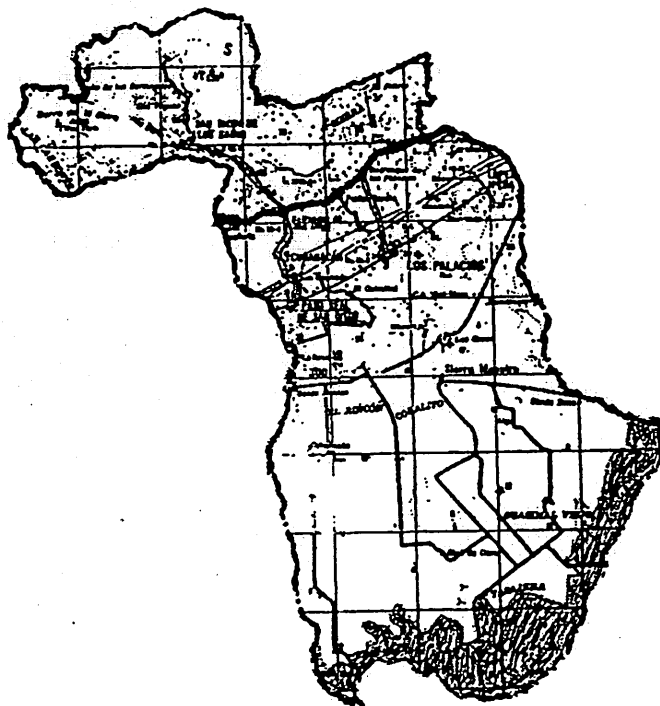


CAPÍTULO V

Comunicaciones y Transporte



El Transporte Público en Los Palacios.

Por: Jesús Marcos García Vázquez
V/Maestro de la Logia Montecristi
Los Palacios, P. del Río.

El hombre ha vencido en el transporte y la transmisión de mensajes el tiempo y la distancia, pero para llegar a esa perfección actual, la humanidad ha luchado durante muchos siglos en mejorar poco a poco sus comunicaciones. En remotas épocas, el hombre no tuvo más que sus desnudos pies como medio de transportarse de un lugar a otro. Con ellos abrió oscuras veredas en el monte. Con sus pies pisoteó la hierba de las estepas y las cañadas en busca de agua que calmara su sed o tratando de encontrar frutos jugosos que aplacaran el hambre; por milenios y siglos la *vereda* fue el único medio de contacto entre las tribus de la prehistoria. En épocas más avanzadas y cuando el incipiente comercio demandaba el transporte de granos, de sal o de otros artículos, a pie y cargado sobre sus propias espaldas los bultos para el trueque, el hombre primitivo se servía de las veredas en su tránsito hasta los lugares en donde sus productos tenían demanda y él, a su vez, encontraba aquello que necesitaba para la subsistencia de los suyos.

Mucho tiempo después, pueblos dedicados a la agricultura y al pastoreo domesticaron algunos animales; el buey, el asno, el camello y el caballo fueron de los primeros, contando el hombre, a partir de ese momento, de fuerzas auxiliares para los distintos trabajos en la tierra y para el simple tránsito por los caminos de la comarca. La domesticación de estas bestias y su uso para los distintos fines, representa toda una época en el futuro desarrollo de la humanidad. Marca el principio de una línea de ascenso en el sentido material y espiritual que no se ha de interrumpir jamás. Desde el punto de vista de las comunicaciones estas bestias, convertidas en animales domésticos, permitieron y facilitaron el incremento del comercio. Nacen las recuas y los mercaderes realizan su obra de comercio y penetración. El hombre deja de cargar sobre sus espaldas la mercancía; la bestia lo hace ahora por él.

En un paso más de avance el hombre primitivo inventó la rueda. *¡La Rueda!, ¡Qué gran avance para la humanidad!* Con la rueda se construyen los primeros carruajes. Nace la carreta y esta es utilizada, dentro de sus muchos fines, para recoger la cosecha y el traslado de personas de un lugar a otro. Todo un mundo nuevo se inaugura con la rueda. Mientras la rueda no existió faltaba el vehículo.

Correspondió a aquella remota época la construcción de los primeros caminos para transitar y puentes para salvar las barrancas y ríos. Quizás por donde el cazador pasó en persecución de su presa, por donde la caravana primitiva realizó penoso tránsito o por las mismas veredas que caminaron con el sangrante pie razas olvidadas, el hombre de hoy pasa como ráfaga en cómodos y veloces vehículos.

En el mundo actual el desarrollo de un país y la intensidad de la vida de sus habitantes se puede medir principalmente por el desenvolvimiento de las comunicaciones. El hombre, en su continua marcha hacia el progreso, ha logrado que el planeta sea del tamaño de una pelota de fútbol. En un viaje trasatlántico, saliendo de París rumbo a Nueva York a bordo del supersónico avión comercial "Concord", se llega a Nueva York antes de salir de París, de acuerdo al horario internacional y a la diferencia de horas. Se puede desayunar en Nueva York, hacer las gestiones que dieron motivo al viaje, almorzar en la Gran Urbe y regresar a París para dormir en casa, en el propio día.



Transporte a Caballo



Coche de Caballo

El historiador y escritor pinareño Wilfredo Denie Valdés, sobre el tema del Transporte Público escribió: *"en los tiempos modernos en que el mundo se desarrolla, el país que no cuente con los suficientes medios de transporte está condenado al fracaso de su economía para caer en una incontrolable involución difícil de pronosticar sus consecuencias"* (Revista Vitral. Año VIII. No 44. Julio-Agosto 2001. Pág. 28).

Toda villa, ciudad o pueblo tuvo su origen en un asentamiento poblacional. Estos se formaban, generalmente, a las orillas de un río, de un lago o en las costas y el lugar de su formación obedecía a la subsistencia de sus pobladores. Después de 1554 comienza a poblarse la parte más occidental de la Isla de Cuba, la llamada vueltabajo. Surgen los primeros hatos y corrales; las vegas dedicadas al cultivo del tabaco tienen su origen años más tarde. Los medios de transporte entre estos grupos de población eran las carretas, volantas y coches tirados por bueyes, mulos y caballos. Trasladarse de un lugar a otro con aquellos rudimentarios medios, en épocas de lluvia y por los intransitables caminos, resultaba para los primeros pobladores de la región vueltabajera una verdadera odisea. Alrededor de veinte a treinta incómodas horas duraba un viaje desde la Habana a diferentes lugares de la provincia.

