

Pag #1

**Conferencia sobre
La Historia del Sistema de Transportación en Puerto Rico**

**Profesor. Luis Molina Casanova
Cineasta Residente de la Universidad del Sagrado Corazón**

**Conferencia presentada a estudiantes y profesores
del Colegio de Mayaguez y de la Universidad de Puerto Rico
Recinto de Río Piedras**

15 de enero de 1997

Estimados estudiantes, profesores e invitados a esta presentación.

Quiero agradecerles la oportunidad que me brindan ustedes hoy, para hablarles sobre La historia de la transportación en Puerto Rico.

No soy historiador. Los resultados de esta investigación surgen al tomar este servidor la decisión de realizar un documental fílmico sobre la historia del tren en Puerto Rico. Esto ocurre en el año 1980.

Para 1977 un grupo de profesores universitarios fundamos La Corporación de Producciones Culturales, corporación que se dedicaría a la realización de películas históricas y educativas de Puerto Rico.

El segundo proyecto que esta corporación lo fué "Boleto de Ida" la historia del tren en Puerto Rico. Al día de hoy esta corporación a realizado 25 documentales sobre Puerto Rico y dos largos metrajes.

Muchos de los datos que a continuación les presentaré a ustedes aparecieron en documentos que la compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico depositó en el Archivo General de Puerto Rico. Otros datos fueron recopilados en el archivo del Congreso en Washington, ya que desde 1899 hasta 1952 todo gobernante de la isla, rendía un informe anual al Presidente de los Estados Unidos y al Congreso sobre la situación social, política y económica de la Isla. Este informe no sólo era escrito sino que también era acompañado con material gráfico y fotográfico (fotos y películas en movimiento) . Al día de hoy hemos identificado sobre 389 películas sobre Puerto Rico. Estas comprenden desde 1898 hasta 1952)

También esta investigación cuenta con colecciones privadas de fotografías y documentos, como por ejemplo la de Jack Delano, la familia Roig, y la colección del Licenciado Miquel Angel García Méndez.

Entrevistamos a más de 500 empleados de la compañía de ferrocarriles y la industria azucarera ya que esta industria de la caña jugo un papel muy importante en el desarrollo del tren en la Isla.

La investigación que realizamos duró aproximadamente cuatro años y medio . Los primeros años lo dedicamos a investigar los orígenes y desarrollo del ferrocarril y los dos últimos años al elemento humano (empleos directos como indirectos) .

A continuación le presentaremos algunos datos encontrados en esta investigación :

Por ejemplo en documentos e informes de los gobernadores españoles encontramos los siguientes testimonios :

1

"Las veredas y los caminos que tenían estos pueblos eran del tiempo de Agueybana "

Así se describe el sistema de carreteras y caminos a principio del siglo XIX

2

"El abandono de puentes y caminos entristecen y desaniman al hombre más activo y laborioso en la agricultura... Son estrechos, pantanosos y peligrosos; que son más propios para pájaros , que para hombres."

Testimonio del Alcalde de San Juan
a principios del siglo XIX

3

"No hay un camino en toda la Isla a que pueda dársele tal nombre; las veredas que son transitables en tiempo de seca, no es posible caminar por ellas desde que las lluvias principian ."

Otros testimonios de principios de siglo XIX

4

"Para salir desde San Germán con dirección a Mayaguez por la carretera, se necesita dejar hecho el testamento y despedirse provisionalmente de la familia para por si acaso. Y si el viaje se intentaba con dirección a Sabana Grande, la despedida debía hacerse definitiva, porque por ese lado no había el... "Por si acaso " .

Otro testimonio de principios de siglo XIX

5

"Hay más de 1,500 baches , algunos de los cuales habían sido rellenados con trozos de palmas, pencas de coco y hasta matas de plátano que estaban retoñando. La gente que viajaba a caballo tenían que apearse de las bestias, cogerlas de la mano y salir con mil trabajos, porque podían quedar sepultados en vida . "

Así es que se describe en 1870 el sistema de carreteras entre Mayaguez a Aguadilla y Ponce a Mayaguez.

