

FERROCARRILES Y TRANVIAS.

RESUMEN HISTÓRICO.

Tranvía de Mayagüez.—En marzo 14 de 1871, el Gobernador Superior Civil concedió autorización a don José A. González y Echeverría, para dar principio a las obras de un tranvía desde Mayagüez a su playa. El término de duración de la concesión otorgada al Sr. González Echeverría, era a perpetuidad.

Esta concesión fué después traspasada, en el año 1873, a doña Amalia Corchado y Ruiz, y en el año 1874 a don Alfredo y doña Clara Cristi.

El 27 de febrero de 1875 informó Obras Públicas al Gobernador General que podían inaugurarse unos 1,470 metros de línea terminada. Ésta consistía en una doble vía hasta la playa, el ancho de ella entre los bordes interiores de las barras que servían de rieles era de un metro 45 centímetros, y había un ancho de 50 centímetros entre una vía y otra; el ancho total ocupado en la calle era de tres metros 62 centímetros. Este tranvía era del sistema "Piquet," y sus rieles eran cilindros sólidos de hierro forjado, los cuales estaban soportados por cojinetes de hierro fundido sin traviesas.

La construcción costó cerca de 175,000 pesetas (35,000 pesos), era movida al principio por fuerza animal, y en junio 19 de 1878, se autorizó el cambio por motor de vapor. La concesión caducó en febrero 3 de 1887, por haber transcurrido un año sin que circularan los trenes.

En diciembre 30 de 1913 el Gobernador aprobó una franquicia autorizando a "The Mayagüez Tramway Company" a construir, conservar y operar un tranvía eléctrico en la ciudad de Mayagüez. En la concesión no se establece el máximo que se debe cobrar por flete y pasaje, solamente se especifica que las tarifas deben ser aprobadas por el Consejo Ejecutivo. Tampoco se fija en la franquicia el itinerario que debe regir.

La longitud total de las líneas de esta compañía en la actualidad, es de 2.4 kilómetros.

Tranvía de San Juan.—El 18 de febrero de 1878, se concedió una franquicia a don Pablo Ubarri y Capetillo, Conde de Santurce, por un período de 60 años, para la construcción y funcionamiento de un tranvía entre las poblaciones de San Juan y Río Piedras, y el 21 de julio de 1880 se inauguró el servicio de trenes. El ancho de la vía era de 76 centímetros, tenía una longitud de 12 kilómetros, y se usaba el vapor como fuerza motriz.

Después de la ocupación americana, don Pablo Ubarri y Capetillo traspasó su franquicia a la "San Juan Light & Transit Co.," y la "San Juan & Río Piedras Railroad Company." Estos concesionarios hicieron ciertas reformas y ampliaciones que fueron aprobadas por el Gobierno Militar Insular y por el Concejo Municipal de San Juan. Las reformas comprendían, entre otras cosas de menor importancia, las siguientes:

Cambio del ancho de la vía de 76 centímetros a 4 pies 8½ pulgadas;

Cambio de la fuerza motriz de vapor a electricidad;

Construcción de una planta eléctrica en Santurce, al sur de la ensenada del Condado, o bahía de Cangrejos;

Aumento en kilometraje, construyendo los ramales de la planta eléctrica, de la calle del Parque, y de la Marina, y las vías por las calles de Tetuán, San José y San Francisco.

En mayo 6 de 1909, el Consejo Ejecutivo aprobó una ordenanza, por la cual los nuevos concesionarios renunciaban a todos los derechos, privilegios y concesiones que disfrutaban, por virtud de la transferencia de la franquicia de don Pablo Ubarri, y aceptaban las condiciones nuevamente impuestas en dicha ordenanza, la cual concedía a la "San Juan Light & Transit Co.," autorización para explotar las líneas establecidas con las mejoras introducidas, y la obligaba a contribuir con \$20,000 a los gastos de construcción de la nueva carretera en proyecto entre el puente de San Antonio y el de Martín Peña, por donde se comprometía a construir una nueva vía.

Esta franquicia fué traspasada a la "Porto Rico Railway, Light and Power Co.," la cual tenía, además, las siguientes concesiones:

Una franquicia aprobada por el Consejo Ejecutivo en enero 4 de 1906, autorizando a la "Porto Rico Railway, Light and Power Co." a construir dentro de un plazo de dos años, una planta hidroeléctrica en el "Salto de Comercio" del río "La Plata."

Otra franquicia aprobada por el mismo Consejo en enero 26 de 1906, autorizando a J. G. White & Co., Inc., a construir y operar un ferrocarril entre Caguas y Río Piedras.

Una franquicia aprobada en mayo 19 de 1909, enmendando la del 4 de enero de 1906, concediendo un plazo de 5 años contados desde la fecha de la aceptación por la compañía para construir una nueva presa en el río de "La Plata," la cual debía tener una elevación tal de acuerdo con la demanda y el consumo, y 5 años más tarde, o sea, en el año 1919 debería estar completamente terminada con todos sus accesorios. De la planta hidroeléctrica de Comerío es que se obtiene la fuerza necesaria para el movimiento de los carros eléctricos del tranvía entre San Juan y Río Piedras.