¿Falta mucho para llegar a Los Palacios? Esta pregunta era muy frecuente escucharla al encontrarse viajeros que marchaban en direcciones opuestas, de vueltabajo hacia la Habana y de la Habana a vueltabajo. El Camino Real que conducía de la Habana a la región occidental seguía la ruta de lo que es hoy la Calle 23 del actual pueblo de Los Palacios, atravesando el Río Macurijes en una de sus partes más baja y estrecha. En la margen occidental de este río, cercano al Camino Real, una familia de apellido Palacios se estableció con un negocio de hospedería. En este lugar los viajeros disponían de un sitio donde descansar, alimentarse y pernoctar. Sus cabalgaduras también recibían atención. Alrededor del lugar se formó un núcleo poblacional, más hacia el este de la margen oriental del río, que al transcurrir de los años se convirtió en el pueblo de Los Palacios, fundado en 1760. El río dejó de llamarse Macurijes para adoptar el nombre del pueblo. En 1763 se reconstruye la iglesia parroquial, en el lugar donde se encuentra actualmente, a merced de dos caballerías de tierra donadas a la iglesia por las monjas del Convento de Santa Catalina de Sena. En 1796 el caserío estaba compuesto de dieciséis a veinte casas, todas de guano, con su parroquia.

Alrededor del año 1850 Los Palacios contaba con una población cercana a los 4,000 habitantes. En sus tierras existía un pequeño ingenio azucarero, 38 potreros y haciendas de pastos y 152 vegas de tabaco. Para esa misma época San Diego de los Baños contaba con 120 casas. muchas de ellas con habitaciones para hospedar a los que venían a recibir los beneficios de sus aguas medicinales, 6 fondas, 7 tiendas, 1 café-billar y 1 valla de gallos. El poblado de Paso Real de San Diego, existente en ese entonces donde hoy se encuentra el caserío de Paso Quemado, lo componían 50 edificaciones de distintas clases, 1 oficina de correos con dos carteros, 1 receptoría de rentas y varias fondas.

EL TRANSPORTE POR CABOTAJE



El desarrollo alcanzado durante los Siglos 18 y 19 por los territorios de Consolación del Sur, San Cristóbal y Los Palacios, así como la merecida fama beneficiosa de los baños termominerales de San Diego de los Baños y la importancia de otros asentamientos humanos, influyeron para que la Ensenada de Dayaniguas y el Embarcadero Hernán Cortés, (desembocadura del Río San Diego), se convirtieran en lugares frecuentados por la navegación de cabotaje. Por estos dos puntos marítimos entraban las diversas mercaderías necesitadas en toda la zona, tales como; sal, lencería, cerámica y todo tipo de objetos necesarios para la población. Por otra parte, las producciones del territorio; pieles, azúcar, maderas, cebo, carne salada, tabaco, mieles etc, se embarcaban por esos lugares con destino a la Habana, vía Batabano.

En 1841 barcos pertenecientes a la Compañía Naviera del Sur, integrada por el consorcio Bustamante y Cajigal, comenzaron a ofrecer los servicios de navegación desde Batabano hasta Dayaniguas, la Coloma, Punta de Cartas y Bailén. Fue el "Sirena", barco accionado por vapor, el primero que entra a Dayaniguas, después le siguen los barcos de considerable calado "El Reemplazo", "General Concha", "Cristóbal Colón" y otros. Saliendo del Puerto de la Habana y bojeando toda la costa norte hasta llegar al Cabo de San Antonio y después seguir hasta Dayaniguas, el vapor "El Veguero" enlazaba en este recorrido la zona norte del occidente cubano con la del sur, pues los otros solamente lo hacían por el sur, desde Batabano hasta Bailén. En 1843 el propio Bustamante visita la zona portuaria palaceña, ordenando construir grandes almacenes en el embarcadero Hernán Cortés y en Dayaniguas, así como un hotel en San Diego de los Baños. En 1853 la Compañía Naviera del Sur construye otro muelle en Dayaniguas, para el cargue y descargue de mercancías.

También barcos de la Empresa de Fomentos, dedicada al cabotaje marítimo, realizaban viajes a Dayaniguas y al Embarcadero Hernán Cortés.

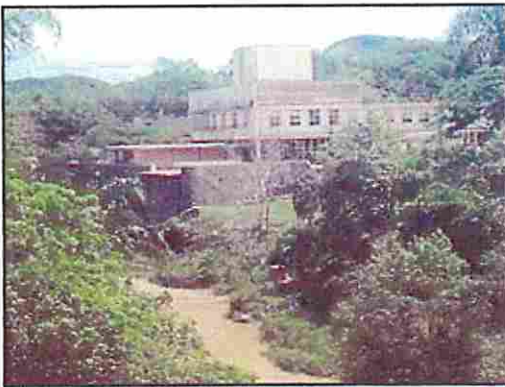
A partir de esa época se construyen las primeras casas en la Playa Dayaniguas y se conoce que infinidad de embarcaciones, de distintos tipos y tonelaje, traficaban por el área. En 1859 existían en el lugar alrededor de una veintena de chozas de techo de guano, una fonda, posada y una casa para el cobro de rentas.

Los medicinales baños sulfurosos de San Diego, atraían a cientos de viajeros anualmente que utilizaban la vía marítima Batabano-Dayaniguas como medio de transporte para llegar hasta el lugar. Al inaugurarse el ferrocarril de la Habana a Batabano, las compañías de vapores habían ajustado sus salidas en consideración a la llegada a Batabano de los trenes procedentes de la Habana. La primera escala del vapor era en Dayaniguas, después la Coloma, Punta de Cartas y finalmente en Bailén.

El precio del pasaje de Batabano hasta Dayaniguas era de \$ 5,37. Los criados esclavos que venían enfermos les costaba menos el pasaje.



Barcos de Cabotaje



Balneario de San Diego de Los Baños



Desde las montañas desciende el Río San Diego.

La Compañía Naviera del Sur contaba con vapores que se dedicaban solamente a la transportación de pasajeros, además de traer y recoger la correspondencia. Estos barcos en su regreso utilizaba diariamente el siguiente horario: salida de Bailén a las 9,00 AM, llegada a Punta de Cartas a las 10,30 AM. A la 1,00 PM entraba a la Coloma y a Dayaniguas a las 5,00 PM. Llegando en horas del amanecer del siguiente día a Batabano.

Por este medio de transporte, anualmente y según estadísticas, viajaban miles de personas a la zona. Se conoce que los baños de San Diego eran visitados cada año por alrededor de dos mil personas, aproximadamente. La navegación de cabotaje trajo prosperidad a la región, siendo el poblado de Paso Real el más beneficiado.

La tormenta denominada "El buey de agua", de Octubre de 1895 destruyó los embarcaderos y los grandes almacenes.