Para 1861 aparecen ya las carreteras de la Isla formando un sistema.

Las vías se dividen en:

a. caminos de primera clase.

y

b.caminos de segunda clase.

a. Los de primera clase = La que cruza la Isla en toda su longitud de este a oeste.

b. Los de segunda clase = Son los ramales que se enlazan con la línea de primera clase.

Rutas, Compañías y Tiempo de Viaje en Coches
(para 1876)

<i>De</i>		<i>Hasta</i>	<i>Tiempo de Viaje</i>	<i>Compañía de Transporte</i>
San Juan	a	Río Piedras	1	Coches de González y Ramos
Río Piedras	a	Caguas	3	"
Caguas	a	Cayey	2 1/2	"
Arecibo	a	Aguadilla	6 1/2	"
Aguadilla	a	Mayaguez	5 1/2	"
San Juan	a	Ponce	12 horas y 1/2	La Unión de la Reforma y El Gallito
San Juan	a	Mayaguez	21 horas y 1/2	La Reforma y el Capricho de don Nicolas Martínez Y El Velocípedo de don José D. Otero

* Algunas compañías eran : La Reforma (de Mayaguez a San Germán
El Velocípedo (de Mayaguez a Sabana Grande) de José Otero.
Empresas de Don Luis Casals, Empresas de Don Raimundo
Farías y Don Justo Masó, La Sociedad Ubarri González &Co.
con domicilio en Río Piedras.

Inicios del Sistema de Transportación de rieles

La primera franquicia para la construcción de una vía férrea en Puerto Rico le fue otorgada por el gobierno español al señor José A. González, industrial de Mayaguez, para el transporte de pasajeros desde el centro de dicha ciudad hasta su puerto de mar.

Luego ésta fue transferida a otra entidad que operó un tranvía tirado por caballos que inició su servicio en 1875.

Otra franquicia le fue otorgada al Excmo. señor Don Pablo Ubarri, Conde de Santurce en 1878, para construir un ferrocarril de vapor desde San Juan a Río Piedras, que comenzó a funcionar en 1880.

Luego que fue transferida la franquicia a la Porto Rico Railroad Light and Power Co. , la línea fue electrificada, prestando servicio de tranvía entre San Juan, Santurce y Río Piedras desde 1900.

Los tranvías de Mayaguez y Ponce fueron también electrificados y operaban desde dichas respectivas ciudades a sus puertos.

Otra franquicia fue otorgada al señor Don Ramón Valdés en 1881 para operar un ferrocarril a vapor de Bayamón a Cataño con el nombre de "Línea Férrea del Oeste" , la que comenzó a dar servicio en 1883 con una vía férrea de unos 7 kilómetros de longitud.

Plan General para un Ferrocarril de Circunvalación en P.R.

En el año 1880 fue adoptado un plan general para un ferrocarril a vapor de circunvalación de la Isla, con estaciones centrales en San Juan y Ponce.

Tras pública subasta celebrada el 3 de marzo de 1888, se adjudicó, por el Gobierno Español y por Real Orden, a Don Ivan Bosch y Puig, la concesión para la construcción y explotación de la red de ferrocarriles en Puerto Rico, por un periodo de 99 años. La misma fue ratificada el 15 de abril de 1888.

Se crea entonces la Compañía de Ferrocarriles en abril de 1888. Esta compañía tendría a cargo la construcción y administración del sistema ferroviario en la Isla.

Los trabajos de construcción fueron comenzados el 15 de octubre de 1888 bajo la dirección de los ingenieros Don Antonio Ruiz Quiñones y Don Tulio Larrínaga.

La construcción de las líneas tuvo un curso muy lento y dificultoso. Las epidemias de fiebre amarilla que frecuentemente se desarrollaban en la Isla causaban enormes pérdidas de vida y era particularmente destructoras para los europeos.

Era por lo tanto, muy difícil para la Compañía obtener y conservar personal competente suficiente para la administración y construcción de líneas, tan necesarias para realizar un trabajo rápido y económico.

En ciertas épocas las condiciones eran tan adversas , que las obras tenían que ser totalmente paralizadas.