Otra franquicia aprobada en octubre 27 de 1910, autorizando al Sr. W. M. Aitken para construir y operar un tranvía eléctrico desde el puente de San Antonio hasta el Parque Borinquen, por el Condado.

Todas estas franquicias, traspasadas a la "Porto Rico Railway, Light and Power Co.," fueron aprobadas por el Consejo Ejecutivo en marzo 17 de 1911, relevándose a la "Porto Rico Railway, Light and Power Co." de la obligación de construir la vía por la carretera en proyecto entre los puentes de San Antonio y Martín Peña, al sur de la actual "Avenida Ponce de León."

En el presente esta compañía opera el tranvía eléctrico entre San Juan, Santurce y Río Piedras, siendo la longitud total de estas vías de unos 23 kilómetros.

Ferrocarril de circunvalación.—El plan general de los ferrocarriles de la isla, según la Real Orden de junio 22 de 1880, comprendía únicamente el ferrocarril de circunvalación compuesto de las 4 líneas siguientes:

- De San Juan a Mayagüez, por Arecibo y Aguadilla.
- De Río Piedras a Humacao, por Fajardo.
- De Ponce a Mayagüez, por San Germán.
- De Ponce a Humacao, por Arroyo.

Por Real Orden de enero 15 de 1885, se adoptó para todas las vías férreas de Puerto Rico, el ancho de 76 centímetros.

Por una ley promulgada en febrero 19 de 1885, se incluyó en el plan general de ferrocarriles de la isla, uno que, partiendo del pueblo de Caguas, y pasando por los pueblos de Gurabo, Juncos y Humacao, terminara en el puerto de esta ciudad o en el de Naguabo, según fuera conveniente.

El plan general de ferrocarriles quedó por lo tanto, modificado, y comprendía las siguientes líneas:

De San Juan a Mayagüez, por Arecibo y Aguadilla	185 kilómetros.
De Ponce a Mayagüez, por San Germán	90 kilómetros.
De Río Piedras a Humacao, por Fajardo	96 kilómetros.
De Ponce a Humacao, por Arroyo	125 kilómetros.
De Caguas a Playa de Naguabo, por Juncos	50 kilómetros.
Longitud total	546 kilómetros.

Por Real Decreto de diciembre 17 de 1886, se autorizó al Ministro de Ultramar para conceder mediante subasta pública, la construcción y explotación de las líneas férreas anteriormente descritas, debiendo ser todas ellas objeto de una sola concesión, y disponiéndose que el ancho de las vías sería de un metro tan sólo para las líneas expresadas, sino también para las que en lo sucesivo fueran declaradas de interés general.

Por medio de una Real Orden se fijó el día 20 de abril de 1887 para que tuviera efecto la subasta de la referida concesión, debiendo verificarse ésta simultáneamente en Madrid y en Puerto Rico.

Desierta esta doble subasta, fué anunciada nuevamente para el día 5 de marzo de 1888, habiéndose presentado en la que se verificó en Madrid, una proposición de don Ibo Bosch y Puig, para ejecutar dichas líneas por la cantidad de 9,928,000 pesos, la cual fué aprobada por Real Orden de abril 15 de 1888, siendo esta cantidad el tipo máximo para percibir el interés del 8 por ciento anual de rentas calculado por el Gobierno, a que se refería el artículo 23 del pliego de condiciones.

Por Real Orden de junio 8 de 1888, fué aprobada la transferencia de la citada subasta a la "Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico," constituida en Madrid con capital francés.

El día 15 de octubre de 1888, se dió principio a las obras, siendo el progreso de éstas tan lento, que en octubre 15 de 1891, o sea 3 años después, sólo había 85 kilómetros construídos, cuando por los términos de la franquicia, para esta fecha debía haber por lo menos 273 kilómetros completamente terminados.

La fiebre amarilla causó la muerte de muchos de los empleados de la compañía constructora, los que eran en su mayoría extranjeros, y el huracán del año 1891 causó grandes daños en la sección construída entre Martín Peña y Arecibo, siendo necesario gastar grandes cantidades para hacer la reparación, pues era necesario con-

servar el tráfico de los trenes, el cual se había iniciado en marzo del mismo año.

Por Real Orden de octubre 18 de 1890, se ordenaba iniciar el proceso para revocar la franquicia concedida, debido al incumplimiento de la misma por parte de la compañía; esta fué una de las causas que produjo una baja en las acciones de esta compañía, y finalmente la paralización de las obras a principios del año 1893. En este año ya había construídos unos 191 kilómetros, que comprendían las secciones de 98 kilómetros entre San Juan y Hatillo; 41 kilómetros entre Aguadilla y Mayagüez; 35 kilómetros entre Ponce y Yauco, y un pequeño trozo de 14 kilómetros entre Martín Peña y Carolina. La paralización de las obras se prolongó hasta octubre 15 de 1892, en cuya fecha terminaba el plazo concedido por la franquicia para finalizar todas las obras. La compañía obtuvo en septiembre de 1896 una prórroga hasta el 15 de julio de 1898 para completar las vías desde San Juan a Ponce por Mayagüez, y hasta el 15 de julio de 1900 para completar las otras vías por la parte oriental de la isla. Esta prórroga fué concedida con ciertas restricciones y condiciones, y aunque se volvió a trabajar en las obras y se terminaron las secciones de Hatillo a Camuy y de Mayagüez a Hormigueros durante el plazo concedido, la compañía no aceptó todas las condiciones de la prórroga, y entabló negociaciones con el Gobierno de Madrid, las cuales duraron hasta el año 1897-1898, que se inauguró el Gobierno Autónomo en la isla, y al cual se envió toda la tramitación sobre el particular, pero la ocupación de la isla por las tropas americanas en el año 1898, impidió que se resolviera nada en definitiva sobre este asunto.