EL TRANSPORTE POR FERROCARRIL

El 19 de noviembre de 1837, en ocasión del santo de la reina Isabel II, se inauguró solemnemente el ferrocarril en Cuba, toda una multitud contempló asombrada los ruidosos movimientos de la locomotora. A las ocho de la mañana de ese día salió el primer tren de la Habana en dirección a Bejucal, convirtiéndose Cuba en el séptimo país en el mundo y el primero en América Latina en poseer ferrocarril. De inmediato comenzó la expansión del nuevo medio de transporte a las fértiles y ricas zonas de Güines, San Antonio de los Baños, San Felipe y Batabano. Fueron varias las empresas ferroviarias que rápidamente se constituyeron. El Ferrocarril del Oeste fue la segunda de estas empresas en constituirse en la Habana en 1857. La concesión para crear esta compañía fue solicitada en agosto de 1857 por los hermanos Joaquín y Luis Pedroso Echevarría, cabezas visibles de una de las más antiguas y poderosas familias de la oligarquía habanera. El proyecto de los hermanos Pedroso consistía en el tendido de una línea ferrocarrilera entre la Habana y la Villa de Pinar del Río, cabecera de la más occidental de las provincias cubanas. El motivo económico del nuevo proyecto no era, como en otros casos, la transportación del azúcar, sino la riquísima producción tabacalera de vueltabajo. Solamente en la jurisdicción pinareña se cultivaban más de 3,000 vegas, cuya producción anual se acercaba a las 50,000 cargas (tercios) de la preciada hoja. Como no existían vías férreas en esta región, los cosecheros llevaban sus productos hasta los embarcaderos de la costa sur para remitirlos hacia la Habana, vía Batabano. Algunos interesados en este tráfico habían concebido el plan de construir una pequeña vía férrea entre Pinar del Río y el embarcadero sureño de La Coloma.

El proyecto de los hermanos Pedroso en llevar el ferrocarril hasta Pinar del Río exigía crear una vía férrea de 187 kilómetros, la más extensa de cuantas se habían proyectado en Cuba hasta aquel momento.

A mediados de 1858 se comenzaron los trabajos de la monumental vía. Llegando los servicios del Ferrocarril del Oeste a Artemisa en 1864. En 1866 el pueblo de Candelaria inauguraba el ferrocarril y se esperaba que en menos de tres meses llegara a San Cristóbal, pero demoraron cinco años, llegando en 1871. El pueblo de Los Palacios conoció de los beneficios y ventajas del transporte por ferrocarril en el mes de Agosto de 1876.

Locomotoras de Vapor



Los terrenos en que fue construida la estación, el almacén y otras instalaciones de los ferrocarriles en Los Palacios, fueron cedidos por los Señores Manuel Ajuria, Ignacio María Sangroniz y Santos Villaverde, mediante escritura pública de fecha 29 de mayo de 1876, otorgada ante el Notario Público de la ciudad de la Habana; Dr. Antonio Mendoza y Aranda. El terreno cedido mide: trece mil novecientos cincuenta y ocho metros cuadrados con sesenta centímetros, y según consta, al otorgarse la escritura de cesión del terreno a favor de los Ferrocarriles del Oeste, ya la estación y el almacén estaban fabricados y ocupada la faja de terreno por donde discurre la vía.

Con la llegada del ferrocarril a tierras pinareñas comenzó la inmediata decadencia del transporte por cabotaje, hasta desaparecer totalmente.

En la Guerra de Independencia de 1895, el 19 de enero de 1896, las fuerzas de Cayito Álvarez y Antonio Núñez destruyeron la Estación del Ferrocarril de Los Palacios.

Estos trenes de transporte público, además realizaban el servicio de correos y carga de mercancía. Paraban en todas las estaciones y apeaderos.

Era tanta la exactitud y puntualidad de los trenes en salir diariamente y cumplir con el horario establecido, que su paso y sus pitazos eran utilizados para poner los relojes en hora. Además de negocios que existían y utilizaban el ferrocarril como medio seguro de transportación.

En San Luis, P. del Río residía el Sr. Toribio Torres, quien se dedicaba a vender helados Guarina en las fiestas de los pueblos pinareños y utilizaba el ferrocarril en su negocio. Para obtener los helados a vender en las verbenas de Los Palacios, el Día de la Candelaria en Consolación del Sur, la fiesta de San Juan en San Juan y Martínez, los carnavales en Pinar del Río y en otros lugares, encargaba a la fabrica Guarina un guacal de helados de varias clases y sabores. Este enorme guacal, conteniendo helados, coco glasé, popsicles, bocaditos, etc, etc, venía muy bien envasado con una lona especial y todo recubierto de hielo seco. El importe del precio de los helados y su transporte era a pagar en la Estación del Ferrocarril al ser recibido. Un servicio más que prestaban los trenes.

En 1955 comenzaron a funcionar, Habana-Guane y Guane-Habana, los coche-motor Budd, a veces con arrastre cuando el caso lo requería. Estos modernos y cómodos coches, de color plateado, poseían aire acondicionado, asiento reclinable y servicio de buffet, eran de 2da clase. En 1958 fueron sustituidos por los coche-motor de fabricación alemana Werdingen, más modernos aún que los Budd. Estos coche-motor salían tres diariamente de la Habana con destino a Guane y tres de Guane hacia la Habana.

A partir de 1955 por Los Palacios pasaban doce trenes de pasajeros; seis con destino a Guane y seis con destino a la Habana. Sin contar los de carga y los extras, que venían a cargar azúcar, áridos y otros productos.

En 1957 las veteranas e históricas locomotoras de vapor fueron sustituidas por las modernas Max de fabricación alemana, hidráulicas y consumidoras de diesel. Los centrales azucareros adquirieron de estas viejas locomotoras, donde aún se conservan algunas, y las demás fueron vendidas como chatarra.



Locomotora Diesel



La vaca se va a comer toda la caña.

BOLETINES DE IDA Y VUELTA-ROUND TRIP TICKETS

VALIDOS EN TODOS LOS TRENES Y POR LAS VIAS MAS USUALES

ENTRE ESTACION CENTRAL (HABANA)
BETWEEN

Véase en páginas 59 y 60, la relación de boletines de Ida y Vuelta entre lugares servidos por trenes Eléctricos y Gas-Cars.

Y-AND	1a.	2a.	Y-AND	1a.	2a.
	\$	\$		\$	\$
Agramonte.....*	1.60	.....	Jagüey.....*	1.70	.....
Aguada.....*	2.20	.....	Jaruco.....#	1.00	0.60
Aguacate.....*	1.60	0.80	Jaronó, vía Santa Clara.....*	12.60	9.42
Agüica.....*	3.90	2.40	Jatibonico.....*	9.25	6.20
Alacranes.....*	1.50	.....	Jicotea.....*	5.60	3.50
Alquizar.....X	0.60	.....	Jovejanos.....*	3.20	2.00
Alto Cedro.....*	18.88	13.90			
Amaillias.....*	2.10	.....	Las Ovas.....*	2.00	.....
Antilla.....*	19.88	14.90	Las Tunas.....*	15.90	11.52
Artemisa.....*	0.90	.....	Lezama.....*	1.60	.....
Bacunagua.....*	1.50	.....	Limonar.....*	2.60	1.60
Bainoa.....#	1.30	0.70	Los Arabos.....*	4.20	2.60
Baró.....*	1.80	.....	Los Palacios.....*	1.60	.....
Bayamo.....*	17.63	12.90			
Bolondrón.....*	1.30	.....		

