, en especial Ileana Álvarez, Blanca González y Karel Hernández de Guanabacoa y Adolfo Sarrías de Regla. A todos ellos las más sinceras y expresivas gracias.

## INTRODUCCIÓN

Cuando oímos hablar del ferrocarril nos imaginamos de inmediato una locomotora seguida de varios coches o vagones, y aun cuando esta idea forma parte del concepto actual e histórico de este medio de transporte, su denominación primitiva era «Camino de hierro», que es, literalmente, lo que significa su nombre: dos paralelas de hierro por las que discurren los coches y vagones arrastrados por fuerza animal, locomotoras de vapor, de petróleo o diesel, y la electricidad.

En 1837, antes que en España, se inaugura en Cuba el ferrocarril tirado por locomotoras de vapor, primero de su clase en América Latina, cuyo recorrido partía desde la capital hacia el sur de la provincia hasta el pueblo de Güines.

Pero, al hablar del servicio ferroviario entre Guanabacoa y Regla nos encontramos con dos empresas que por vías distintas transportaban pasajeros entre estas poblaciones. El primero de ellos fue conocido por Ferrocarril de La Prueba que funcionó durante noventa años, sesenta y cin-

co de los cuales fungió como empresa independiente y experimentó una serie de cambios de propietarios.

Unos quince años después se estableció otra línea llamada Ferrocarril de Fésser, que tuvo un desenvolvimiento mucho más estable.

## EL FERROCARRIL DE LA PRUEBA

Cinco años después de la inauguración del ferrocarril Habana-Güines, en 1842, se trazan las paralelas del ferrocarril de La Prueba con la diferencia de que sus carros eran tirados por mulas y caballos. Esta empresa ofrecía sus servicios entre el llamado Emboque del pueblo de Regla, donde tenía su paradero, junto al Santuario de Nuestra Señora de Regla —patrona de esa localidad— y la villa de La Asunción de Guanabacoa, y realizaba su recorrido a través de los terrenos que hoy ocupa la refinería de petróleo Níco López y el reparto residencial Bahía.

Según el historiador Jacobo de la Pezuela, este ferrocarril se concibió para trasladar el carbón de piedra desde una mina recién descubierta en la localidad guanabacoense de La Hata, para cuya explotación se creó la compañía Prosperidad, presidida por don Manuel Pastor, conde de Bagáez.<sup>1</sup>

Lo cierto es que el 30 de junio de 1841, el presbítero don Domingo de Pluma, capellán del Santuario de la Virgen de Regla, por escritura ante el



escribano público don Francisco Valerio, vendió 10 solares y 161 varas de terreno (en el lugar donde antaño estuvo enclavado el cementerio aledaño al santuario) a la empresa de La Mina Prosperidad representada por el señor don Manuel Pastor y por don Fernando González Agüero.<sup>2</sup>

Dos meses antes y en calidad de presidente de la Primera Compañía de Explotación de Minas de Carbón de Piedra de La Habana, don Manuel Pastor hace una petición al Ayuntamiento de Guanabacoa para que le dé una notificación de toda la extensión de los egidos de la villa, a cuyo memorial se le dio lectura en la sesión del 17 de abril de 1841 y cuatro días más tarde se da cuenta al cabildo de que se había remitido la notificación al señor Pastor *para los usos que le convenga*.<sup>3</sup>

Un mes antes, aparece otra petición, hecha esta vez por el señor Miguel Nin y Pons para que el Ayuntamiento le mercedase unos solares colindantes con la estancia El Zapote y La Pacheca, los cuales le son concedidos siete días más tarde.<sup>4</sup> Nin y Pons instaló un circo en esos terrenos que comprendían dos manzanas ubicadas en la calle Soledad entre las de Santo Domingo y Aménidad y la intermedia de Crespo. A este circo le dio el nombre de La Prueba.

Pezuela afirma que en el año 1842 se comenzaron las obras del ferrocarril en una extensión de cuatro kilómetros que se empezó a explotar al año siguiente, pero no llegó *hasta la misma mina, que se agotó pronto defraudando las esperanzas de los interesados, sino junto a la misma villa de Guanabacoa para resarcirse de una manera y algún tanto de las pérdidas que se habían sufrido de otra*.<sup>5</sup>

De una manera un tanto vaga Pezuela afirma que el ferrocarril *llegó junto a la misma villa de Guanabacoa*, sin embargo, en realidad, solo llegó hasta el norte de esta población, exactamente *hasta las calles Soledad y Aménidad*, junto al circo La Prueba de Nin y Pons, de ahí que tomara el nombre de Ferrocarril de La Prueba.

El *primer paradero, que era de madera*, fue sustituido por otro que se construyó en la esquina de las calles Soledad y Crespo.<sup>6</sup> Allí hacía frente a una plazuela que se extendía hasta la calle Cerería, actual Estrada Palma, donde se construyó un edificio en el cual radica ahora el Centro de Higiene y Epidemiología de Guanabacoa.

Esta nueva estación *tenía un portal con cuatro arcos de piedra de sillería* que fue demolido en la década del 60. De esta instalación sólo ha que-

dado una torre de dos plantas que da a la calle Crespo entre Soledad y La Línea.

Aunque es la empresa de la Mina Prosperidad la que promueve la construcción del ferrocarril y en ella, según se ha visto, fungen como socios don Manuel Pastor y don Fernando González, el señor Miguel Nin y Pons se las arregla para aparecer también vinculado a ella (*en calidad de director administrador del ferrocarril*) hacia 1844. De ello no dejan dudas las actas de los cabildos del 21 y 28 de junio de ese año; en la primera, el señor Alcalde da cuenta del acuerdo de la Junta Municipal de Rentas *en el expediente sobre el arbitrio impuesto a los carros del ferrocarril que don Miguel Nin y Pons había exhibido las cantidades vencidas que adeudaba* y, una semana después, reza la otra acta: *se dio cuenta con un despacho de La Junta Superior Directiva para que se haga efectivo el impuesto de los carros de pasajeros del ferrocarril no obstante lo presentado por don Miguel Nin y Pons*.<sup>7</sup>

La quiebra de la empresa de La Mina Prosperidad revela el vínculo de Nin y Pons como socio al año siguiente, según se deduce de la escritura de 21 de agosto de 1845 en el Juzgado Mercantil de La Habana, cuando se remataron los bienes pertenecientes a dicha empresa en la cual fueron

adjudicados a don Manuel Pastor y a don Fernando González Agüero 6 solares y 786 varas planas de terreno, y a don Miguel Nin y Pons 4 solares y 328 varas planas de las que habían sido compradas al Santuario de Nuestra Señora de Regla en 1841,<sup>8</sup> además, adquiere la propiedad total del ferrocarril de Regla a Guanabacoa.<sup>9</sup>

Ya como dueño del circo y del ferrocarril La Prueba, Nin y Pons organiza un acto frente al paradero de Guanabacoa para develar una lápida e inaugurar la construcción de una doble vía del camino de hierro y la formación de una alameda en la plazuela que existía delante del circo, librando su convocatoria para el día 18 de octubre de 1846 a las 5 de la tarde. A continuación tendría lugar un baile y la proyección de fuegos artificiales.<sup>10</sup>

Esta doble vía no fue otra cosa que la instalación de un desvío o «chucho» para facilitar el cruce de los carros que iban desde una estación con los que venían de la otra.