Esta compañía tenía en octubre 18 de 1898, cuando la ocupación americana, las siguientes líneas construídas:

San Juan-Camuy -----	100 kilómetros.
Aguadilla-Mayagüez -----	54 kilómetros.
Yauco-Ponce -----	35 kilómetros.
Martín Peña-Carolina -----	14 kilómetros.
Total -----	203 kilómetros.

Según informe del ingeniero J. A. Canals, fechado en marzo de 1899, el costo aproximado de las vías de esta compañía, era \$3,546,000.

Después de la ocupación americana, el Consejo Ejecutivo y la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico, llegaron a un acuerdo que fué sancionado por medio de una franquicia concedida a esta compañía en octubre 28 de 1901, por la cual ésta renunciaba a todos

los derechos y reclamaciones de cualquier naturaleza que pudieran existir contra el Gobierno de Puerto Rico por virtud de las concesiones otorgadas anteriormente; en cambio se le autorizaba extender sus vías para establecer la comunicación ferroviaria entre los siguientes puntos:

1. San Juan a Ponce, vía Arecibo, Camuy, Aguadilla, Mayagüez y Yauco.
2. De Arecibo a Lares.
3. De Lares a Aguadilla.
4. De Lares a Añasco.
5. De Ponce a Guayama.
6. De San Juan a Río Grande.

La compañía podía además extender sus líneas desde Carolina hasta Caguas y Naguabo, siempre que la compañía "Port America" no construyera sus vías por estas poblaciones, dentro del plazo concedido en una franquicia aprobada en la misma fecha por el Consejo Ejecutivo.

El término de duración de la franquicia de la Compañía de los Ferrocarriles de Puerto Rico, es de 150 años. Por el artículo 6 de la franquicia, la compañía se comprometía a no cobrar a los pasajeros más de \$0.05 por mila. No se fijó máximo para las tarifas de mercancías, pero se estipuló que estas tarifas estarían sujetas a la aprobación y reglamentación del Consejo Ejecutivo. En el plazo de 4 años desde la aceptación de la franquicia por la compañía, ésta debía terminar la línea de San Juan a Ponce y el ramal de Arecibo a Lares, perdiendo sus derechos a construir estas líneas si dentro de ese plazo no las hubiere terminado.

En el año 1902 se organizó la "American Railroad Company of Porto Rico," con el objeto de operar el ferrocarril perteneciente a la Compañía de los Ferrocarriles de Puerto Rico, y en la actualidad es la cesionaria de los derechos y privilegios concedidos a dicha compañía. La "American Railroad Company of Porto Rico" ha aumentado la longitud total de sus vías, teniendo actualmente 359 kilómetros construídos.

Línea Férrea del Oeste.—El 20 de febrero de 1881, por medio de una Real Orden, se autorizó a don Ramón Valdés para construir un tranvía de vapor entre Cataño y Bayamón, siendo la concesión otorgada por un período de 70 años.

En agosto del año 1883 principió a funcionar este tranvía entre las poblaciones de Cataño y Bayamón, en combinación con un servicio de vapores en la bahía de San Juan, por medio de los cuales se hacía el transporte de carga y pasajeros entre San Juan y Cataño,

y de Cataño a Bayamón por medio del tranvía. La longitud de esta vía férrea era de 7 kilómetros, y su ancho de un metro.

El presupuesto general de las obras aprobado fué de \$88,226.86, y es probable que se haya gastado en la construcción más de esta cantidad.

Este ferrocarril tiene actualmente el nombre de "Línea Férrea del Oeste," y es explotado por los herederos del primitivo concesionario.

Ferrocarril de Añasco-San Sebastián.—De acuerdo con una franquicia concedida en el año 1896 a don J. Tornabells, de Mayagüez, se construyó un ferrocarril de vía estrecha (2 pies) entre Añasco y el barrio "Alto Sano," inmediato a San Sebastián, con una longitud de 17 kilómetros. La concesión comprendía un ferrocarril desde Mayagüez hasta Lares, pero sólo se construyó el trozo entre Añasco y "Alto Sano"; esta línea estuvo puesto al tráfico público desde enero de 1898 hasta diciembre de 1902, que suspendió sus operaciones.