ENTRE PINAR DEL RIO

Y	CLASE UNICA	Y	CLASE UNICA
	\$		\$
Bacunagua.....*	0.90	MANGAS.....*	1.20
Candelaria.....*	1.00	Oceguera.....*	1.20
Consolación.....*	0.30	Paso Real.....*	0.60
Estación Central.....*	2.00	Puerta de Golpe.....*	0.30
Herradura.....*	0.40	San Celsibal.....*	0.90
Los Palacios.....*	0.70	Taco Taco.....*	0.90

SERVICIO DE BUFFET - BUFFET SERVICE

Arrendatario / Caterer: **Vicente Valcarlos**

Nos. 3-4 Habana-Caibarién

Estos trenes cuentan con un excelente servicio de buffet, pudiendo obtenerse entre otras cosas lo siguiente:

These trains offer an excellent buffet service. The menu comprises the following items amongst others.

Sopa.....	\$ 0.15	Soup.....	
Bife de filete.....	0.30	Tenderloin steak.....	
Pollo (1/2).....	0.40	Chicken (1/2).....	
Pollo (1/4).....	0.20	Chicken (1/4).....	
Tortilla natural.....	0.15	Omelette.....	
Revoltillo natural.....	0.20	Scrambled eggs.....	
Tortilla con Jamón.....	0.20	Ham omelette.....	
Tortilla con Petit Póis.....	0.20	Omelette with Petit Póis.....	
Huevos a la orden.....	0.10	Eggs to order.....	
Huevos con Jamón.....	0.25	Ham and eggs.....	
Arroz con pollo.....	0.30	Chicken and rice.....	
Costilla de Puerco.....	0.15	Pork chops.....	
Ensalada.....	0.10	Salad.....	
Sandwiches.....	0.20	Sandwiches.....	
Café con leche.....	0.05	Coffee and milk.....	
Café solo.....	0.05	Coffee (black).....	
Leche fría pomó.....	0.10	Iced milk.....	
Cervezas nacionales.....	0.15	Native beer.....	
Cervezas extranjeras.....	0.20	Imported beer.....	
Refrescos botellas.....	0.10	Soft drink.....	
Agua mineral nacional.....	0.10	Native mineral water.....	
Agua mineral extranjera.....	0.20	Imported mineral water.....	

Tobacos y cigarros a precios corrientes. Cigars and cigarettes at current prices.

REBAJA EN PASAJES

A LOS MAESTROS DE INSTRUCCION PUBLICA

Durante el Curso Escolar, se les expondrán a los Maestros de Instrucción Pública, cuadernos de 12 y 24 billetes de 1ra. clase ó de 24 billetes de 2da. clase, para viajar entre dos lugares cualquiera de esta Compañía, con la rebaja del 75% sobre los precios de la Tarifa General ó el 25% sobre el importe de los boletines de ida y vuelta entre aquellos lugares en que los hubiere establecidos. Entre lugares de las Líneas Eléctricas de Güines y Rincón, esta rebaja quedará reducida al 50% sobre el precio de los boletines de ida solamente.

Los pedidos para estas rebajas deben ser presentados con la anticipación necesaria al Jefe de Estación, en un modelo de solicitud que tiene impreso la Compañía y que el Jefe de Estación suministrará en cada caso.

REBAJA EN PASAJES

A LOS ESTUDIANTES EN GENERAL

A los estudiantes en general, no mayores de 18 años, se les concederá el 50% de rebaja en sus pasajes, sencillos o de ida y vuelta, que utilicen para su asistencia a clases. Al efecto la Empresa proveerá a los interesados de Cartas-Autorizaciones, que podrán solicitar personalmente en la Oficina principal de la Compañía o por conducto del Jefe de la Estación más próxima a su domicilio.

Los estudiantes del Instituto y Normalistas se identificarán mostrando el carnet de su matrícula, tanto para obtener la Carta como para adquirir su boletín rebajado, y los estudiantes de Colegios o Academias privadas, se identificarán por medio de un Certificado del Director del Plantel en que cursan sus estudios, obteniéndose éste por duplicado uno para acompañar a la solicitud de la Carta-Autorización y el otro lo retendrá en su poder el estudiante para exhibirlo al Conductor del tren con el boletín.



Esquina de Bárcenas. Locomotora. Calle A. Maceo.

Itinerario del Ferrocarril
(Habana - Guane y Guane - Habana)

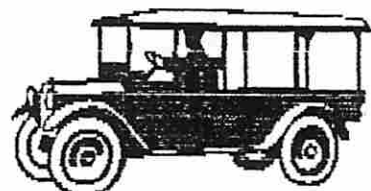
Locomotoras de vapor, después las hidráulicas alemanas diesel
(a partir de 1935)

Tren Número	Salida de:	Llegada a Los Palacios	Llegada a:
13	Est/Central 5.45 AM	8.40 AM (2 h, 55 m)	Guane 12.09 AM
14	Guane 5.35 AM	7.30 AM (1 h, 55 m)	Est/Central 11.59 AM
15	Est/Central 7.45 AM	10.26 AM (2 h, 41 m)	Guane 2.08 PM
16	Guane 11.30 AM	1.56 PM (2 h, 26 m)	Est/Central 5.59 PM
17	Est/Central 1.45 PM	4.51 PM (3 h, 6 m)	Guane 8.10 PM
18	Guane 3.35 PM	5.42 PM (2 h, 7 m)	Est/Central 10.03 PM

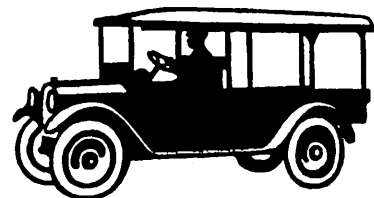
Coches Motor Budd, después los Werdingen
(a partir de 1955)

Tren Número	Salida de:	Llegada a Los Palacios	Llegada a:
180	Guane 5.00 AM	7.26 AM	Estación Central 10.08 AM
181	Estación Central 6.35 AM	9.17 AM	Guane 11.42 AM
182	Guane 1.00 PM	3.19 PM	Estación Central 6.07 PM
183	Estación Central 12.10 PM	2.47 PM	Guane 5.13 PM
184	Guane 6.10 PM	8.44 PM	Estación Central 11.17 PM
185	Estación Central 6.30 PM	9.11 PM	Guane 11.35 PM