En el año 1856 fallece don Miguel Nin y Pons dejando impuestas varias hipotecas sobre el ferrocarril La Prueba a las que sus herederos no pudieron hacer frente por lo que recurrieron a la venta del mismo. Así, por escritura ante el escribano de ingenieros don Antonio Miguel de Ojeda, a 18 de julio de 1856, doña Francisca Collard,



viuda y albacea de Miguel Nin y Pons y curadora *ad bona* de sus menores hijos Micaela, Francisco, Petrona, Juana, José, Federico y Francisca y los mayores de edad Emilia, Nicolás y Luis, venden el camino de hierro de Regla a Guanabacoa, con los paraderos nuevo y viejo de las dos localidades con todo lo que de alguna manera les corresponda, en cien mil pesos, a la empresa de Botes de Vapor para el tráfico de la Bahía, representada por don Juan Menninger y don Antonio Benítez, a la señora Isabel Pérez de Urría de Carrillo y a don Ignacio Crespo y Ponce de León, quienes se constituyen en condominio del referido Ferrocarril de La Prueba.<sup>11</sup>

Dos años después aparece una nueva sociedad como propietaria del ferrocarril bajo la dirección de don José Miguel Incháustegui. Dice Gerardo Castellanos —copiando a Jacobo de la Pezuela— que este hecho tuvo lugar el 18 de julio de 1858.<sup>12</sup> Pero es el caso que desde el mes de marzo se realizan una serie de mejoras en el ferrocarril La Prueba introducidas por su director el señor Incháustegui. Un reportero del periódico *Gaceta de La Habana* lo refiere así:

*El ferrocarril de La Prueba debe sufrir dentro de poco mejoras de consideración que redundarán en beneficio del público. Los que hagan uso de él irán con más rapidez de Re-*

*gla a Guanabacoa y viceversa, pues se está renovando en la actualidad y aumentando el número de mulos asignados al servicio de los carritos, resultando de aquí que además de ser estos de mayor alzada se remudarán con más frecuencia. Por otra parte, habiéndose activado los trabajos que tienen por objeto la construcción de un chucho o doble vía, que medirá casi de largo la mitad de todo el camino, desaparecerá bien pronto el inconveniente de que se encuentren los trenes o que tengan que detenerse esperándose mutuamente como ahora lo hacen en el corto chucho existente. Concluido que sea, los carros podrán salir todos los cuartos de hora así de Regla como de Guanabacoa, en vez de salir cada media hora como en la actualidad; coincidiendo sus salidas y llegadas con las de los vapores de la antigua empresa existentes entre La Habana y Regla. De esta manera, las personas que se trasladan de La Capital a Guanabacoa, no tendrán que perder ningún tiempo en aguardarlo.<sup>13</sup> Aunque aquí no se mencione el nombre de Incháustegui ni en otras noticias siguientes, sí lo hace en la del 9 de mayo y en otras anteriores a la fecha del 18 de julio, independientemente de que todas estas reformas se realizaban obedeciendo a un mismo plan.*

Junto con la doble vía y el aumento del número de los animales de tiro, también se ejecutan reformas en el paradero de Regla. El número correspondiente al 13 de abril de *La Gaceta* da cuenta de ello:

*El feo colgadizo de madera que antes había y que servía de descanso a los pasajeros ha desaparecido y se ha convertido en un salón todo de mampostería con arcos interiores en el cual se colocarán asientos cómodos y decentes. Creemos que la reforma se extenderá al tablado colocado al nivel de los carros y por el cual los pasajeros salen y entran en estos. Su techo en forma de colgadizo es probable que tenga la misma altura que el del salón como sucede en Guanabacoa. Estas reformas indican el celo con que la Administración del citado ferrocarril se ocupa en proporcionar las posibles comodidades al numeroso público que constantemente transita por esa vía.<sup>14</sup>*

Inteligentemente, la administración del ferrocarril de La Prueba lleva a cabo todas estas mejoras y otras más, porque precisamente en esos momentos se estaba trabajando para terminar rápidamente la otra vía ferroviaria que uniría a Regla con Guanabacoa y por lo tanto,

si no mejoraban el servicio al público irían a la quiebra.

El domingo día 2 de mayo *La Gaceta* da la noticia de la terminación de la primera parte de la doble vía de esta manera:

*Merced a la actividad del Director de este camino de hierro que conduce de Regla a Guanabacoa, han comenzado a realizarse algunas de las mejoras proyectadas... El chuchó o doble vía en que últimamente se trabaja y cuya extensión abraza poco más o menos la cuarta parte de la que comprende todo el camino, ha sido entroncado el viernes por la noche con la vía principal. Los pasajeros han gozado ya en la mañana de ayer de esta mejora, que lo es de consideración sin duda, porque en lugar de tener que esperar algunas veces hasta 10 minutos como antes con frecuencia sucedía en la mitad del camino a fin de que los trenes de ida y de retorno no se encontrasen, pueden ya seguir su marcha sin necesidad de detenerse, lo que resulta una economía de tiempo nada despreciable... A estas reformas ya realizadas (...) se agregarán otras, algunas de ellas comenzadas ya, como la de la reparación y embellecimiento del expresado paradero de Regla y varias se comenzarán muy pronto entre las cuales figu-*



ran: la prolongación del nuevo chucho hasta el puente inmediato a Regla, el establecimiento de un nuevo paradero a mitad del camino en el cual habrá constantemente un repuesto de mulos destinados a aumentar el número de los que tiren de los coches de mayores dimensiones que los existentes que actualmente se construyen, o a reemplazar a los que lleguen cansados hasta allí; y finalmente la prolongación del ferrocarril hasta un lugar inmediato a la plaza de la Yglesia de Guanabacoa, punto central que no ofrecerá los inconvenientes anexos al existente en aquella población....<sup>15</sup> Otra mejora fue construir un ramal hasta el gran almacén de madera que se trataba de establecer en Regla a la orilla de la bahía para facilitar el transporte de madera desde el almacén a la villa de Guanabacoa y así abaratar su precio.<sup>16</sup>

El director de Obras Públicas, señor Juan Campusano, comunica al señor José Miguel Incháustegui que el señor gobernador superior civil por decreto de 5 de mayo de ese año se ha servido autorizarle para *una doble línea en toda la extensión del camino de hierro La Prueba entre Regla y Guanabacoa.*<sup>17</sup>

En *La Gaceta* del día 16 del propio mes se anuncia que se introduciría una nueva mejora

consistente en que los carros serían tirados por locomotoras en lugar de por mulas,<sup>18</sup> pero dos días después aparece en el mismo periódico una carta desmintiendo la noticia anterior y termina firmándola: *Como director de esta empresa: José Miguel Incháustegui.*<sup>19</sup> A pesar de la afirmación del señor Incháustegui de que no sustituiría a las mulas por locomotoras —lo que por otra parte cumplió—, en el cabildo celebrado por el ayuntamiento de Guanabacoa el 30 de julio siguiente se lee un oficio al que acompaña un plano sobre el proyecto de doble vía que pensaba establecer la empresa de ferrocarril La Prueba con locomotoras para mejorar el servicio al público,<sup>20</sup> pero no es, hasta muchos años después y bajo otra administración que se introducen las locomotoras en dicho ferrocarril. Por otra parte y, para hacer buena su anterior protesta, Incháustegui da a conocer a través de la prensa el día 20 que esa vía aumentaría el número de mulas que tiran de los carros.<sup>21</sup>

En la sesión del ayuntamiento del 21 de mayo se da cuenta de un memorial del Director de la empresa donde se le pide se le facilite local en la plaza de Santa Rita para establecer un paradero en la misma.<sup>22</sup>

El gobierno superior concede permiso al señor Incháustegui para los dos ramales del ferrocarril

que, partiendo del paradero de la calle Soledad en Guanabacoa lleguen, el uno a la plaza de la iglesia parroquial y el otro hasta la plazuela de los Baños de Santa Rita, lo que facilitaría el viaje de los pasajeros que van y vienen de Regla.<sup>23</sup> El paradero de Santa Rita nunca se hizo.