El Consejo Ejecutivo de Puerto Rico, en febrero de 1919, autorizó por medio de una franquicia a la sociedad Sucesores de Bianchi, para conservar y explotar el ferrocarril de vía estrecha entre Añasco y el barrio de "Alto Sano." Esta línea era para el transporte de cañas de azúcar y sus productos, pero podía con la aprobación del Consejo Ejecutivo, transportar otros productos y pasajeros. Las tarifas debían ser aprobadas por el Consejo Ejecutivo.

Tranvía de Ponce.—En febrero 27 de 1901, el Consejo Ejecutivo de Puerto Rico aprobó una franquicia autorizando al Sr. W. S. H. Lothrop a construir y conservar un tranvía eléctrico en la ciudad de Ponce, y su playa. La franquicia fué traspasada en abril 2 de 1904 a la "Ponce Railway and Light Co." De acuerdo con la franquicia, no se puede cobrar más de \$.05 por cada pasaje continuo entre los puntos de la línea; se debe hacer una rebaja en el pasaje a los niños de escuela, y mantener un servicio de no menos de un carro cada 10 minutos.

La longitud total de las vías operadas actualmente por la compañía en la ciudad y su playa, es de 9 kilómetros.

Ferrocarril de Ponce a Guayama.—Por medio de una ordenanza del Consejo Ejecutivo, aprobada por el Gobernador en abril 8 de 1904, la "American Railroad Company of Porto Rico," cesionaria de la franquicia concedida a la Compañía de los Ferrocarriles de Puerto Rico, traspasó sus derechos para construir el ferrocarril de Ponce a Guayama, a la "Ponce and Guayama Railroad Co."

En junio 6 de 1906, se concedió una franquicia a la "Companie des Sucreríes de Porto Rico," para construir un ferrocarril de Ponce a Coamo. El trozo comprendido entre Ponce y el río Jacaguas conectaría en este último punto con el ferrocarril de la "Ponce and Guayama Railroad Company" entre Guayama y dicho río Jacaguas; por este motivo el Consejo Ejecutivo aprobó en diciembre 31 de 1908 una ordenanza por la cual se relevaba a la "Ponce and Guayama Railroad Company" de la obligación de terminar su línea hasta Ponce, y autorizaba a estas dos compañías a establecer un servicio de trenes entre Ponce y Guayama, mediante un arreglo satisfactorio sujeto a la aprobación del Consejo Ejecutivo, y utilizando las vías construídas por ambas compañías.

La longitud total de las vías de esta compañía, incluyendo los ramales, es de 77½ kilómetros.

Ferrocarril de Humacao.—El 9 de agosto de 1905, el Gobernador aprobó una ordenanza del Consejo Ejecutivo, autorizando al Sr. Antonio Roig a construir y operar un ferrocarril de vapor entre la ciudad de Humacao y Humacao playa, con un ancho de vía de 75 centímetros. En la franquicia se estipula que se ponga al servicio por lo menos de dos trenes diarios en cada dirección, que no se cobre más de \$.03 por kilómetro a cada pasajero, debiendo hacerse una rebaja a los niños de escuela, y el flete máximo no puede exceder de \$.20 por tonelada y por milla. Se especifica en la franquicia que cuando la "American Railroad Company of Porto Rico" conectase su línea general con este ferrocarril, tendrá que cambiarse el ancho de la vía a un metro, y en el caso de que la "American Railroad Company" no estableciera esta conexión, el Sr. Antonio Roig dentro de los 10 años después de la aprobación de la franquicia por el Presidente de los Estados Unidos, deberá ensanchar la vía a un metro.

Actualmente las vías férreas de don Antonio Roig tienen una longitud total de 20 kilómetros, incluyendo los ramales; 15 de estos kilómetros son de servicio público.

Ferrocarril de Vega Alta al Dorado.—En octubre 30 de 1905, el Gobernador aprobó una ordenanza autorizando a Finlay Bros. and Weymouth Trading Co. a construir y operar un ferrocarril de vapor de un ancho de vía igual a un metro, entre las poblaciones de Vega Alta y el Dorado.

En la franquicia se especifica que el número de trenes que debe ponerse al servicio debe ser por lo menos de uno en cada dirección diariamente, de manera de hacer una conexión adecuada con el servicio de trenes diarios de la American Railroad Co. A los pasa-

jeros no se les podrá cobrar más de \$0.03 per kilómetro, debiendo hacer una rebaja a los niños de escuelas. Tampoco puede cargarse por fletes más de \$.20 por tonelada y por milla.

En la actualidad esta compañía tiene el nombre de "Northern Porto Rico Railroad Co.," y la longitud de sus vías incluyendo ramales, es de 14.7 kilómetros.

The Fajardo Development Company.—En noviembre 1 de 1905, el Gobernador aprobó una ordenanza del Consejo Ejecutivo, autorizando a la "Fajardo Development Company" a construir y operar un ferrocarril de servicio público entre las poblaciones de Mameya, Luquillo, Fajardo, Ceiba y Naguabo.

El ancho de la vía de este ferrocarril es de un metro, y en la franquicia no se fijó el máximo que se debe cobrar por pasaje y flete de mercancías, poniéndose como única condición que las tarifas tienen que ser aprobadas por el Consejo Ejecutivo.