EL TRANSPORTE TERRESTRE



EL TRANSPORTE TERRESTRE



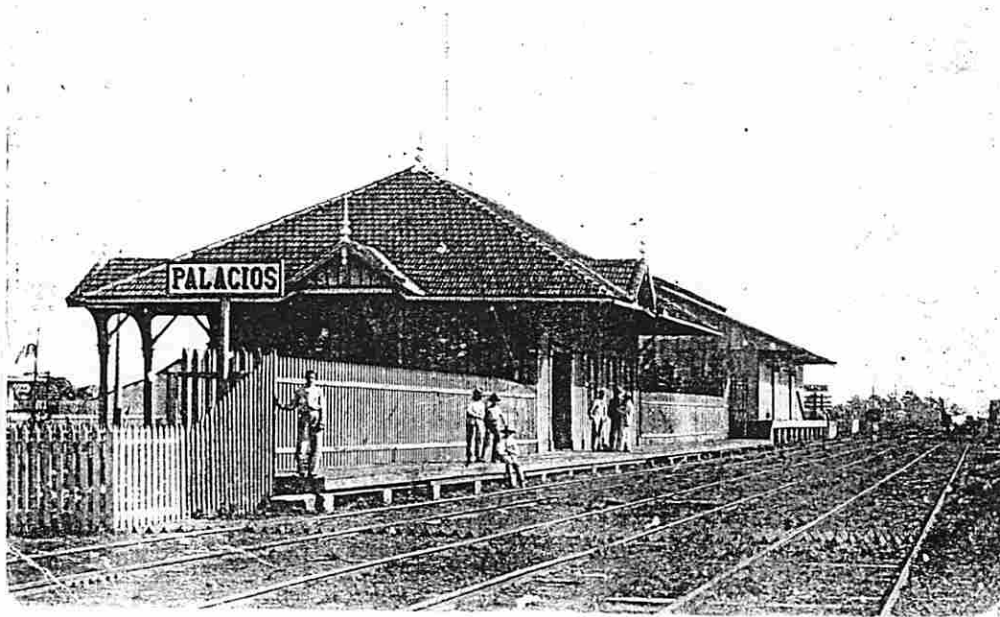
-Se mantiene la certeza que el español Manuel Inclán, radicado en Los Palacios, fue el primero que realizó las funciones del transporte público automotriz en este pueblo. Poseía un pequeño ómnibus de fabricación francesa "Lafayette" (tres patá), de los primeros que entraron al país. Su carrocería era de madera y sin techo. Durante años el mismo se encontraba en una cochera aladaña a su hogar en la Calle Serafín García, hoy Calle 28, lugar donde sus hijas Chavela y Beba poseían y operaban la Academia Inclán.

-Prontamente el pueblo de Los Palacios se relacionó al transporte terrestre y el 2 de mayo de 1925, con motivo de los festejos patronales, con el comienzo de la celebración de las verbenas palaceñas, se llevaron a efectos en su suelo carreras de automóviles. Siendo esta carrera la primera celebrada en la provincia de Pinar del Río y donde participaron famosos corredores de la Habana y otros lugares.

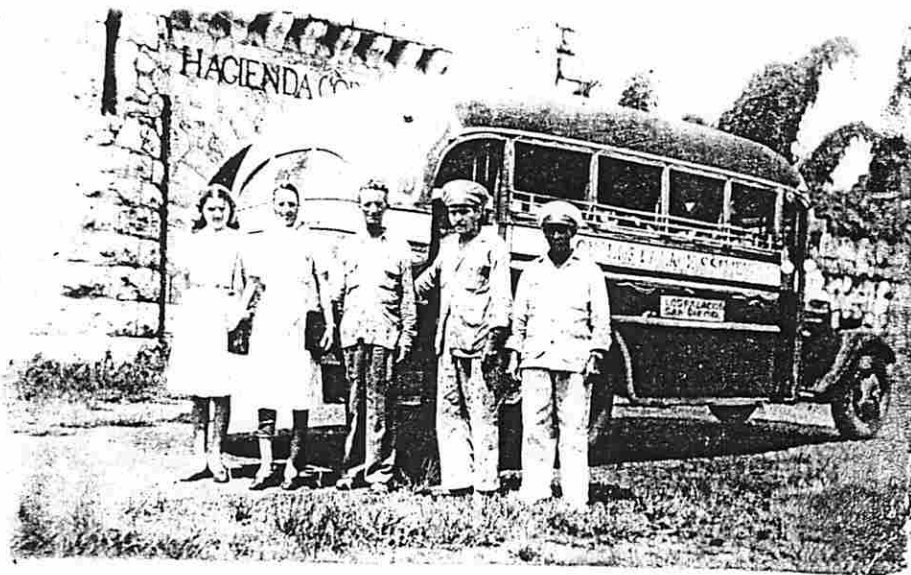
-Fueron varios en nuestro pueblo los que se dedicaron al negocio del transporte público por carretera. - Los palaceños mayores de cincuenta años aun se acuerdan de las guaguas llamadas las "amarillas" y "las verdes". Los nombres de Ventura Inclán, Gumersindo González, César García Suárez (Sonte) y su hermano Luis, Ciprián Cruz, Félix la Biajaca, el español Francisco Bargeiras, Félix Oliva y otros más como empresarios o propietarios, se mantienen en el recuerdo de los palaceños, conjuntamente con los chóferes y conductores; Antonio Díaz Monzón, Francisco y Valentín Hernández, Heriberto Blanco, Amparo Casanueva, Eugenio Orozco, Manolito Casanueva, Rodobaldo Orozco, Orlando Valle, Orlando Inclán, los hermanos Pedro, Ismael y Raúl Valetón, Ricardo Díaz, Luis (Tina) Pérez, los hermanos Arteaga, Tata y Cheo Almora, Eleno García, Tito García y otros. Los mecánicos Pablo Díaz (Güira), Enrique (Tata) Sotolongo y su hijo Máximo y Luis Zayas. El ponchero Loreto Solano (Pancho Bolo) y el oficinista Juan Carmona (Bachiche).