El personal que aventuraba a venir a la Isla a trabajar en el ferrocarril tenía que estar muy bien remunerado.

El transporte de equipo ferroviario y de materiales de construcción, procedente , en aquel entonces, de Europa, era muy lento y sumamente costoso, debido a la escasez de vapores que hacían la travesía entre Europa y Puerto Rico.

Mientras tanto la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico tropezaba con dificultades con el Gobierno Español debido a la imposibilidad de la empresa de efectuar el programa de construcción y condiciones que habían sido concertadas entre ambas partes.

En estas condiciones, es natural que la Compañía tuviera que gastar fuertes cantidades de dinero para llevar a cabo la empresa que se había propuesto realizar, y como consecuencia, se vió obligada a suspender sus trabajos a principios del 1893.

En ese momento habíase construido 190 kilómetros de línea, de los cuales sólo se consideraron en condiciones aceptables por el Gobierno Español, 160 .

A causa de las dificultades habidas, hubo de incurrir en suspensión de pagos el 4 de agosto de 1894.

Pag. #6

Ese mismo año se llegó a un acuerdo con los acreedores de la Compañía y por decisión del Juez de Distrito del Hospicio de Madrid, se ordenó la reorganización de la Compañía.

En el año 1896, las Cortes Españolas promulgaron una ley extendiendo prórroga a la Compañía de Ferrocarriles para terminar sus líneas del Oeste, (entre San Juan y Ponce) vía Mayaguez, hasta el 15 de julio de 1898, y para completar las líneas del Este, (de San Juan a Ponce), vía Fajardo y Humacao, hasta julio 15 de 1890.

Para 1898 el ferrocarril operaba en secciones :

**Desde San Juan - hacia el Oeste (hasta Camuy)
Desde San Juan - hacia el Este (hasta Carolina)**

**Desde Aguadilla daba servicio hasta Mayaguez y
Desde Yauco hasta Ponce**

Con una longitud total de unos 370 kilómetros de vía férrea no continua.

**Durante los últimos años del régimen español,
La Compañía de Ferrocarriles extendió la línea
desde Mayaguez a Hormigueros.**

Cambio de Soberanía

El Sistema ferroviario se verá transformado ante el cambio de soberanía en 1898.. Un nuevo capítulo comienza.

Expansión de la Industria Azucarera

Hacia fines del siglo 19, comienza la expansión de la Industria Azucarera en Puerto Rico, que ocurre a lo largo de las costas donde estaban los cañaverales de mayor producción.

El ferrocarril fue en Puerto Rico como lo fue en Cuba y lo fue en Europa en la época de la industrialización, el medio que el siglo 19 crea para facilitar el transporte de pasajeros y de bienes.

En Puerto Rico el ferrocarril representa dos cosas: Representa un sistema rápido de transportación por la costa (para el transporte de pasajeros) , pero representa lo que tienen un valor grande para la economía del País, el acceso a los puertos a través del ferrocarril de éstos cañaverales que podían estar alejados de los puntos de embarque.

Comienza en siglo 20

A principios del siglo XX el tren va a jugar un papel muy importante en el desarrollo del latifundismo azucarero que caracteriza los primeros treinta años de nuestro siglo.

Para facilitar las relaciones de la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico con el nuevo Gobierno Americano, y lograr la obtención de fondos para la continuación de la construcción de las líneas, según se especificaron en la nueva franquicia de la Compañía, se organizó en New York, bajo las leyes de aquel Estado “ La American Railroad of Porto Rico “

En realidad , aunque la American Railroad of Porto Rico fuera encargada del funcionamiento de la red ferroviaria , desde su creación en 1902, siempre fue dirigida por la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico.

Dada las condiciones de escaso desarrollo en la "Zona Este" de la Isla , a principios del siglo 20 , y a la falta de fondos de la Compañía de Ferrocarriles para la construcción de nuevas líneas, ésta abandonó esa parte de la franquicia, con excepción del trozo de Guayama a Ponce, el que fue vendido el 2 de diciembre de 1902 a la Central Aquirre y el que pasó después a la Ponce & Guayama Railroad Company, por el precio de \$150,000 dólares, pagaderos a razón de \$3,500.00 anuales por los primeros 25 años y a razón de \$500.00 anuales por 125 años de extinguirse el primer período.

