



MARTES 9 DE OCTUBRE DE 1860.

A la suma de entusiasmo con que a la parte de nuestros hermanos de ambos hemisferios se aludieron de ordinario el cumpleaños de nuestra augusta soberana D<sup>a</sup> Isabel II (Q. D. G.) habremos de añadir hoy el que nos produce la contemplación del elevado rango a que en el intervalo desde nuestra anterior salutación ha da la idea se ha elevado España sin mas ayuda que su potente brazo y su dormida, pero indomable energía, en horas felices esploradas por un ataque á su amada humillada decoro nacional. Lo hemos dicho ya, lo repetimos ahora, y así están los hechos en nuestro ope: desde el advenimiento de D<sup>a</sup> Isabel II al trono que immortalizó la primera Isabel la nación ha marchado rápidamente del progreso en progreso la instrucción pública, encerrada, dignísima, en elevadas recepciones únicas que solo tenían acceso ciertas clases, se ha desarrollado, y casi mano ríos lleva hoy el principal elemento de la fruición del hombre á todas las clases; de las sociedad, las artes liberales, á la sombra de una justa protección con que frecuencia enana del mismo trono, brindan honra y utilidad á los que las pro- fesan; el ruido del locomotora va despejando por todas partes la dormida agricultura, y los ferrocarriles y los buques de vapor han encanchado el comercio, desarrollado la industria, y puesto en rápido y beneficioso contacto á pueblos hermanos que antes apresas si se conocían, y que hoy se adútran al ver que dentro del lazo común del sentimiento nacional los pudieron haber unido desde inicio mucho tiempo, y con no menos solidez, los lazos de la industria y del comercio; por último, el pabellón de Castilla, que apacías tremulada en las costas de la madre patria, ostenta hoy en todos los mares, y allí donde es amagado el honor nacional flotantes fortalezas y un ejército tan valiente como bien organizado van á demostrar que no se reta en vano á quien anteponer ese honor á su propia existencia.

Pero todos esos adelantos eran como simples gores de familia, y permitámonos esa expresión para pintar nuestro pensamiento: el orgullo de las naciones extranjeras, ó quizás la costumbre, les cerraba los ojos respecto de la constante y visible elevación de España, cuya energía crecía desvirtuada para siempre. La Provisión, sin embargo, ofreció á España una ocasión propicia para revelar hasta qué grado podía despartirse esa energía, y cuando esas naciones acaso consideraban que el estrecho brazo de mar que la separa del África sería para ella una barrera insuperable los ecos de sus repetidos triunfos en Marruecos se difundieron con rapidez por todo el mundo, y sus más acerados detractores hubieron de confessar la rebaza que sus cálculos acerco del poder de España habían sido falaces, y que la raza que hoy goberna felizmente D<sup>a</sup> Isabel II no era la atrasada y abatida so- ciedad que ellos soñaban.

He aquí, pues, porque con doble estusia- smo saludamos hoy en nuestras á la augusta Señora que ocupa el trono español porque las glorias nacionales, porque los triunfos de nuestras armas y los progresos de nuestra industria, de nuestra agricultura y de nuestro comercio, han tenido su origen en la elevada inteligencia de nuestras soberanas, y en ese inagotable aficio material con que procura la prosperidad y la grandeza de la noble nación cuyos destinos dirige, y en cuyos fastos leerán las generaciones venideras ya immortalizadas nombre.

## FERROCARRIL CENTRAL.

VI.

Decía en mi último artículo que el costo de la milla de vía férrea en la isla de Cuba variaba entre 13 y 30,000 pesos si se consideran solo aquellas líneas que por su longitud, importancia ó fecha se han construido, ó proyectado, pueden tomarse como término de comparación para calcular el precio á que podría resultar el quilómetro en el ferrocarril central. Tien- den en cuenta que esta ha de recorrer la isla en una gran extensión, y que en ella, por tanto, ha de haber trozos de muy diferentes condiciones, podrían tomarse el término de todos los principales, como son los de la Compañía de la Habana, apesar de sus circunstancias especiales, el de Regla y Matanzas, los de la empresa de Cárdenas y Júcaro, los de Matanzas á la Isabela y Güines, los del Coliseo, de la Macagua á Villaclará, de este punto á Cienfuegos, de Sagua, de Remedios á San Andrés y Sancti-Spiritus, de Nuevitas a Puerto-Príncipe, de Cuba á Maroto, de este punto á Bayamo, y, en fin, los de la Compañía del Oeste, y de Pinar del Río á La Coloma. Todos ellos hacen un longitud de 1,450 quilómetros, cuyo precio es, término medio, de 21,810 pesos, cantidad que creo representa con bastante aproximación el tipo de esta clase de obras en la isla, y podría sin dificultad adoptarse para el ferrocarril central. Pero veamos si puede hallarse ese tipo de otro modo que se acerque más á la verdad.