Las líneas principales de esta compañía, son las siguientes:

Mameyas a Naguabo.....	38 kilómetros.
Fajardo (Batey) a la playa.....	2 kilómetros.
Batey a Río Arriba.....	11 kilómetros.
Total.....	51 kilómetros.

Ferrocarril de San Juan a Caguas.—En agosto 10 de 1906 fué aprobada una ordenanza autorizando a J. G. White & Co., Inc. ("Caguas Tramway Co.,") a construir, conservar y operar un ferrocarril de servicio público entre Río Piedras y Caguas.

Esta franquicia se concedió a pesar de haber concedido anteriormente otra, en julio 19 de 1906, a la "American Railroad Co." para la construcción de una línea entre San Juan y Caguas. El ferrocarril autorizado por la franquicia de White & Co. debía ser operado por fuerza eléctrica durante el día, pudiendo usarse fuerza de vapor desde las 6 P. M. hasta las 6 A. M., si así lo deseara. El ancho autorizado de la vía era de 4 pies 8½ pulgadas, y al concesionario se le permitía, además, instalar una doble vía. Las tarifas para mercancías y pasajeros debían someterse a la aprobación del Consejo Ejecutivo, y se concedía un plazo de dos años para la terminación de esta línea. Por una ordenanza, del 25 de abril de 1907, se autorizaba a construir la vía de un metro de ancho en lugar de 4 pies 8½ pulgadas.

Esta franquicia la explota en la actualidad la "Porto Rico Railway, Light and Power Co.," y la longitud de las líneas entre Caguas y Río Piedras, incluyendo los desvíos, es de 37.8 kilómetros.

Ferrocarril de la Central Fortuna.—Por una ordenanza del Consejo Ejecutivo de Puerto Rico, aprobada en junio 4 de 1906, se autorizó a la “Compagnie des Sucreries de Porto Rico,” a construir, conservar y operar un ferrocarril ente Ponce y Coamo.

En la franquicia se fijó un metro para el ancho de la vía, pero no se especifica el máximo que puede ser cobrado por fletes y pasaje, debiendo las tarifas someterse a la aprobación del Consejo Ejecutivo.

Esta franquicia fué traspasada por medio de una ordenanza, aprobada por el Gobernador en agosto 21 de 1911, a la Central Fortuna, Inc., y aproximadamente 8 kilómetros de las vías que posee esta central son operados como de servicio público.

En la siguiente tabla se indican los ferrocarriles y tranvías de servicio público que funcionan en la actualidad en la isla, y la longitud de los mismos:

FERROCARRILES Y TRANVIAS DE SERVICIO PUBLICO.

FERROCARRILES		
Nombre de la empresa	Puntos terminales	Kilómetros
1 Central Fortuna.....	Ponce-Fortuna.....	8.0
2 Fajardo Development Company.....	Mameyes-Naguabo.....	38.0
	Fajardo a la playa.....	2.0
	Fajardo-Río Arriba.....	11.0
	Desvíos.....	6.0
3 Línea Férrea del Oeste.....	Cataño-Bayamón.....	7.0
4 Ponce & Guayama Railroad Company.....	Ponce-Guayama.....	49.0
5 P. R. Railway Light & Power Co.....	Caguas-Río Piedras.....	37.8
6 Antonio Rolg.....	Humacao a la playa.....	11.0
	Humacao-Central Ejemplo.....	2.0
	Dos Ramales.....	2.0
7 Northern P. R. Railroad Company.....	Vega Alta-Dorado.....	11.1
	Ramal a Toa Baja.....	3.6
8 American Railroad Co. of Porto Rico.....	San Juan-Ponce.....	276.0
	Otras secciones.....	83.0
Total.....		547.5

TRANVIAS		
Nombre de la empresa	Puntos terminales	Kilómetros
9 Mayagüez Tramway Company.....	Mayagüez a la playa.....	2.4
10 Ponce Railway & Light Company.....	Ponce a la playa y ramales.....	8.8
11 Porto Rico Railway Light & Power Company..	San Juan-Río Piedras y ramales.....	23.1
Total.....		34.3

Además, hay en la isla muchos ferrocarriles particulares que pertenecen a las centrales azucareras, y son empleados para el transporte de la caña de dichas centrales. Muchas de estas vías férreas cruzan las carreteras insulares y los caminos municipales, exigiéndoseles que estos cruces sean construídos con pavimento de hormigón.

CONCESIONES Y LEGISLACIÓN BAJO EL GOBIERNO AMERICANO PARA COOPERAR AL DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES EN LA ISLA.

Además de las franquicias de vías férreas concedidas por el Consejo Ejecutivo de Puerto Rico, la Asamblea Legislativa aprobó en abril 27 de 1914, para ayudar al desarrollo de los ferrocarriles en Puerto Rico, una ley proveyendo para ferrocarriles secundarios, subvencionados por El Pueblo de Puerto Rico. El término de duración de todas las franquicias para la construcción y explotación de dichas líneas de ferrocarriles secundarios, se fijó en 99 años y a la expiración de dicho término, debían pasar las vías construídas, a ser propiedad de El Pueblo de Puerto Rico. Para cooperar a la construcción de estos ferrocarriles, el Gobierno Insular estaba autorizado a eximir dichas líneas de contribución durante los primeros 15 años de su explotación, y a garantizar no más del 6 por ciento anual sobre el costo de construcción de cada una de las vías férreas que se pusieran en explotación. Hasta la fecha no se ha logrado que esta idea se haya llegado a realizar, a pesar de las ventajas ofrecidas en dicha ley.