-A mediados de la década de los años cuarenta existían en Los Palacios dos corporaciones o asociaciones de ómnibus que se dedicaban a la explotación del transporte público, que cubrían el trayecto de Los Palacios, hasta Paso Real y San Diego, pasando por el Entronque de Los Palacios. En diciembre de 1945 la Comisión de Transporte concedía nuevos permisos a estas rutas de ómnibus, que comprendían el itinerario de Los Palacios a San Diego y de Paso Real a Los Palacios. Estas dos asociaciones de ómnibus, que prestaban sus servicios desde el propio pueblo de Los Palacios, se les conocía popularmente, dado su color, por las "amarillas" y las "verdes". Las amarillas estaban asociadas a la C.O.A (Cooperativa de Ómnibus Aliados). Tenían su nave y taller en la Calle 30, entre 23 y 21, lugar donde años más tarde funcionó la Piquera de Taxis. Su recorrido era: de Los Palacios al Entronque de Los Palacios, siguiendo por la Carretera Central hasta llegar a San Diego y de Los Palacios a Paso Real, siguiendo por Paso Quemado, el Jagüey y toda la zona hasta llegar a San Diego. Los dueños de las guaguas amarillas lo eran Luis y César García, conocido por Sonte. Años más tarde César se convirtió en dueño absoluto de las amarillas, al comprarle su parte a su hermano Luis. Entre los empleados de aquellos años se recuerdan a; Inés B. Almora (Tata), Amparo Casanueva, Manuel Díaz (Carabelas), los hermanos Zoilo y Guango Castillo, Tito R. García y otros.

-Las "verdes" fueron creadas en 1945, su recorrido era Los Palacios a San Diego, vía Entronque de Los Palacios. Sus dueños fueron Félix García y un español nombrado Francisco Bargeiras, quien



Estación del Ferrocarril en el pueblo de Los Palacios.



Omnibus (Verdes) de San Diego. De derecha a izquierda: El "chauffer" Antonio Díaz Monzón (Pirulí) y el conductor Valentín Hernández, frente a la entrada de la Hacienda Cortina.



Un puente en la Carretera Central



Carretera Central. A la derecha un cañaveral.

en 1950 compró su parte a Félix García, quedando como único dueño. Estos ómnibus tenían su nave y parqueaban al fondo de la "Casa Pepe", entrando por la Calle Céspedes, hoy Calle 24. Comenzaban a recoger pasaje frente al "Hotel Casanueva" en Maceo # 7. Los primeros empleados de esta ruta fueron Lucio Suárez, Valentín Hernández, Antonio Díaz Monzón y Chano Corchero. El servicio comenzaba a las 6.00 AM y terminaba a las 8.00 PM con salida cada una hora. Su carrocería y piso era de madera enchapada y se reconstruían en un taller de carpintería que poseía Bargeiras en la Lisa. En 1957 Sonte le compró a Bargeiras las guaguas verdes y pasaron a ser parqueadas y atendidas técnicamente en la nave de la Calle 30, junto a los demás ómnibus de su propiedad.

-En 1948 fue constituida una ruta que desde el Entronque de Los Palacios se dirigía a la zona montañosa de Rancho Mundito y Sabanilla, con un ómnibus propiedad de Gumersindo González. Funcionaba en esta ruta como chofer Andrés Ávila, Rolando Rodríguez como conductor y Eugenio Orozco de suplente. En 1949 le fue concedido permiso a Gumersindo González para que su ruta llegara hasta Los Palacios. En ese propio año se incrementó la ruta con un nuevo ómnibus propiedad de Ventura Inclán, el cual era manejado por el propio Ventura y años más tarde por sus hijos, teniendo a Eugenio Orozco como conductor.

-En el año 1950 siguió creciendo esta ruta a las montañas con la puesta en función de otro ómnibus propiedad de Calixto López, en el mismo comenzaron a trabajar Heriberto Blanco de chofer, los hermanos Perico y Rodobaldo Orozco de conductores, también en estas funciones Pedrito Martínez (Malanga). Estos carros parqueaban y eran reparados en el taller de Tavo Sordo, situado al fondo de su hogar en la céntrica Calle 23. Esta ruta realizaba cuatro viajes diarios por cada ómnibus; comenzando con 4, después con 8 y por último con 12 viajes diarios desde Los Palacios hasta la zona montañosa de Rancho Mundito y Sabanillas.

-En 1954 esta ruta de viajes a las lomas, como se le conocía, fue comprada por César García y sus carros pasaron a parquear para la nave de su propiedad en la Calle José Palacios, entre Maceo y Martí, hoy Calle 30, entre 21 y 23. Lugar donde unos años más tarde se convertiría en una pequeña Terminal.

-El empresario César García Suárez se convirtió en dueño absoluto y único operador de los ómnibus existentes en Los Palacios, llegando a poseer once de aquellos anticuados carros. Los mismos siguieron con sus colores de amarillos y verdes y su organización. Los amarillos, que estaban asociados a la COA, con 4 carros, tres trabajando y 1 de repuesto, realizaban 18 salidas diarias con destino a San Diego, utilizando el itinerario Los Palacios - Paso Real - San Diego. Los verdes, con 3 carros, dos trabajando y 1 de repuesto, efectuaban 16 salidas diarias para San Diego siguiendo el itinerario de Los Palacios - Entronque Los Palacios - San Diego. Con destino a Rancho Mundito y Sabanillas, disponiendo de 4 carros para esa zona, tres trabajando y 1 de repuesto, se efectuaban diariamente 18 salidas. En muy contadas veces, dejó de salir el ómnibus en el viaje previsto, porque existía uno de repuesto. Así como el caso de no poder concluir el viaje por roturas en el mismo, eran muy pocas.

-Trabajaban en la atención técnica y administrativa de estos ómnibus; los mecánicos Enrique Sotolongo (Tatá) y Julio García, que entró a trabajar por Pablo Díaz (Güira) al mudarse este para Bauta en 1956; asistidos de los ayudantes Luis Zayas, Rufino Cabrera y Máximo Sotolongo. Como ponchero el conocido Pancho Bolo y de oficinista Juan Carmona (Bachiche), quien tenía las funciones de estar al frente del almacén de piezas de repuesto, de despedidor, recaudador del dinero y pagador. Los mantenimientos (fregados y engrases) se efectuaban en el Servicentro Dayton en el Entronque de Los Palacios. Se abastecían de combustibles y aceites lubricantes en el Servicentro

“Esso” en Los Palacios.

-A otras zonas dentro del municipio también les llegaba el transporte público terrestre, como el Central La Francia y la Playa Dayaniguas. Para ir de Los Palacios al central existía un carro de línea llamado “El Cuche”, el que llegaba hasta los bateyes de Santa Rosa, Guasimal, Corralitos y otros caseríos existentes en las colonias cañeras de la zona. Este carruaje, además de transportar pasajeros, llevaba mercancía para las bodegas existentes en los sitios mencionados y acarreaba carbón vegetal de esos lugares hasta Los Palacios. Los dueños de este medio de transporte fueron Ciprián Cruz y Waldo Roque y entre sus empleados estaban: Juan Padilla, Rafael Solano, Ricardo Perdomo, Francisco Torres, Israel Calderón, Rafael Cruz (Felo) y Juan Domínguez. A mediados de los años cincuenta Ciprián Cruz puso en funcionamiento una guagua que, paralelamente con el Cuche, realizaba viajes de Los Palacios a La Francia.