- * Comentario del conferenciate sobre : los "terratenientes" familia Roig, Familia Rexach - influencia en la legislatura - no aprobación de presupuesto para desarrollo de esta zona este, control de tierras, centrales y vías de ferrocarriles (vía estrecha)

Nuevas Construcciones :

Se Construyeron entre 1904 y 1907 los tramos de la línea ;

De Cabo Rojo a Boquerón

Desde la estación de Filial Amor en San Germán a Lajas, con un largo de 32 kilómetros.

Se terminaron las secciones de Hormigueros- Yauco y Camuy- Aguadilla.

Se construyeron los tuneles de Guajataca y Cabo Rojo.

El 5 de marzo de 1908 se contruyó el ramal de filial Amor a Sábana Grande, con una extensión de unos 14 kilómetros.

La Empresa de Ferrocarriles de Puerto Rico iban abriendo caminos lentamente desde el año 1908 hasta la entrada de los Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial .

La Primera Guerra Mundial

Este suceso tuvo por consecuencia que el progreso de construcción de tramos de líneas se paralizara nuevamente

* (debido a la súbita alza en el costo de materiales, combustibles y mano de obra)

Problemas Económicos

La situación económica de la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico desde el año 1917 se agravó por el hecho de no habersele permitido en tiempo oportuno aumentar sus tarifas en la misma proporción que aumentaban sus gastos de funcionamiento.

Los elementos franceses que controlaban la empresa de ferrocarriles en Puerto Rico acabaron por cansarse de la lucha que la Compañía venía sosteniendo año tras año sin resultados satisfactorios.

También llegaron a alarmarse de la situación que trajo consigo la guerra y la perspectiva obscura que se presentaba para la empresa.

En estas condiciones empezaron a hacer gestiones de venderla.

Nueva Administración

En 1920, pasa el control administrativo de la Compañía de los Ferrocarriles de Puerto Rico y de la American Railroad of Porto Rico a manos de elementos de la Isla, representados por la Compañía Ferroviaria de Circunvalación de Puerto Rico.

Al reorganizarse en 1920 se modernizó el servicio con el uso de petróleo y los rieles se fueron cambiando de un peso de 40 a 60 libras por pie lineal.

Muchos puentes y viaductos de mampostería, acero o madera se reconstruyeron con hormigón armado, así como las estaciones ;

y se pusieron al servicio coches de acero con automotores Diesel más rápidos y económicos.

Para la década de 1930, la Compañía de Ferrocarriles daba servicio a 19 factorías Azucareras.

El largo de los trenes de carga era un promedio de 14 vagones, el de caña 15 vagones y el de pasajeros solamente 5 vagones.

Los costos de operación constituían aproximadamente el 48% de todos los gastos.

Década de 1940

Para 1941, el número de empleados ascendía a 1,600 durante la cosecha azucarera y 1,200 en el resto del año.

El ferrocarril tenía que cumplir estrictamente con una franquicia que cubría rutas y tarifas fijas.

También había la competencia, cada vez mayor, de camiones que no tenían que pagar el mantenimiento de sus vías por ser públicas.

* Aprovecho la oportunidad para darles algunos detalles sobre la llegada del automovil a Puerto Rico.

El primer automóvil que vino a Puerto Rico .

Locomobile movido por vapor, propiedad de Don Alejandro Franceschi. Clásico del año 1903-1904.

Debido a que en aquella época no había carreteras apropiadas para automóviles, don Alejandro transportaba su vehículo en el tren, en vagón de plataforma, y asistía a los carnavales de Ponce, San Germán, Mayaguez y otros pueblos de la isla.

Este fue el primer automóvil introducido en Puerto Rico y su importador fue don Alejandro, que también ostentaba la placa Núm. 1 (Licencia de conductor)

Don Alejandro en el año 1912 abrió el primer "Auto Parts" en el pueblo de Yauco, que lo llamó Yauco Auto Garage.