Como hemos podido observar en las noticias anteriores, el señor José Miguel Incháustegui era el director de ese ferrocarril desde varios meses antes a la fecha del 18 de julio que es la que le atribuyen en sus afirmaciones Pezuela y Castellanos.

Ya en la segunda quincena del mes de julio se hablaba de la próxima inauguración del ramal a Guanabacoa del ferrocarril de La Bahía a Matanzas; en consecuencia, el infatigable director de La Prueba se apresura en introducir más y más mejoras en su ferrocarril. Además de las ya citadas anteriormente se le dotaría de *nuevos carros cómodos, elegantes, espaciosos que reemplazarán a los actuales y que por momentos se esperan de los Estados Unidos donde han sido encargados. De ellos tirarán, no las mulitas de ahora que irán a descansar de sus fatigas (bien lo necesitan las pobres) sino otras de mucho mayor alzada acompañadas de un caballo que servirá de guía. De esta manera el espacio que media entre regla y*

*Guanabacoa será recorrido en un cuarto de hora y no ocurrirán los contratiempos que tan frecuentes son en aquella vía férrea en la estación de las lluvias... La otra mejora de mucha consideración sin duda, que se trata de llevar a cabo lo más pronto posible es la continuación del ferrocarril hasta el mismo muelle de los Vapores de la antigua empresa para lo cual la compañía ha comprado el gran edificio situado entre dicho muelle y el paradero de los carritos. De esta manera los pasajeros se trasladarán de los vapores a los carros, lo que ofrece dos ventajas de consideración, el no perder tiempo ninguno entre el momento de la llegada a Regla y salida para Guanabacoa y el no mojarse si acaso llueve. Otras reformas se propone realizar el activo Director de la empresa... El objeto de todas ellas es conseguir que los pasajeros puedan salir de Guanabacoa cada cuarto de hora y trasladarse de Regla a los Vapores que de cuarto en cuarto de hora también efectuarán sus viajes como ahora entre estos dos últimos puntos. En una palabra, quiere conseguir que de Guanabacoa a La Habana y viceversa no se tarde en el camino más que el espacio de 20 minutos...*<sup>24</sup>



La empresa del ferrocarril La Prueba hacía hincapié en acortar el tiempo del viaje en su transporte, entre sus mejoras, porque en eso radicaba el éxito de su servicio y por ende el de su negocio.

En este afán de ofrecer hasta la iluminación, en aras de lo mejor, los paraderos de Regla y Guanabacoa se beneficiarían con el alumbrado de gas por tubería, lo que constituyó un avance en aquella época.<sup>25</sup>

No obstante todos estos adelantos y progresos en el ferrocarril La Prueba, no es hasta 1884 que, con un nuevo empresario, don José Figueras y Anglada, se sustituye el tiro de mulos por pequeñas locomotoras de vapor.<sup>26</sup>

En 1889 el señor José Cabrero y Mier adquiere por remate la Empresa de Vapores y el ferrocarril La Prueba.

Diez años después, en la sesión del ayuntamiento de Guanabacoa del 22 de septiembre se lee un escrito del Gobierno Militar del Departamento de La Habana, fechado el 7 de dicho mes, relativo a concesiones y autorizaciones a favor de la Primera Empresa de Vapores de La Bahía y del Ferrocarril La Prueba para extender las paralelas hasta la Plaza del Recreo (Parque Central) y ampliar la concesión a fin de que el citado ferrocarril siguiera por las calles Pepe Antonio, Ánimas (actual

Maceo), San Antonio, Real (ahora Martí) y volver otra vez a Pepe Antonio para seguir a Regla. Sometida esta concesión a liberación, se propone que se extendiera por otras calles como las de Palo Blanco (Aranguren) y Corralfalso.<sup>27</sup>

En la sesión del 15 de noviembre se presenta un nuevo proyecto que modificaba el anterior. Este consiste en seguir por Pepe Antonio, Concepción (Máximo Gómez), Cruz Verde y Real a Pepe Antonio.<sup>28</sup>

Finalmente, ninguno de los proyectos llega a realizarse, sino el propuesto por el Ayuntamiento, es decir, el que sigue la ruta Palo Blanco hasta Corralfalso y por esta calle hasta el lugar conocido, aún hoy en día, por La Tranquita. Para llegar a la calle Palo Blanco se prolonga el recorrido por Pepe Antonio hasta Concepción, (al doblar alcanza esta calle) y, al regresar de Corralfalso y Palo Blanco sube por Ánimas hasta encontrar a Pepe Antonio.

Todo esto —que ocurre en 1899— son iniciativas de *la Cuban Electric Railway Company*, aunque no hemos podido precisar en qué momento el ferrocarril La Prueba y la Línea de Vapores pasan a ser de su propiedad, pero, de hecho, ya en ese año lo eran.

Esta compañía sustituye los viejos carros por trenes eléctricos, siendo estos los primeros de su

tipo que hubo en Cuba. Para ello establece una planta de electricidad en Regla a la orilla de la bahía. El edificio de la planta así como el nuevo paradero y el emboque de los vapores fueron contruidos de hierro. Fue rehecha la línea férrea en toda su extensión, —tenía unos cinco kilómetros de un extremo al otro—, con railes de acero de diez varas de longitud.