-A partir de 1950 dos guaguas propiedad de Félix Oliva Cobo realizaban viajes de Paso Real a Cubanacán y en la temporada de playa y semana santa llegaban hasta Dayaniguas. Estos ómnibus realizaban 10 viajes diarios. Entre sus empleados estaban: Paulino Negrín, José L. López Cuenca, Francisco Romero (Pancho Flores) y el mecánico Héctor Crespo.

-Robustecían el transporte en Los Palacios seis entradas diarias que hacían a Paso Real, desde la Habana y pasando por Los Palacios, ómnibus de la Ruta 35. Los chóferes de estos ómnibus marcaban su llegada y salida en un reloj situado para el caso en la Bodega de Pedro Martín en Paso Real. Los dos ómnibus de la Ruta 35, (el 1041 y 1042) que a partir de 1949 salían diariamente de Los Palacios para la Habana. Eran conducidos por Pablo González y su hijo Julio González Iglesias (Lilo). La infinidad de autos de alquiler existentes en Los Palacios y Paso Real, algunos con salidas diarias con destino a la Habana y Pinar del Río. El buen número de camiones porteadores en ambas localidades. La abundante y constante circulación de ómnibus, de servicio regular o especial, que pasaban por el Entronque de Los Palacios procedentes de la Habana y Artemisa rumbo a Pinar del Río y de Pinar del Río a viceversa, que le permitían a los residentes de Los Palacios el abordar un transporte para emprender un viaje antes que transcurrieran 30 minutos de haber salido en busca de transportarse.

DEDICACIÓN:

-A todos aquellos que de una forma u otra tuvieron que ver con el Transporte Público en Los Palacios. Muchos moran en el Oriente Eterno, otros disfrutan de una merecida jubilación. Sea para ellos este trabajo un testimonio de recuerdo y gratitud.

Mi agradecimiento a:

-Rolando Cordero Alfonso, Juan Carmona Lugo (Bachiche), Armando Robaina González (Pipo) y Orlando L. Núñez Fernández (en el Oriente Eterno), que sin el concurso de sus modestos aportes me hubiera sido imposible este trabajo.

Mi agradecimiento más absoluto a:

-Luis Arteaga Hernández y Ricardo Díaz Capote trabajadores jubilados del transporte en Los Palacios con más de 40 años de labor en el mismo, por los datos ofrecidos y su disposición espontánea y entusiasta a cooperar con este trabajo del Transporte Público en Los Palacios.

Bibliografía

***-Periódico “El Esfuerzo” (Los Palacios) Año 3. No. 55 Dic/1945.
-Revista “Vitrail” Año VIII, No. 44 Julio/Agosto 2001. Pág. 28.***



-“Caminos para el Azúcar”, Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez, Editorial Ciencias Sociales 1987.

páginas 80,81 y 82.

-Legajos y Documentos de la notaría del Dr. Antonio Mendoza y Aranda (1876). Archivo Nacional de Cuba.

-Folleto “Itinerario del Ferrocarril del Oeste”, 1935.

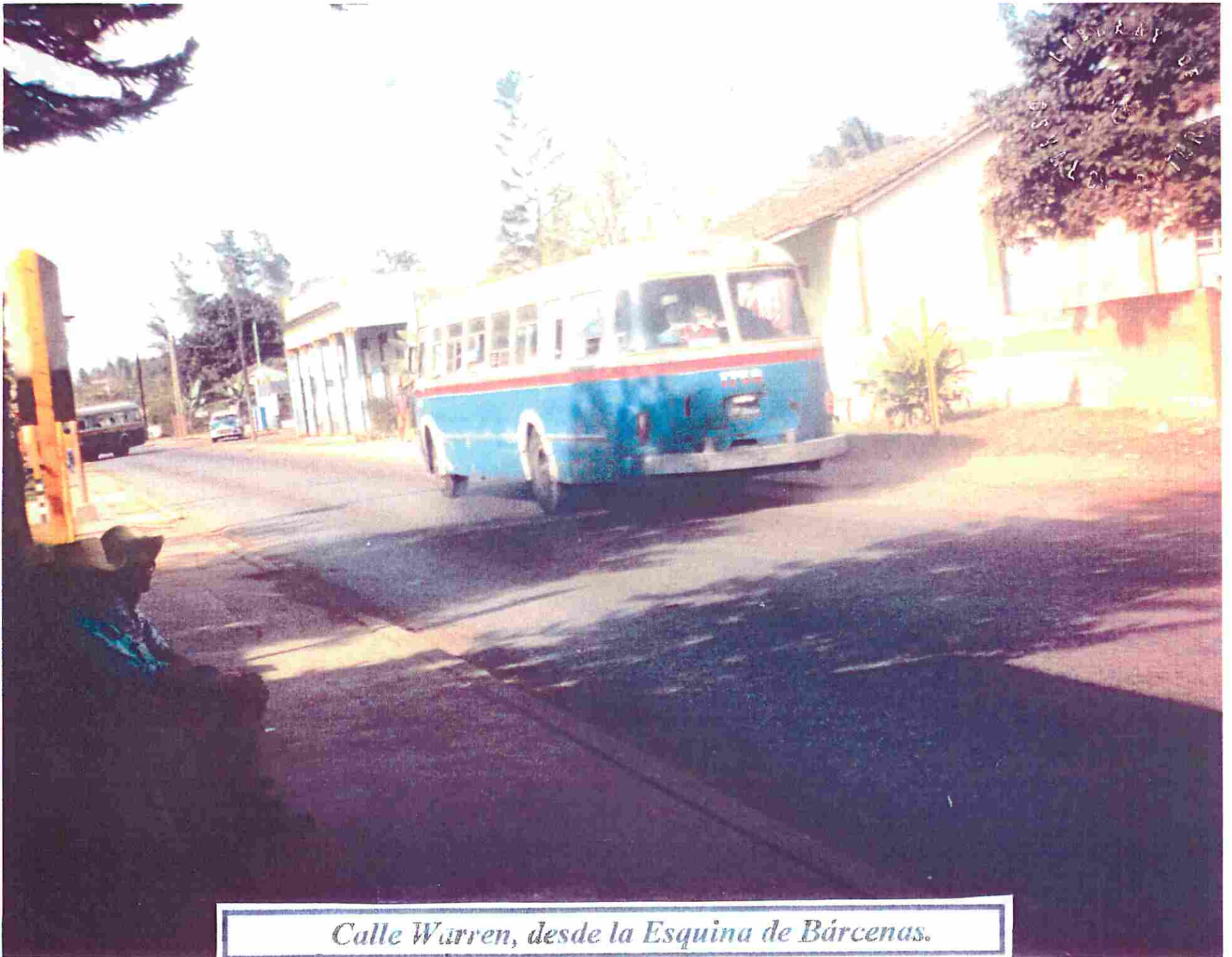
-Folleto “Itinerario del Ferrocarril del Oeste”, 1955.