La linea que falta por construir desde la Macagua á Vega Botada, ó Maroto, se halla estudiada en una buena parte, y aunque o- pino que deberían adoptarse los estudios ya hechos solo como anteproyectos, y formar un proyecto tan completo como los que se hacen en Europa, y con la armonía en todas las partes que conviene tener una sola y misma línea, pueden servir, sin embargo, los números hallados para el cálculo que ahora hago.

En el proyecto de la Macagua á Villaclará, estudiado por los Ingenieros del Gobierno, hay 68 quilómetros que se presuponen en 17,543 pesos cada uno.

De San Andrés á Sancti-Spiritus, según el proyecto de D. Alejandro Helvicio Lar-

tier, hay 60 quilómetros que costarán á ran-

zon de 19,841 pesos.

De Vega Botada á Bayamo; por el estu-

dio de D. Santiago Hassard, la longitud de la vía férrea sería de 93 quilómetros, presupuestados en 20,877.

No queda, pues, mas terreno oscuro y difícil que el comprendido entre Villaclará y el ferrocarril de San Andrés á Sancti-Spiritus, cuya distancia será de 50 ó 40 quilómetros seguramente, empate en el primer de dichos puntos ó en las inmediaciones de Quaracobulla, como parece mas natural. Todo el resto de la linea, ó sean 420 quilómetros, que es lo que cuando mas podría calcularse tuvierra de San Andrés á Bayamo, pasando por Olego de Avila, Puerto Príncipe, las Tunas y el Cauto, es, según la opinión general, de lo mas fácil de construir en tan larga distancia. Yo he recorrido una parte de ella, y de la restante tengo noticias que me hacen querer que no sería posible encontrar terreno mas á propósito para establecer una vía férrea sin gran costo. Si guiendo la divisoria de aguas, que es casi todo el antiguo deportamiento central ó está constituida por mesetas horizontales, ó es pendiente inapreciable, no solo no habría movimientos de tierra considerable, pero si quisiéramos precisamente atravesar grandes corrientes de agua, fuera de las de Zaza y del Cauto.

En vista de lo que precede se puede calcular el quilómetro entre Villaclará y San Andrés á un precio mayor que el mas caro que se ha construido en la dirección del ferrocarril central, á 25,000 pesos, á pesar de que no creo se tenga que vencer en esto trozos que las dificultades que ha presentado el presidente de la Comisión de la Macagua ó Villaclará. Adoptarlos para las tres secciones restantes las que presentan el problema de la Sierra Maestra desde Cuba á Maroto. Adoptarlos para las seis secciones restantes las que han hecho los ingenieros para las fáciles trozos comprendidos entre Sancti-Spiritus y Bayamo, el mismo tipo que para el de la Macagua ó Villaclará nadie podrá calificarlo de insuficiente. Relatará entonces:

Número de quilómetros. Precio del quilómetro.

60 Entre la Macagua y Villaclará.....	17,543
50 De Villaclará á San Andrés.....	35,000
60 de San Andrés á Sancti-Spiritus.....	19,841
420 de Sancti-Spiritus á Bayamo.....	17,543
93 de Bayamo á Vega Botada.....	20,877

o sea un precio medio de 19,375 pesos; por quilómetro, cantidad que en mi juicio se a- proxima más á la verdad que la de 21,810 pesos; porque esta representa el tipo general, en que entran todas las clases de terrenos de la isla en cierta proporción, mientras que lo que falta construir del ferrocarril central corre en sus 5/7 partes por los mas fáciles que pueden encontrarse. Pero no es cosa de solo consideración la que me hace pensar: si muéveme á ello también el escámen de un proyecto de camino de hierro europeo que tengo á la vista, y que por el esmero y minuciosa exactitud con que está hecha merece citarse, el de Segovia á Valladolid: tiene 100 quilómetros de longitud y el movimiento de tierras es de 15 metros cúbicos por metro lineal; es decir, algo mayor de lo que concepto será en el ferrocarril central, con el cual tiene mas de una analogía, bien olfrez mayores dificultades topográficas que yecer. Pues bien: tomando en cuenta el triple precio de los jornales, y dando todo su interés.—La operación de distribución de utilidades es, y no puede dejar de ser, la siguiente:

Total de beneficios líquidos... \$655,874-00  
a distribuir:  
S p g del capital  
para los accionistas..... 3320,000-00  
S p g del total de utilidades asig-  
nado al Director y Subdirectores... 26,234-96  
Repartible á los

accionistas.... 309,639-04 - 655,874-00

Cuya operación demuestra que si el Director y los Subdirectores reciben, además de sus sueldos fijos de \$8 y 5 mil, la suma de 226,234-96, los accionistas con su mero capital, sin riesgos, porque están cubiertos por el fondo de reserva, sin industria, porque no emplean su inteligencia ni su trabajo material, y sin la responsabilidad moral, que una lontana carga para todo hombre honrado, perciben también la cantidad de \$629,639-04, ó sea pesos quinientos setenta y cuatro centavos por 100 ó sea \$65—70 por acción de \$500. Si esto no es lo que el Sr. Accionista llama estar en "Jaiva" no sabemos donde esta podrá hallarse.