Los carros, con capacidad para sesenta personas, partían de la plazoleta del Mercado de Guanabacoa en calle Real (Martí) entre Pepe Antonio y División. Corriendo por las calles de Pepe Antonio, Candelaria y Santo Domingo, salían al campo cerca del Circo La Prueba y entraban en Regla por la calle de Santa Rosa (Céspedes), continuando por la calle Real (Martí) hasta llegar al mismo emboque. Los postes, tubulares, eran de hierro con un brazo que llegaba de una acera a la otra para soportar los cables conductores de electricidad. Aún se pueden ver algunos de estos postes en las calles Máximo Gómez (Concepción) y Maceo (Ánimas) en Guanabacoa, mientras que en Regla se aprecian en la calle Martí. El ingeniero de la Compañía era míster Theodore Paschke y el administrador el señor Eduardo Alvarado y Bauzá.<sup>29</sup>

El mismo día 15 de noviembre en que se reunía el ayuntamiento de Guanabacoa también lo

hacia el de Regla en el cual se lee un comunicado del administrador general de la *Cuban Electric Railway Co.* en el que se pide se aprueben las tarifas, presentadas por el señor José Cabrero, del ferrocarril urbano por la calle Real de esa población.<sup>30</sup>

A pesar que de hecho ya se estaba construyendo la planta eléctrica y se traían los nuevos carros de los Estados Unidos, todavía un mes más tarde, de manera oficial, el gobierno civil provincial consultaba al ayuntamiento de Guanabacoa sobre las ventajas o inconvenientes que pudiera traer autorizar a la nueva empresa a cambiar la fuerza motriz de vapor por la eléctrica.<sup>31</sup>

En la sesión del 2 de marzo de 1900 se lee un comunicado del Gobierno Civil con fecha 20 de febrero donde se había autorizado a la compañía propietaria del Ferrocarril La Prueba —ahora *The Cuban Electric Railway Company*— para verificar el cambio de tracción de vapor por el eléctrico, así como para llevar a cabo la línea que ya tenía concedida. El Ayuntamiento se dio por enterado y por satisfecho, toda vez que la concesión no tardaría en demostrarse con el aumento de la población y el alza en el valor de las propiedades.<sup>32</sup>

El 4 de abril de 1905 se inaugura una nueva empresa: *The Havana Central Railroad*



*Company*, bajo las mismas leyes que regían en el Estado de New Jersey, Estados Unidos, para las líneas eléctricas. Esta compañía fue la que electrificó todo el sistema de tranvías de la ciudad de La Habana y desde la capital a Güines, a Guanajay y la línea de Regla a Guanabacoa del Ferrocarril La Prueba.<sup>33</sup>

En la sesión del 15 de julio de 1908 celebrada por el Ayuntamiento de Regla a petición de *The Havana Central Railroad Co.*, se acuerda declarar caduca la concesión hecha a *The Cuban Electric Railway Co.*

El Periódico *El Debate* de Guanabacoa en su edición del 16 de noviembre de 1906 dice: *Nos consta de manera fehaciente, que es un hecho, el establecimiento de tranvías eléctricos dentro del circuito de la Villa y prolongaciones anexas para la Capital y caserío de Cojímar.*

También informa de una nueva planta generadora de electricidad en Guanabacoa. Esta planta estuvo instalada en las calles Luz y Padilla al fondo del paradero de Fésser; y en cuanto al ferrocarril de Cojímar, el mismo se realizó por otra línea que iba desde esta población hasta Casa Blanca, la cual desapareció cuando se construyó la Vía Monumental en los años finales de la década del 50.

De hecho, no es hasta 1910 que comienzan a funcionar los trenes eléctricos, época en que ya esta empresa era propiedad de *The United Railway of Havana and Regla Warehouses Limited* con sede en Londres.<sup>34</sup>

De este modo terminó su vida independiente el ferrocarril de La Prueba que tanta utilidad prestó a los viajeros de Regla a Guanabacoa y a la inversa durante sesenta y ocho años.

## EL FERROCARRIL DE FÉSSER

Este ferrocarril, así llamado por el apellido del empresario español Eduardo Fésser, hacía su recorrido de Regla a Guanabacoa como un ramal del tren que corría desde la bahía de La Habana hasta Matanzas. Tuvo un rápido desarrollo en su construcción y fue mucho más estable en su desenvolvimiento que el ferrocarril de La Prueba, por lo cual son mucho menos los datos que tenemos a la mano sobre él. Desde un inicio se movió por tracción de locomotoras de vapor y así funcionó por espacio de más de cincuenta años.

El proyecto para la realización de este camino de hierro lo encontramos en la solicitud para la construcción y explotación de una línea del ferrocarril entre Regla y Matanzas con un ramal conducente a la villa de Guanabacoa que fuera hecha por el doctor Eduardo Fésser y el doctor Jacinto González

Larrinaga el 18 de febrero de 1857. Las concesiones provisionales fueron dadas por decretos del capitán general José Gutiérrez de La Concha en 18 de marzo y 17 de noviembre del mismo año.<sup>35</sup> El 26 de septiembre, y por tres números consecutivos, se publica en los periódicos de la época el trazado propuesto para el ramal de Guanabacoa que es como sigue:

*...arranca la línea principal en el punto en que atraviesa terrenos de don Hipólito Barrios y separándose por una curva de 590 metros de radio y de 996 de extensión sigue en línea recta hasta la calle de Corralfalso donde empieza otra ligera curva que va a terminar al punto elegido para el paradero en la villa de Guanabacoa, el cual se situará en la manzana comprendida por las calles de las Ánimas, La Güira, Luz y Versailles. El referido ramal pasa por los terrenos de Fuentes, Gárciga, Sr. Marques de la Real Proclamación, solares yermos de la Villa, los de la Empresa del Ferrocarril, cruza la calzada del Luyanó cerca del Hospital de Caridad y las calles de Barreto, Corralfalso, los Corrales y Luz.<sup>36</sup>*

El 19 de marzo de 1857 iba a ser un día que marcaría otra de las principales efemérides de la



historia de los ferrocarriles de Cuba y en particular para el transporte entre Regla y Guanabacoa. Ese día tuvo efecto a las 5 de la tarde la solemne ceremonia de la colocación de la primera piedra del ferrocarril de la bahía de La Habana a Matanzas, el cual tenía su punto de partida en Regla, inmediato a los almacenes de depósito y a los muelles. Al acto asistieron el señor gobernador y capitán general don José Gutiérrez de La Concha, el señor Obispo Monseñor. Francisco Fleix y Solans, quien bendijo la primera piedra, el señor gobernador político, el señor director de Obras Públicas Juan Campusano, los señores miembros que constituían la Junta Directiva de la empresa y muchas otras personas y público en general.<sup>37</sup>

El historiador local Elpidio de la Guardia, a quien, al parecer, copia Gerardo Castellanos, dice que el paradero del camino de hierro de Ánimas (actualmente Maceo) y Versalles fue inaugurado el 30 de octubre de 1856 y bendecido por el presbítero José María Adam y Bohorques, siendo padrinos de ceremonia el teniente gobernador don Ramón Flores de Apodaca y una distinguida dama,<sup>38</sup> noticia que no podemos aceptar como verdadera pues en esa fecha aún no se había presentado oficialmente el proyecto y en consecuencia no había sido aprobado por el Gobierno y mucho menos empezado las obras de dicho fe-

rocarril como hemos visto ya. No he encontrado ningún documento que acredite esa fecha como la de la inauguración del citado paradero y en todo caso más bien la aceptaríamos como la de colocación de la primera piedra pues, no obstante lo dicho, sí parece que ya era conocido el proyecto de construir ese ramal que terminaría en Ánimas y Versalles como aparece en el plano de la villa de Guanabacoa que levantó el agrimensor señor Mariano Carlés y Casadevall en 1856. Y tan proyecto era que el trazado que él hace para la línea férrea no es el que se ejecutó un año después. En el plano de referencia el punto de partida estaría a la altura del actual cruce del tren con la Calzada de Guanabacoa y haciendo una gran curva atravesaría parte del terreno del cementerio del Potosí, cruzaría la calle de San Antonio y la actual calle Príncipe Alberto que no existía entonces y, siguiendo entre las de San Antonio y Padilla hasta la de Luz, terminaría el recorrido en el ya citado punto de la calle Ánimas. Este plano trae la referencia de múltiples lugares de la Villa, como el paradero de Nin y Pons y no dice nada del paradero de Fésser.