-“Recordando a Los Palacios”, Osvaldo Gotera Tomo I y Tomo II.

-Geografía de la Isla de Cuba, Esteban Pichardo (1854)

-Notas Sociales de Los Palacios, Manuel Medel Nodarse, Periódico “El Mundo”, 10 de mayo de 1925.

-Historia Local de Los Palacios (archivos), Lic. Luis Martínez Zamora y Rolando Cordero Alfonso.



Calle Warren, desde la Esquina de Bárcenas.



La Checa. Omnibus.

SERVICIO TELEFÓNICO



LOS PALACIOS

En este Centro están comprendidos los abonados de PASO REAL

Abay Abay Heriberto - Martí- 29.....	51	Díaz Valdés Felipe - Bga Carr central...	503-11
Abay Milián Germañ - Ferret Warren.....	141	Dorta Duque Dr Manuel - Abog C Central	506-3
Alcaldía Municipal- Maceo.....	101	Fernández Anibal - Finca Desvelo Km 117.	503-3
Alfonso Remedio Juan - Carr de P Real...	505-2	Fernández Francisco - Carr Central.....	503-6
Alonso Ramón - Bga Maceo 44.....	129	Fernández José Benito	
Alvarez Valdés Higinio - Maceo 74.....	132	Entronque de los Palacios.....	503-8
Angeles Los - Finca Finca Los Angeles...	504-2	Fernández Medel Anibal	
Atlantic Refining Co of Cuba - Petrol		GODOY-SAYÁN J Martí 56....	113
Martí 18.....	53	Fernández Rodríguez Dr Félix	
Barraquiso Etna - Modas Martí 25.....	120	Med J Martí 47.....	125
Barroso Ramón - Clin Ajuria 10.....	110	Fontela Sordo José - Ropa Maceo 40.....	128
Blanco José María - Martí 63.....	131	Fragoso Gil Dr M Angel - 'Med-Martí 46...	116
Bonachea Worton Alex - R Cruz 122.....	139	Francia La - Central Maceo.....	147
Brito Rafael - S García 18.....	117	Francia Sugar Co La - Est del Ferr Maceo	145
Caballero Raúl - Farm C Paso Real.....	505-3	Central La Francia.....	501-4
Calderón Joaquín - Farm Maceo 34.....	109	Fuentes Valdés Tomás	
Casa Amadeo - Bga Céspedes 9.....	22	Carr de los Palacios.....	504-7
Casa de Modas - Ropa Martí 25.....	129	Fuster Sosa Dr Emilio - Dent Warren 39..	112
Casa Grande La - Ferret J Martí 47.....	115	García Bernardo - Bga C Central Km 123..	504-4
Casa Pepe La - Ropa Maceo 40.....	128	García López Diono - Bga Céspedes 9.....	22
Celorio Sena Dr Julio - Piñera 18.....	52	García Rodríguez Amadeo - Warren.....	111
Collazo Aurelio - C Central Km 112.....	503-10	Gómez y Co - Ferret Martí 47.....	115
Comp Agrícola Carpinet		González Morqa Amadero - Tda Mixta	
Central La Francia.....	501-3	Paso Real de San Diego.....	502-5
Comp Azucarera La Caridad - Central		González Quiñones Dra Roselia - Méd	
Maceo 82.....	147	L Fernández 3.....	103
Comp Ganadera Arroyo Manso - Ganad		Guergo Durana María Dolores - Maceo 10..	21
Carr Central Km 17.....	503-2	Hernández Armando - Jta Educ Martí 34..	138
Cuartel de la Guardia Rural - Warren....	148	Hernández Reyes Antonio - Viv Maceo 57..	108
CUBAN TELEPHONE CO Martí 43	150	Importadora Central - Viv Av Menocal 13,	37
Delicias Las - Bga José Martí 56.....	113	Inclán Buria Francisco - Bga	
Díaz Gutiérrez José - Bar Maceo 5.....	123	Carr Central Km 119.....	503-4
Díaz Dr Lucilo - Finca Naranjal.....	503-7	India La - Bar Maceo 5.....	123
Díaz Dr Lucilo - Med Maceo 58.....	106	Jefatura de Policía - Warren.....	102
		Jiménez Garriga Eduardo - Maceo 98.....	136
		Lamelas Pérez Antonio - Farm Maceo 24...	142
		Layton - Gge Entronque de los Palacios..	504-6
		Leza Garrido Antonio - Lab Céspedes.....	124
		Leza - Lab Céspedes.....	124
		López Cuenca Manuel - Paso Real.....	502-2
		López Morales Armando - Gge	
		Entronque de Palacios.....	504-6
		Llave La - Bga Paso Real de San Diego...	502-6
		Martín Pedro - Bga P Real de San Diego..	502-6
		Martínez Echevarría Radamés - Paso Real.	505-5
		Martínez Medina José Luis - Gge	
		Paso Real de San Diego.....	505-4
		Medel Vda de Fernández Juana - Bga	
		José Martí 56.....	113
		Menéndez José - Farm Martí 44.....	118
		Ministerio de Defensa Nacional	
		Jefatura de Policía Maceo.....	102
		Molino Arrocerero de los Palacios	
		Carr del Central La Francia.....	507
		Morales Dr Nicolás - Med Ajuria 14.....	133
		Muñoz Rodríguez José Luis - T Mec Warren	504-8
		Norton Bonachea Alex B - Finca	
		Finca Los Angeles.....	504-2
		Nueva Paz La - Bga Carr Central.....	503-11
		Orizondo Alfredo - Farm Calzada.....	502-4
		Pérez María Luisa - Paso Real de S Diego	502-3
		Ramírez Roy Bertha - Serafin García 19..	137
		Revoltoza La - Bga Maceo 44.....	129
		Río Menéndez José del - Maceo 88.....	107
		Rodríguez Crescencio - Dpto Comercial	
		Central La Francia.....	501-2
		Rodríguez Llano Juan - Ramón Cruz.....	144
		Rodríguez Pedro - Funer L Fernández 13..	126
		Rodríguez Pedro - Ofc Carr de Palacios..	504-9
		Santa Rita - Farm Maceo 46.....	114
		Sarrapiñana Francisco - Farm Maceo 46...	114
		Suárez García Luis - Dpsto Martí 57.....	49
		Torres Arcadio - Ramón Cruz 15.....	105
		Tapia Arroizarena Gustavo - Ofc	
		Martí 36.....	50
		Tapia Roizarena Gustavo - Ofc Maceo 84..	135
		Tropical La - Dpsto Martí 57.....	49
		Valverde Medel Eladio - Céspedes 7.....	164
		Viera Hernández Anacleto - Contrat Maceo	100