Permitanos, pues, á ocuparnos mas de ese asunto insertar otra carta con que el mismo Sr. Accionista nos favorece, y en la cual respecto á otras cuestiones hallamos alguna indicación de la parte de los ingenieros:

Señor Director y Subdirectores:

Permitanme suponer que en los cálculos hechos haya habido error; que no se adopte el guarismo de 19,375 pesos, porque fundado en simples estudios pueden los ingenieros haberse quedado cortos; que se desechará también el de 21,810 pesos, aunque se han tomado para calcularlo caminos ya consolidados y entran los difíciles en mayor proporción que los fáciles; quiero, en una palabra, que el central se considere como uno de los más costosos, y lo señalará 25,000 pesos por quilómetro, cantidad con la cual nadie dará que se pueda construir con una perfección y solidez que lo haga rivalizar con los de Europa, si es que lo en ellos suelen llamarse imprudentemente. Inpropriamente que este lujo consiste solo en el gusto de los ingenieros, y en la inteligencia económica de una buena administración que sepa hacer oportunamente sus gastos, y no le arredre plantear de una vez esos prodigios de la arquitectura moderna, cuyo principal mérito está en conseguir que lo mas sólido y elegante sea también lo mas económico.

Pero, volviendo á nuestro asunto, tenemos ya fijado el precio del quilómetro; veámos ahora de determinar el número que representa el costo total del camino de hierro central.

Las proljas investigaciones en que me han hecho entrar las consideraciones que preceden han tendido por resultado darle también con mas aproximación la longitud de lo que queda por construir del ferrocarril central. En el artículo 4º, cuando solo se trataba de determinar los brazos que podían necesitarse, tomó la distancia aproximada que entre uno y otro punto se supone que existió y halló la de 900 quilómetros, que para escoger el cálculo hizo subir hasta 1000. Pero la cuestión es hoy mas delicada, y teniendo datos mas escasos creo deber valerme de ellos para no acrecentar inútilmente el costo del camino.

Desde la Macagua á Villa-Clara tendría la linea positivamente, puesto que está estudiada, 68 quilómetros; de Villa-Clara á Guácarabulla, ó San Andrés, 40 ó 60 quilómetros; desde este último punto á Sancti-Spiritus 60; de Vega-Botada á Bayamo 93, y 23 de Bayamo al Cauto. Desde aquí á las Tunas se oirea que podría seguir la vía férrea una linea recta, y por consiguiente no es

á redito alguna que otra pequeña cantidad, habrá podido reunir en dos ó tres años, si que nadie pudiera averiguar de donde la habrá vendido el capital con que comenzó sus expediciones, porque todo el mundo sabrá que el marido no tenía mas que sus 10' reales, con lo que demasiado conocen Vds. que no se pueden hacer muchos milagros, porque hay 10' rs. en estos tiempos no dan mas que hambre para hoy y necesidad para mañana.

Pero abrevennos los todos los misterios de la vida de mi señora D<sup>a</sup> Gertrudis, quién es la curiosidad de sus vecinas, amigas, cuñadas etc., y de los que más comienzan a probar, y mas sorprende causó, fué el que díó por resultado el establecimiento de una casa de préstamos anclada en una cueva colocada en el balcón, y que ésta decía lo siguiente:

HONRADEZ.—CANADÁ.—BUENA FE.— DINERO BARATO.

Sí presta dinero sobre alhajas y ropas en buenas seg.

Hay aquí como la mujer fuerte, la mujer de alma grande y voluntad poderosa, no deseante para cosa maliciosa el apoyo del barrio. D<sup>a</sup> Gertrudis, sin embargo, necesitó el concurso de otra persona que la habría llevado la pluma, y la sugerencia de

que se pudiera entre ojo y ojo, se

que se pudiera entre ojo y ojo, se

que se pudiera entre ojo y ojo,

Paseo de la Calle de la Salud, 11. — Entrada de la calle de la Salud, 11, en la que se encuentra el teatro de la ópera.	
Paseo de la Calle de la Salud, 11. — Entrada de la calle de la Salud, 11, en la que se encuentra el teatro de la ópera.	
Paseo de la Calle de la Salud, 11. — Entrada de la calle de la Salud, 11, en la que se encuentra el teatro de la ópera.	
Paseo de la Calle de la Salud, 11. — Entrada de la calle de la Salud, 11, en la que se encuentra el teatro de la ópera.	
Paseo de la Calle de la Salud, 11. — Entrada de la calle de la Salud, 11, en la que se encuentra el teatro de la ópera.	