FERROCARRILES DE LA REGIÓN ORIENTAL DE PUERTO RICO.

Como se ha visto por la reseña histórica hecha anteriormente, la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico no pudo construir todas sus líneas dentro del plazo requerido por la franquicia que la había otorgado el Gobierno Español.

En febrero 14 de 1899 esta compañía pidió al Gobierno Insular entre otras cosas, una opción para emprender la construcción de las vías férreas de la región oriental de la isla, las que originalmente estaban comprendidas en el plan general de ferrocarril de circunvalación, y que formaban parte de la franquicia concedida a la citada compañía.

El ingeniero J. A. Canals, en un informe fechado en marzo 5 de 1899, opinó sobre esta petición que sería conveniente no incluir en el contrato que se formalizara con esta compañía las líneas orientales.

El 28 de octubre de 1901 el Consejo Ejecutivo aprobó una ordenanza concediendo una franquicia a la "Port America Co.," autorizándola a construir un ferrocarril de San Juan a Caguas por Guaynabo; de Caguas hacia el este por Gurabo, Juncos y Naguabo, hasta Ensenada Honda; y hacia el sur por Aguas Buenas, Cidra, Cayey y Guayama, hasta Aguirre; y desde Cidra hacia el oeste por Naranjito, Corozal, Morovis, Ciales, Utuado, Lares, San Sebastián,

hasta Aguadilla, con varios ramales que pondrían en comunicación los pueblos de Jayuya, Aibonito, Barranquitas, Barros, Comerío, Trujillo Alto y Corozal con la vía general.

Esta franquicia fué revocada por una ordenanza del Consejo Ejecutivo, aprobada en agosto 17 de 1905, porque la compañía no construyó las líneas descritas en la franquicia, dentro del plazo de 3 años que se estipulaba.

Como hemos dicho, el Consejo Ejecutivo concedió, en la misma fecha de octubre 28 de 1901, autorización a la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico para construir una vía desde Carolina hasta Naguabo por Caguas, siempre que la "Porto America Co." no construyera sus líneas dentro del plazo de los 3 años que se le habían concedido, debiendo entonces construir esta línea dentro del plazo de 8 años, contados desde la aceptación de la franquicia por la referida Compañía de los Ferrocarriles de Puerto Rico.

Las líneas de Ponce a Humacao vía Arroyo, y de San Juan a Humacao vía Fajardo, no estaban, como se ha visto, incluidas en la franquicia de la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico.

El 21 de julio de 1902, el Consejo Ejecutivo aprobó una ordenanza autorizando a Henry de Ford, cesionario de la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico, a construir la vía de Ponce a Guayama.

El 19 de julio de 1906, el Consejo Ejecutivo enmendó la franquicia concedida a la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico en octubre 28 de 1901, para autorizar a la American Railroad Co., cesionaria de la primera, a construir desde un punto cerca de Río Piedras, en vez de Carolina, la línea autorizada en la franquicia y concediendo un plazo de un año 6 meses para la terminación de la línea de Río Piedras a Caguas.

Por una ordenanza, aprobada el 8 de diciembre de 1910, se autorizaba a los Sres. Rafael Fabián, Antonio Roig y J. Carlos McCormick, a construir y operar un ferrocarril entre Caguas y la playa de Humacao, con un ramal a Naguabo. Esta franquicia fué revocada por una ordenanza del Consejo Ejecutivo del 29 de junio de 1911, porque no se cumplieron los términos dentro del plazo convenido.

Como ya se ha indicado, se concedieron varias franquicias autorizando la construcción, en la parte este de la isla, de ferrocarriles de interés general.

Para subsanar esta deficiencia, la Legislatura aprobó en abril 13 de 1916, una ley para la construcción de ferrocarriles de servicio público en la región oriental de Puerto Rico. Por medio de esta ley, el Comisionado del Interior quedaba autorizado a formular y

preparar un plan para la construcción de las líneas ferroviarias necesarias para formar, con las ya construídas por cualquier persona o compañía de servicio público, una línea no interrumpida de ferrocarril de servicio público, de un ancho de vía de un metro desde Carolina por Loíza, Mameyes, Luquillo, Fajardo, Naguabo, Humacao, Juncos y Gurabo, hasta un punto conveniente en la línea de la Caguas Tramway Co. entre Caguas y Trujillo Alto. Se debía incluir en dicho plan la terminación de las vías férreas públicas o privadas que propia y convenientemente se deban incluir en el sistema, presentar dicho plan al Consejo Ejecutivo para su aprobación o enmienda, y publicar el plan cuando fuere definitivamente aprobado en la forma que el Consejo Ejecutivo determinare.