El proyecto realizado fue el que partía del lugar conocido por Cambute y, trazando una suave curva, se acercaba casi paralelo al camino de San Miguel del Padrón, hoy avenida Miguel

Coyula; cruzaba la Calzada de Guanabacoa a Luyanó por debajo de un puente y atravesaba las manzanas comprendidas entre las calles Padilla y Paraíso, para concluir su entraba al paradero pasando sobre un puente la calle de Luz.

Con gran celeridad se acometieron las obras para colocar las paralelas del camino de hierro entre el muelle número 25 de los Almacenes de Regla y Guanabacoa, teniendo en cuenta que a la entrada misma de la Villa tuvieron que horadar una loma para hacer una trinchera viaducto que pasaba por debajo de la Calzada de Guanabacoa a Luyanó frente al Hospital de Caridad inaugurado un año antes. Todo este trabajo, más el de la línea a Matanzas—que en ese momento llegó sólo hasta el poblado de Las Minas— se realizó a menos de dieciséis meses de haberse colocado la primera piedra del paradero de Regla y a ocho de la autorización provisional para el ramal de Guanabacoa; en el mismo laboraron varios cientos de esclavos y de jornaleros blancos, irlandeses e isleños de Canarias y culfes chinos.

La autorización del capitán general fue sancionada por Real Decreto de la reina Isabel II con fecha 31 de agosto de 1859 y dada a conocer el 3 de noviembre de ese mismo año.<sup>39</sup>

Para el paso a nivel de la calle Corralfalso se construyó un puente elevado que sería utili-

zado por peatones, al que, por su forma, los lugareños bautizaron con el nombre de «Puente—escalera»; su proyecto y plano también fueron debidamente presentados al Ayuntamiento para su aprobación.<sup>40</sup> Este puente fue demolido en 1919.

Durante los primeros días de junio de 1858 se da la noticia en los periódicos de La Habana de que en la víspera del día de San Juan, 24 de junio, se abriría a la circulación pública el ramal de Guanabacoa, pero en la edición del día 23 se notifica que no se realizaría la inauguración a consecuencia de *los derrumbes ocasionados por las excesivas lluvias de estos días en varios sitios del camino que han dado motivo a este retardo*.<sup>41</sup>

El día 27 de junio el periódico *La Gaceta* anuncia de que la Empresa del Ferrocarril de la bahía a Matanzas había hecho acuñar unas medallas conmemorativas de la inauguración de dicho ferrocarril, el cual en esos momentos sólo llegaba al pueblo de Minas y el ramal de Guanabacoa. No dice cuántas ni en qué metales se acuñaron. Sólo describe una *hecha de plata y algo mayor que un peso de tamaño, presenta por un lado en relieve el hermoso edificio gótico construido para servir de paradero en Regla con este letrero debajo:*



—Junio de MDCCCLVIII—

Y por el otro las siguientes palabras:

—Ynauguración—

—del ferro carril—

de la Bahía  
de la Habana

a

—Matanzas—<sup>42</sup>

Otra noticia referente a estas medallas nos las ofrecen las Actas del Ayuntamiento al referirnos que don Ramón Flores de Apodaca, administrador del camino de hierro de Regla a Guanabacoa, envió un oficio con el cual remite una medalla de las que se repartieron el día de la inauguración del ferrocarril para el Excelentísimo Ayuntamiento y otras tantas para cada uno de los concejales.<sup>43</sup> Don Ramón Flores de Apodaca fue teniente de gobernador en Guanabacoa desde el 13 de septiembre de 1853 al 30 de abril de 1857.

El viernes 23 de julio se anuncia que el domingo día 25 a las 5.30 de la tarde se verificaría la tan ansiada inauguración,<sup>44</sup> la que, en efecto, se realizó con grandes demostraciones de entusiasmo por parte del público. Para describir ese acto

nada mejor que transcribir la crónica que dejó el reportero de *La Gaceta*.

*Día de verdadero júbilo para Guanabacoa ha sido el del domingo, y no sin motivo, porque sus habitantes con la inauguración del ferrocarril de la Habana a Matanzas, han visto realizada una de sus esperanzas más lisonjeras (...). No trataremos de presentar a nuestros lectores una descripción detallada de tan majestuoso acto realizado por su misma importancia, un ligero bosquejo en que se perciban solamente los principales rasgos basta para hacer resaltar a la vista de todos su indisputable grandiosidad. La empresa adornando los dos magníficos paraderos de Regla y Guanabacoa con los gloriosos colores nacionales que flotaban al soplo de la suave brisa de la tarde, las autoridades con el Excmo. Sr. Gobernador y Capitán General al frente honrando con su presencia la ceremonia, el gran número de elegantes damas y personajes de distinción que ocupaban los carros divididos en dos trenes, los armónicos ecos de las músicas militares, la inmensa muchedumbre que coronaba todas las alturas a lo largo del camino y la alegría en fin y el interés que en todos los semblantes se leían, comunicaban a esta*

ceremonia el carácter de una fiesta popular de que todos se consideraban partícipes atendida que para todos ha sido un presagio de general mejora, de común bienestar. A eso de las seis y algunos momentos después de haber anunciado los majestuosos acordes del himno nacional la llegada del Excmo. Sor. Marqués de La Habana<sup>45</sup> el primer tren se puso en movimiento seguido diez minutos más tarde del segundo. En Guanabacoa donde más apiñado se mostraba el gentío, fueron recibidos ambos trenes con aclamaciones de júbilo unido a los marciales ecos de las bandas militares; iguales demostraciones motivó su regreso al magnífico paradero de Regla, edificio tan bello como elegante en que aguardaba a la numerosa comitiva un abundante refresco en el cual como era de esperarse reinaron la expansión, alegría y la plácida cordialidad que tan importante acontecimiento debía naturalmente hacer nacer en todos. Por todas partes no se oían más que frases congratulatorias porque a nadie podía ocultarse que penetrando el vapor con su irresistible potencia, con su progresiva rapidez por esta parte de las fértiles campiñas de Cuba, acababa de penetrar con él el principio vivificador que todo lo desarrolla y activa, que

siembra en su veloz marcha la riqueza y la civilización (...).<sup>46</sup>

Todos los párrafos que expresamente hemos omitido son una loa a los beneficios del ferrocarril a las autoridades y a los empresarios, sin citarlos por sus nombres. Aunque el reportero no dice nada sobre la inauguración en particular de ninguno de los dos paraderos, el de Guanabacoa y el de Regla, estos quedarían inaugurados simultáneamente con el trayecto de la vía, todo en un solo acto.