La primera transportación motorizada de alquiler la iniciaron en Puerto Rico los automóviles de turismo adaptados a tal menester, habiendo tenido su época los llamados "fotingos de patita" y "manomancas" que viajaban principalmente por la avenida Ponce de León, desde Martín Peña.

Esto trajo las guaguas que funcionaban en un sistema de libre empresa y se distinguían por exóticos nombres a veces, por ejemplo :

" La Tongolele" en honor a la bailarina mexicana . La Guagua se menaba igual o más que la bailarina.

Para mediados de la tercera década del siglo, o sea, de 1930, se concedió franquicia a la White Star Bus Line para explotar las rutas inter-urbanas, sistema que duró hasta 1942, cuando dicha compañía fue adquirida por la administración pública, en calidad de corporación semipública.

Fue la White Star la que trajo a Puerto Rico los primeros ómnibus de lujo, con puertas controladas por aire comprimido y ventanas de cristal. Esto, que resultaron un acontecimiento, fueron bautizados con el nombre de guaguas "cariocas", esto por el vulgo, que aquellos días vivía delirantemente las escenas de la película del mismo nombre. Era un horario limitado de funcionamiento el de las guaguas de aquellos años, por lo que, ya pasada las doce de la noche, los jóvenes tenían o que buscar algún otro medio de transporte o regresar a pie a sus casas. Fueron muchos los que regresaron en el camión de basura a su casa.

Taxis

Antes que las guaguas existía el servicio de taxis que funcionaba principalmente en la Plaza de Armas de San Juan y del que fueron pioneros los hermanos Paoli y otros de aquella época que ya han desaparecido. Era la época en que los taxis se distinguían por estar casi todos pintados de amarillo y funcionar bajo el nombre de “ Yellow Taxis”.

Cada día fue transformándose nuestra economía agrícola en industrial y de esta forma desaparecían muchas industrias, entre ellas la de los ferrocarriles y tranvías de Puerto Rico.

Suerte del Ferrocarril

Se selló la suerte de nuestro ferrocarril, cuando la Corte de Quiebras, el 1 de agosto de 1947, nombró un síndico para la American Railroad Company y para la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico a petición de sus accionistas, se solicitaba una reorganización.

El resultado fue entregar su dirección a una Junta Administrativa. Esta representaría los intereses de los obreros ferroviarios a quienes se les debían jornales incurridos casi desde que entró en vigor la Ley Federal "Fair Labor Standards Act" el 24 de octubre de 1938.

Al comenzar el año 1943 la empresa no podía pagar las reclamaciones de la Unión de Ferrovías.

Resultó imposible para la empresa pagar jornales que hacían la operación incosteable.

Las reclamaciones y demandas obreras fueron en aumento al discutirse nuevos convenios con la Unión de Ferrovías, la que decretó una huelga a fines de febrero de 1947 que duró alrededor de un mes, precisamente al comienzo de la cosecha azucarera, la principal fuente de ingreso del ferrocarril.

El gobierno y sectores importantes del país debieron buscar alternativas para evitar el cierre de ésta. Nunca se debió permitir su venta en pública subasta como chatarra por una suma de dinero insignificante,

Por otro lado, el gobierno, durante la década de 1950 no se tomó la iniciativa para adquirir las servidumbres, las vías, obras, el material rodante, y otros valores de la compañía por un precio sumamente depreciado.

Este paso hubiera ayudado muy efectivamente a resolver el pavoroso caos que existe hoy en día, con la transportación masiva, pues la servidumbre del ferrocarril cruzaba la zona metropolitana de un extremo a otro y penetraba hasta el mismo Viejo San Juan, además de conectar a Río Piedras, Guaynabo, Carolina y Bayamón.

El domingo 20 de septiembre de 1953 a las 7:20 A.M. el conductor Epifanio Pérez, parado sobre el primer escalón de la plataforma de uno de los coches, sacó la mano y dio la señal de salida. El maquinista Francisco Méndez puso en marcha la locomotora y se inició el último viaje del ferrocarril de San Juan a Ponce.