Cualquier persona o compañía que poseyera o explotara una línea particular de las designadas en el plan que se publicare, tendría que convertir el ferrocarril particular en ferrocarril de servicio público del ancho de vía de un metro dentro de un año, contado desde la publicación de dicho plan, o en su defecto, hacer entrega o perder cualquier derecho o privilegio que pueda ejercer o tener, para cruzar cualquier cauce de agua pública, o para hacer cualquier uso en su explotación de cualquier propiedad perteneciente al dominio de El Pueblo de Puerto Rico, o de cualquier municipio.

Con fecha de agosto 28 de 1917, el Comisionado del Interior publicó en los periódicos principales de la isla, el siguiente plan de acuerdo con la ley, y acompañado de un mapa indicando las vías férreas:

AVISO AL PÚBLICO: Plan para el sistema de ferrocarriles de servicio público en la parte oriental de Puerto Rico.

Por medio de este anuncio, que se publicará una vez a la semana durante tres semanas consecutivas, se hace saber a los interesados que en cumplimiento de una ley de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico titulada "Ley para la construcción de ferrocarriles de servicio público en la parte oriental de Puerto Rico, y para otros fines," aprobada en abril 13 de 1916, el Comisionado del Interior ha formulado y el Consejo Ejecutivo ha aprobado un plan de las líneas ferroviarias necesarias para formar, con las ya construídas, una línea no interrumpida de ferrocarril de servicio público de vía de un metro desde Carolina, por Loíza, Mameyes, Luquillo, Fajardo, Naguabo, Humacao, Juncos, Gurabo, hasta un punto conveniente en la línea de la Caguas Tramway Co., entre Caguas y Trujillo Alto. La siguiente es una descripción concisa de las varias líneas públicas y privadas de ferrocarril comprendidas en este plan:

1. Línea que comienza en la estación de Carolina de la American Railroad Co., sigue una vía de ferrocarril privada perteneciente a esta Compañía, y a la Loíza Sugar Company hasta la Central Canóvanas; de allí sigue una vía de ferrocarril privado perteneciente a la Loíza Sugar Company hasta su terminación, y de allí sigue una línea recientemente estudiada y replantada por el

Departamento del Interior hasta la estación de Mameyes, de la Fajardo Development Company.

2. La línea de ferrocarril de servicio público de la Fajardo Development Company desde su principio en Mameyes hasta su terminación en Naguabo.

3. Línea que principia en la terminación de la línea anterior, sigue un ramal de ferrocarril de la Fajardo Development Company hasta el cruce del mismo con una vía de ferrocarril privado de la Central Pasto Viejo, Incorporada, y luego continúa por la línea de ferrocarril particular perteneciente a la citada central hasta su intersección con el ferrocarril de la Caguas Tramway Company cerca del kilómetro 29 de dicha línea. Este punto es el final de la línea principal del propuesto plan de ferrocarriles de servicio público.

También forman parte del citado plan de ferrocarriles todos los ramales que parten de dicha línea principal cuya longitud sea de un kilómetro o más, o aquellos ramales que cualquiera que fuere su longitud ocupen terreno o propiedad perteneciente a El Pueblo de Puerto Rico.

Copia extensa de este plan de ferrocarriles de servicio público en la parte oriental de Puerto Rico y de los planos explicativos que los acompañan se encuentran archivados en la oficina del Comisionado del Interior.

Se llama la atención de los interesados, asimismo, hacia la sección segunda de la ley a que se ha hecho referencia que dice lo siguiente:

“Artículo 2.—Cualquier persona o compañía que poseyera o explotara una línea particular de las designadas en el plan que se publicará de acuerdo con el artículo 1 de esta Ley como parte constituyente del proyecto; convertirá el ferrocarril particular en ferrocarril de servicio público del ancho corriente de un metro dentro de un año contando desde la publicación de dicho plan, o en su defecto, hará entrega o perderá cualquier derecho o privilegio que pudiera ejercer o tener para cruzar o pasar por cualquier calle, camino, o carretera pública o para cruzar cualquier cauce de agua pública o para hacer cualquier uso en su explotación de cualquier propiedad perteneciente al dominio público de El Pueblo de Puerto Rico o de cualquier municipio del mismo. La caducidad de los privilegios como se dispone anteriormente quedará en efecto *ipso facto* sin la necesidad de dar acción administrativa o legislativa, e inmediatamente el Comisionado del Interior podrá, a su juicio, proceder a remover físicamente las vías u otra propiedad del ferrocarril que impropia o ilegalmente entrara, usurpara o cruzara propiedad pública y podrá, a su juicio, tomar cualquier otra resolución que fuera necesaria para evitar la entrada o usurpación.”

SAN JUAN, P. R., agosto 28, 1917.

En agosto de 1918 fueron cancelados los permisos otorgados para cruzar con vías privadas en dicha región oriental de Puerto Rico las carreteras insulares, caminos municipales, y cursos de agua, por haber expirado el plazo de un año concedido por la ley sin que se hubiera procedido a efectuar lo especificado en ella, pero en noviembre 22 de 1918 se autorizó a reponer provisionalmente dichos cruces por estar pendientes en la Comisión de Servicio Público varias solicitudes de franquicias para explotar, de acuerdo con la citada ley, ferrocarriles de servicio público en la parte oriental de la isla,

y creerse que pronto serían resueltas por la referida comisión de una manera satisfactoria.