El día 28 el mismo periódico da cuenta de cómo se había puesto el nuevo ferrocarril al servicio del público el lunes 26 cuando *transportó de 14 a 16 mil personas* la mayoría de ellas estrictamente por la novelería de estrenar y pasear en la recién inaugurada línea.<sup>47</sup>

En ese mismo número de *La Gaceta* se da a conocer el Real Decreto de la reina Isabel II autorizando a los señores Jacinto González Larrinaga y Eduardo Fesser la construcción del ferrocarril de Regla a Matanzas y a los señores Gonzalo Alfonso y Domingo Aldama el de Güines a Matanzas. El ferrocarril de Regla a Matanzas tuvo mucha circulación hacia el interior de Cuba o, como se decía entonces, «hacia Vuelta Arriba». El primer tren del ferrocarril de la Bahía de La Habana a Matanzas que llegó a esta última ciudad lo hizo el día 4 de mayo de 1863.<sup>48</sup>



En 1873 la empresa adquiere material para renovar por completo toda la vía del ramal de Regla a Guanabacoa y cambiar los ya desgastados rieles de hierro que inicialmente se habían puesto por nuevos railes de acero.<sup>49</sup>

Para la adquisición de estos y otros materiales y equipos la empresa fue solicitando empréstitos y ya en 1876 debía en bonos hipotecarios a la *Casa Schröder* de Londres más de 5 000 000 de pesos y la deuda contraída con el Banco del Comercio de La Habana era de 3 600 000 pesos. La falta de pago de las anualidades que establecían los contratos con los prestamistas ingleses determinó el envío a La Habana en 1886 del agente de *Schröder*, Robert Allan Mac Lean, representante de la Compañía de Tenedores de Bonos del ferrocarril de la bahía de La Habana, quien demandó formalmente al director de la Sociedad de Almacenes de Regla y Banco del Comercio, señor Antonio G. Bustamante y Piélagos el pago de los adeudos, lo que al no poder realizarse determinó el traspaso del ferrocarril de la bahía de La Habana a Matanzas a manos inglesas por escritura de cesión de 16 de julio de 1886.<sup>50</sup>

Otro tanto ocurrió con la Empresa de Caminos de Hierro de La Habana por lo que el 28 de junio de 1889 se reunieron los accionistas de las dos empresas para constituir una nueva sociedad

y nombrar su directiva y el primero de julio se llevó a efecto la fusión de ambas empresas, la que adoptó el título como razón social de Ferrocarriles Unidos de La Habana y Almacenes de Regla y en inglés *United Railway of Havana and Regla Warehouses Limited*.<sup>51</sup> Unos meses después, el 1º de abril de 1890, se inaugura un ramal que une a Regla con los Talleres de la Ciénaga en El Cerro y a la vez quedan enlazadas las vías de las dos empresas anteriores. Por este ramal es que años más tarde llegaban a Agua Dulce los trenes que salían del Paradero de Fésser de Guanabacoa.<sup>52</sup>

Los Ferrocarriles Unidos piden en 1898 al Banco del Comercio —que había sido fundado en 1843 por Eduardo Fésser— que se separara por no ser competente con esta empresa y se reorganiza la misma.<sup>53</sup>

En 1910 esta compañía inglesa sustituye las locomotoras de vapor por trenes eléctricos entre Guanabacoa y Regla y adquirió así mismo la Empresa del Ferrocarril de La Prueba. Desde ese momento, partiendo del Paradero de Fésser de la calle Maceo (Ánimas) salía un tren que, siguiendo la ruta del norte, llegaba al Emboque de Regla, que todos conocemos. Por el sur, otro tren, iba hasta el Paradero de los Almacenes de Regla (llamados también de Fésser) y que des-

aparecieron para dar lugar a los —en su momento— modernos muelles de la bahía de La Habana. Además, salía otro que hacía el recorrido dentro de la villa hasta Corralfalso y aún se añadió otra línea que llegaba hasta Agua Dulce y 10 de Octubre, lugar donde se construyó una gran plazoleta en 1945.

Al establecerse las rutas de ómnibus (guaguas) entre Regla y Guanabacoa, disminuyó el número de pasajeros que utilizaban el tren para trasladarse y la empresa expuso en 1931 que mantener este servicio le producía pérdidas por lo cual fue suspendido por un tiempo. En 1933, un año álgido, y también glorioso, para el movimiento obrero cubano e inicialmente para el ferroviario, el administrador de los Ferrocarriles Unidos de La Habana pidió al Ayuntamiento de Guanabacoa 5 000 pesos en garantía para atender a los principales gastos de dicho servicio y al ser denegado quedó suprimido definitivamente, aunque de manera oficial no lo sería hasta 1945 por decreto del ministro de transporte.<sup>54</sup>

De esta manera terminó el transporte ferroviario entre Guanabacoa y Regla que tan útil servicio prestó a estas dos poblaciones durante noventa años, en que fue superándose, desde los carritos tirados por mulas hasta los trenes eléctricos.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Pezuela, Jacobo de la: *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba*. Madrid, 1863, tomo II, p. 334.
- <sup>2</sup> Copia de la escritura de División y Reconocimiento del Censo sobre los terrenos que fueron del Santuario de Ntra. Sra. De Regla, Legajo 45, Expediente 5-A, p. 1, Sección «Parroquias» en el archivo del Arzobispado de La Habana.
- <sup>3</sup> *Actas Capitulares del Ayuntamiento de Guanabacoa*, tomo XXXV, fol. 78 vt. y 79 vt., Cabildos del 17 y 21 de abril de 1841.
- <sup>4</sup> *Idem*, fol. 75 vt. y 76 vt., Cabildos del 11 y 18 de marzo de 1841.
- <sup>5</sup> Pezuela, Jacobo de la: *Ob. cit.*
- <sup>6</sup> Copia de la Escritura de Venta del Camino de Hierro de Regla a Guanabacoa, escribanía pública del Real Cuerpo de Yngenieros, p. 4, Legajo citado en la nota 2.
- <sup>7</sup> *Actas Capitulares del Ayuntamiento de Guanabacoa*, tomo XXXV, fol. 41 vt. y 42 vt., Cabildos del 21 y 28 de junio de 1844.
- <sup>8</sup> *Idem*, nota 2, p. 2.
- <sup>9</sup> *Idem*, nota 6, p. 3.
- <sup>10</sup> Castellanos García, Gerardo: *Relicario Histórico*, La Habana, 1948, p. 73 l.
- <sup>11</sup> *Idem*, nota 6, p. 2.



- <sup>12</sup> Pezuela, Jacobo de la: Ob. cit.
- <sup>13</sup> Periódico *Gaceta de La Habana*, 23 de marzo de 1858.
- <sup>14</sup> Idem, 13 de abril de 1858.
- <sup>15</sup> Idem, 2 de mayo de 1858.
- <sup>16</sup> Idem, 4 de mayo de 1858.
- <sup>17</sup> Idem, 9 de mayo de 1858.
- <sup>18</sup> Idem, 16 de mayo de 1858.
- <sup>19</sup> Idem, 18 de mayo de 1858.
- <sup>20</sup> *Actas Capitulares del Ayuntamiento de Guanabacoa*, tomo XXXV, s/f, Cabildo del 30 de julio de 1858.
- <sup>21</sup> *Gaceta de La Habana*, 20 de mayo de 1858.
- <sup>22</sup> *Actas Capitulares del Ayuntamiento de Guanabacoa*, tomo XXXV, s/f, Cabildo del 21 de mayo de 1858.
- <sup>23</sup> *Gaceta de La Habana*, 29 de mayo de 1858.
- <sup>24</sup> Idem, 20 de julio de 1858.
- <sup>25</sup> Idem, 8 de agosto de 1858.
- <sup>26</sup> Duque, Francisco M.: *Historia de Regla*, La Habana, 1925, p. 77.
- <sup>27</sup> *Actas Capitulares del Ayuntamiento de Guanabacoa*, tomo de 1899, sesión del 22 de septiembre de 1899.
- <sup>28</sup> Idem, sesión del 15 de noviembre de 1899.
- <sup>29</sup> Periódico *El Triunfo*, p. 3, 17 de diciembre de 1899.
- <sup>30</sup> *Actas Capitulares del Ayuntamiento de Regla*, sesión del 15 de noviembre de 1899.
- <sup>31</sup> *Actas Capitulares del Ayuntamiento de Guanabacoa*, tomo de 1900, sesión del 17 de enero de 1900.
- <sup>32</sup> Idem, sesión del 2 de marzo de 1900.
- <sup>33</sup> *Libro de Cuba*, La Habana, 1954, p. 798.
- <sup>34</sup> *Actas Capitulares del Ayuntamiento de Regla*, sesión del 15 de julio de 1908. Ver también *El Debate*, edic. del 16/11/1906, p. 4 y Guardia, Elpidio de la: *Historia de Guanabacoa*, Guanabacoa, 1946, p. 127.
- <sup>35</sup> Duque, Francisco M.: Ob. cit, p. 71 y 73.
- <sup>36</sup> *Gaceta de La Habana*, 26 de septiembre de 1857.

- <sup>37</sup> *Gaceta de La Habana*, 21 de marzo de 1857.
- <sup>38</sup> Guardia, Elpidio de la: Ob. cit. p. 126. Ver además: Castellanos García, Gerardo: Ob. cit. p. 720.
- <sup>39</sup> Duque, Francisco M. Ob. cit. p. 75.
- <sup>40</sup> *Actas Capitulares del Ayuntamiento de Guanabacoa*, tomo 1856-1862, Cabildo del 4 de junio de 1858.
- <sup>41</sup> *Gaceta de La Habana*, 11 de junio de 1858 (cita al periódico *El Correo de La Tarde*). Ver también la edición de *Gaceta de La Habana* del 23/6/1858.
- <sup>42</sup> *Gaceta de La Habana*, 27 de junio de 1858.
- <sup>43</sup> *Actas Capitulares del Ayuntamiento de Guanabacoa*, tomo 1856-1862, Cabildo del 6 de agosto de 1858.
- <sup>44</sup> *Gaceta de La Habana*, 23 de julio de 1858.
- <sup>45</sup> El Capitán General José Gutiérrez de La Concha.
- <sup>46</sup> *Gaceta de La Habana*, 27 de julio de 1858.
- <sup>47</sup> Idem, 28 de julio de 1858.
- <sup>48</sup> *Libro de Cuba*, La Habana, 1954, p. 798.
- <sup>49</sup> Diario *La Correspondencia*, 26 de julio de 1873.
- <sup>50</sup> Zanetti Lecuona, Oscar y Alejandro Alejandro García Álvarez: *Caminos para el azúcar*, La Habana, 1987, p. 174.
- <sup>51</sup> Idem, p. 175. Ver también: *Revista de Administración*, 10 de junio de 1889, p. 18.
- <sup>52</sup> *Libro de Cuba*, La Habana, 1954, p. 798.
- <sup>53</sup> Idem, p. 799.
- <sup>54</sup> Guardia, Elpidio de la.: Ob. Cit p. 127.

## BIBLIOGRAFÍA

*Actas Capitulares del Ayuntamiento de Guanabacoa* en el Archivo Municipal de Guanabacoa.

*Actas Capitulares del Ayuntamiento de Regla* en el Archivo Municipal de Regla.

CASTELLANOS GARCÍA, GERARDO: *Relicario Histórico*, Talleres Gráficos Alfa, La Habana, 1948.

DUQUE, FRANCISCO M.: *Historia de Regla*, Imprenta de Rambla, Bauzá y Cía, La Habana, 1925.

GARCÍA ÁLVAREZ, ALEJANDRO (ver Zanetti).

GÓMEZ LUACES, EDUARDO: *Historia de nuestra señora de Regla, sus fiestas, los cabildos*, La Habana, Editorial Valcayo.

GUARDIA, ELPIDIO DE LA: *Historia de Guanabacoa*, Guanabacoa, 1946.

GUÍA DE FORASTEROS del año 1959.

*Libro de Cuba*, Cincuentenario de la Independencia, 1902-1952. Editorial Artes Gráficas, La Habana, 1954.

PEZUELA, JACOBO DE LA: *Diccionario Geográfico Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba*, Im-



prenta del establecimiento de Mellado, Madrid, 1863.

*Twentieth Century Impresión of Cuba. Its History, people, commerce, industries and resources*, Lloyds Greater Britain Publishing Company, Ltd, London, 1913.

Zanetti Lecuona, Oscar y Alejandro García Álvarez: *Caminos para el azúcar*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1987.

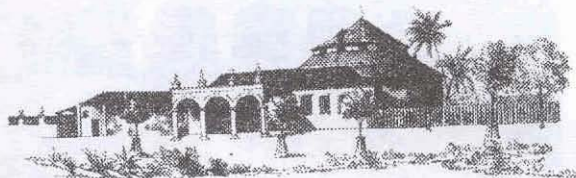
Periódicos: *Diario de La Habana*, *El Debate*, *La Correspondencia*, *El Triunfo*, *Gaceta de La Habana* (órgano oficial del Gobierno).

Revistas: *Revista de Administración*.

Archivos: *Archivo del Arzobispado de La Habana*, *Archivo Municipal de Guanabacoa*, *Archivo Municipal de Regla*.

Se utilizaron también, a manera de ambientación, testimonios de personas que trabajaron o viajaron en el tren eléctrico.

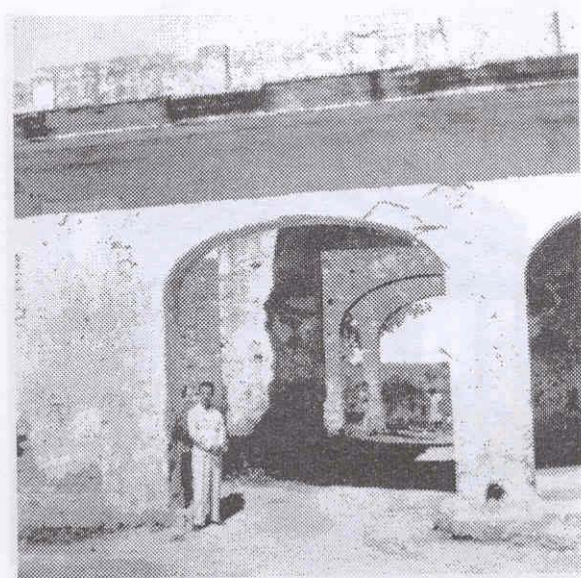
## ICONOGRAFÍA



*Grabado del circo La Prueba, Guanabacoa.*



*Paradero del ferrocarril de La Prueba.*



*Vista parcial del paradero de La Prueba.*





*Paradero de Fésser en Guanabacoa.*



*Trinchera-viaducto del ferrocarril de Fésser y puente de la Calzada de Guanabacoa.*



Puente de la calle Barreto. Al fondo el puente de la Calzada de Guanabacoa.