En diciembre 6 de 1917 la Asamblea Legislativa aprobó la "Ley de Servicio Público de Puerto Rico" en cuyo artículo 13 se dispone que "ningún porteador público podrá ser operado, explotado o poseído por ninguna compañía pública o privada, cuyos accionistas estén directa o indirectamente interesados como accionistas, propietarios, arrendatarios, hipotecarios o fideicomisarios en cualquier sociedad, compañía o corporación cuyo negocio represente más del 50 por ciento del tráfico de dicho porteador público."

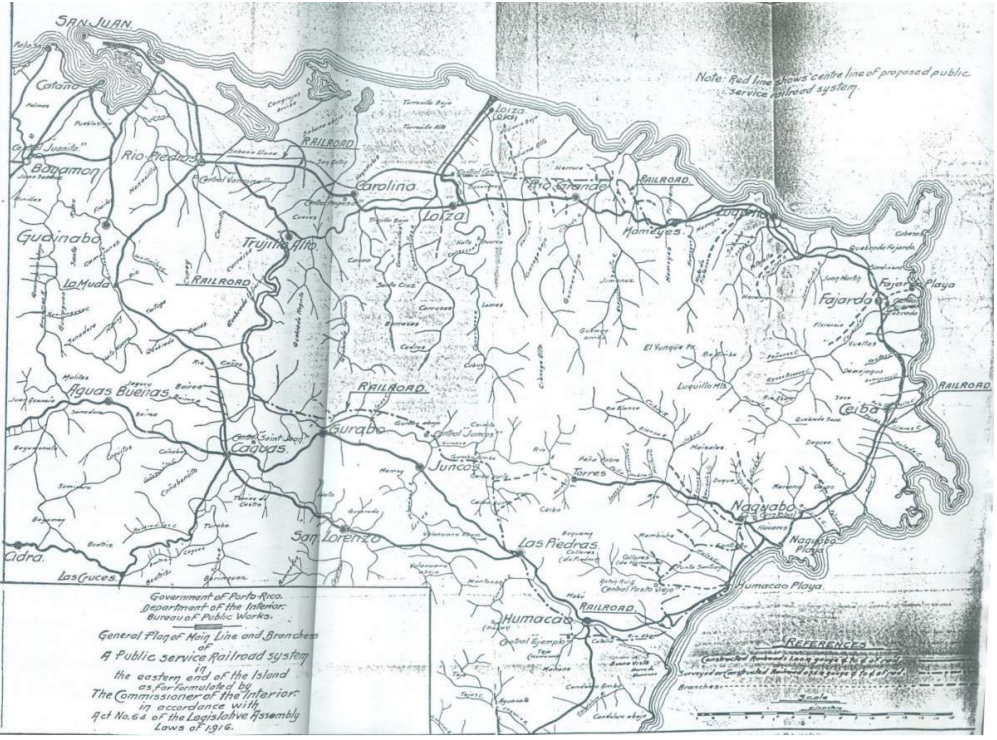
Por esta ley los ferrocarriles privados de las centrales azucareras, y aun aquellos declarados de servicio público, pero que estén comprendidos dentro de la cláusula prohibitoria citada, no podrán explotar sus negocios legalmente como porteadores públicos, aunque sus vías formen parte del plan general propuesto de ferrocarriles de servicio público en la región oriental de la isla. Hay, por lo tanto, un conflicto creado por las disposiciones de estas dos leyes, el cual debe resolverlo la Asamblea Legislativa.

TABLE
Showing ownership, length and gauge of track of each section of railroad constituting the proposed Railroad System.

Section	Company or Corporation	Length in Miles	Gauge	Route	Structure or Service
San Juan to Carolina	San Juan R.R. Co.	22.00	4' 0"	Public	Construction
Carolina to Guayama	Carolina R.R. Co.	6.16	4' 0"	Private	Construction
Guayama to Mayaguez	Mayaguez R.R. Co.	18.85	3' 6"	Private	Construction
Mayaguez to Ponce	Ponce R.R. Co.	32.00	4' 0"	Public	Service
Ponce to San Juan	San Juan R.R. Co.	18.85	3' 6"	Private	Construction
San Juan to Aguas Buenas	Aguas Buenas R.R. Co.	3.80	3' 6"	Private	Construction
Aguas Buenas to Caguas	Caguas R.R. Co.	13.52	3' 6"	Private	Construction
Caguas to San Juan	San Juan R.R. Co.	41.00	4' 0"	Public	Service
Total	7	176.23			

Approved by the Board of Commissioners August 11, 1917 Secretary, Exec. Council

Approved: *Munuel Romo*
Commissioner of Public Works



Government of Porto Rico.
Department of the Interior.
Bureau of Public Works.

General Plan of Main Line and Branches of A Public Service Railroad system in the eastern end of the Island as furnished by The Commissioner of the Interior in accordance with Act No. 4 of the Legislative Assembly Laws of 1916.

REFERENCES
Scale