Puente sobre la calle Luz al fondo del paralelo de Fésser.





*Puente-escalera para peatones sobre las paralelas del tren que se encontraba en la calle de Corralfalso, al fondo del patio de la estación de Fésser, Guanabacoa.*



*Vista del Liceo de Guanabacoa, en la calle Máximo Gómez. Obsérvense los tubos de hierro para sostener los cables eléctricos del tren y las paralelas en la calle.*



*Casa-quinta de Crespo y paralelas del ferrocarril La Prueba al final de la calle de Santo Domingo, Guanabacoa, por donde salía al campo en dirección a Regla.*

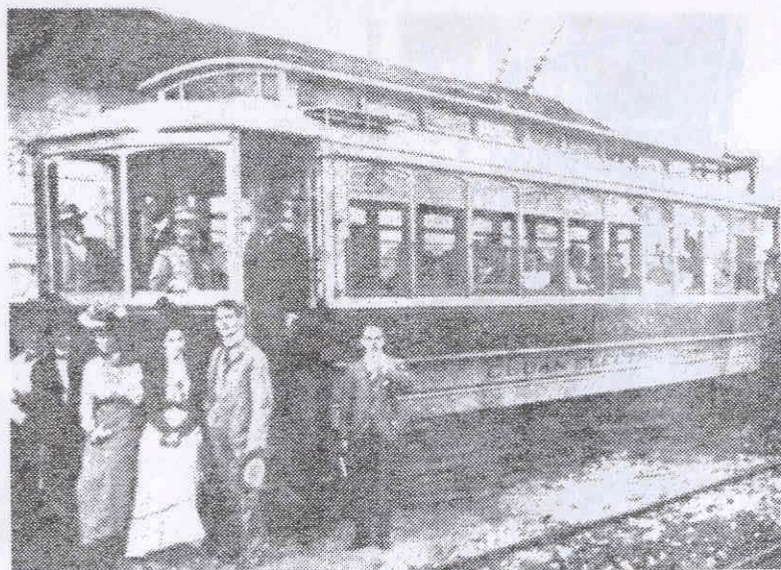


*9. Vista de las paralelas en Pepe Antonio y Martí, Guanabacoa.*

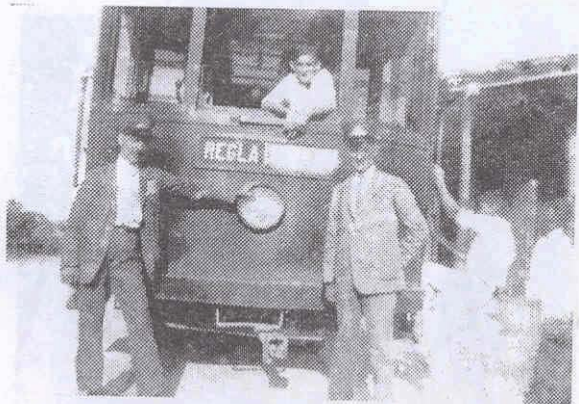




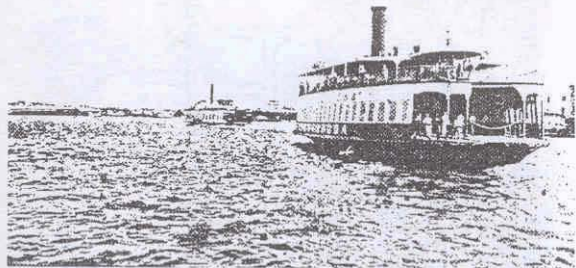
*Muelle del Emboque de lanchas, Regla, y paralelas y cables del tren eléctrico (tranvía).*



*Uno de los trenes eléctricos que hacía el viaje entre Regla y Guanabacoa.*



*Travia en su viaje de regreso a Regla desde La Tranquita, Guanabacoa.*



*Ferrys «Guanabacoa» durante la travesía entre el Muelle de Luz, en La Habana, y el Emboque de Regla.*

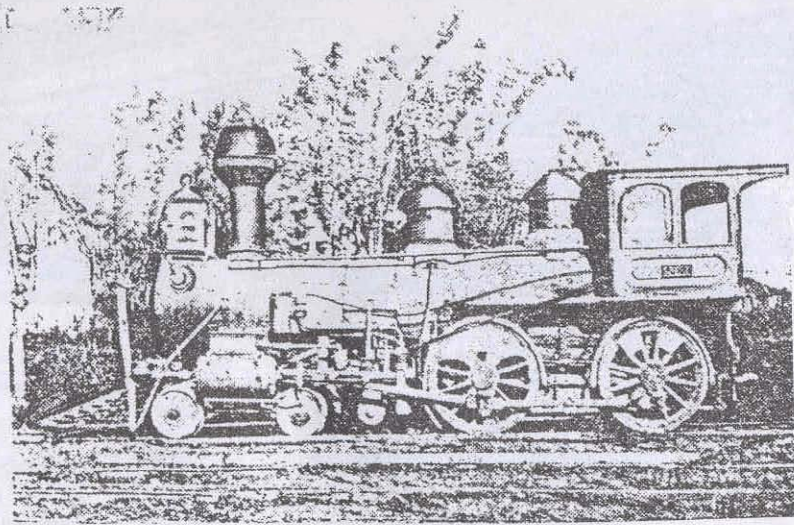


F. C. V. H. HAVANA  
PUEBLO DE REGUAY  
MILLER DE HAY

VAPOR GUANABACOA  
INAUGURADO EL DIA  
10 DE ENERO 1936

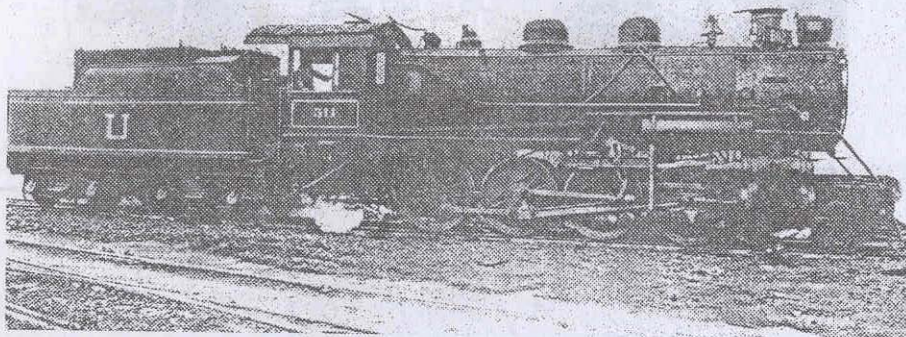


Ferrys "Guanabacoa".



Locomotora del ferrocarril de Las Tunas.





*Locomotora de los Ferrocarriles Unidos de La Habana de 1925.*

