

A detailed botanical illustration in a sepia or brownish-gold tone. The image shows several vertical stalks of sugarcane with distinct nodes and internodes. To the right, there are two large, feathery panicles (inflorescences) with many long, thin spikelets radiating from a central point. The background is a light, textured surface, possibly paper or parchment, with some faint, smaller drawings of plant parts scattered around.

De los cañaverales a la fábrica

El transporte por carreta, ferrocarril y  
camión

**La transportación de caña al molino era una tarea que consumía gran parte de los recursos. La primera aplicación de ferrovías en Puerto Rico fue para el arrimo de la caña al batey de la hacienda azucarera.**







**La primera hacienda que comenzó a utilizar vías portátiles para los carretones de vagones movidos por bueyes fue la Hacienda Mercedita de Ponce. Luego fueron locomotoras en vías fijas junto a carretones y vías portátiles las que llevaban la caña desde el corte hasta algún punto, así procesaban una gran cantidad de**

# Tren de Caña



# El tren en Puerto Rico

**Su mantenimiento estuvo atado a la industria azucarera.**

\* La construcción de un sistema de trenes en Puerto Rico comenzó en los últimos años del dominio español, y se aceleró bajo el nuevo gobierno estadounidense.

\* El tren recorría los litorales costeros, lugar donde se ubicaban, además, los principales sembradíos de caña de azúcar, con sus respectivas centrales, que estaban conectadas a la red ferroviaria.

\* Desde San Juan, la ruta llegaba por el este hasta Humacao, y por el oeste daba la vuelta a la isla hasta Guayama, pasando por Ponce. Era el principal medio masivo de transportación, aparte del automóvil.

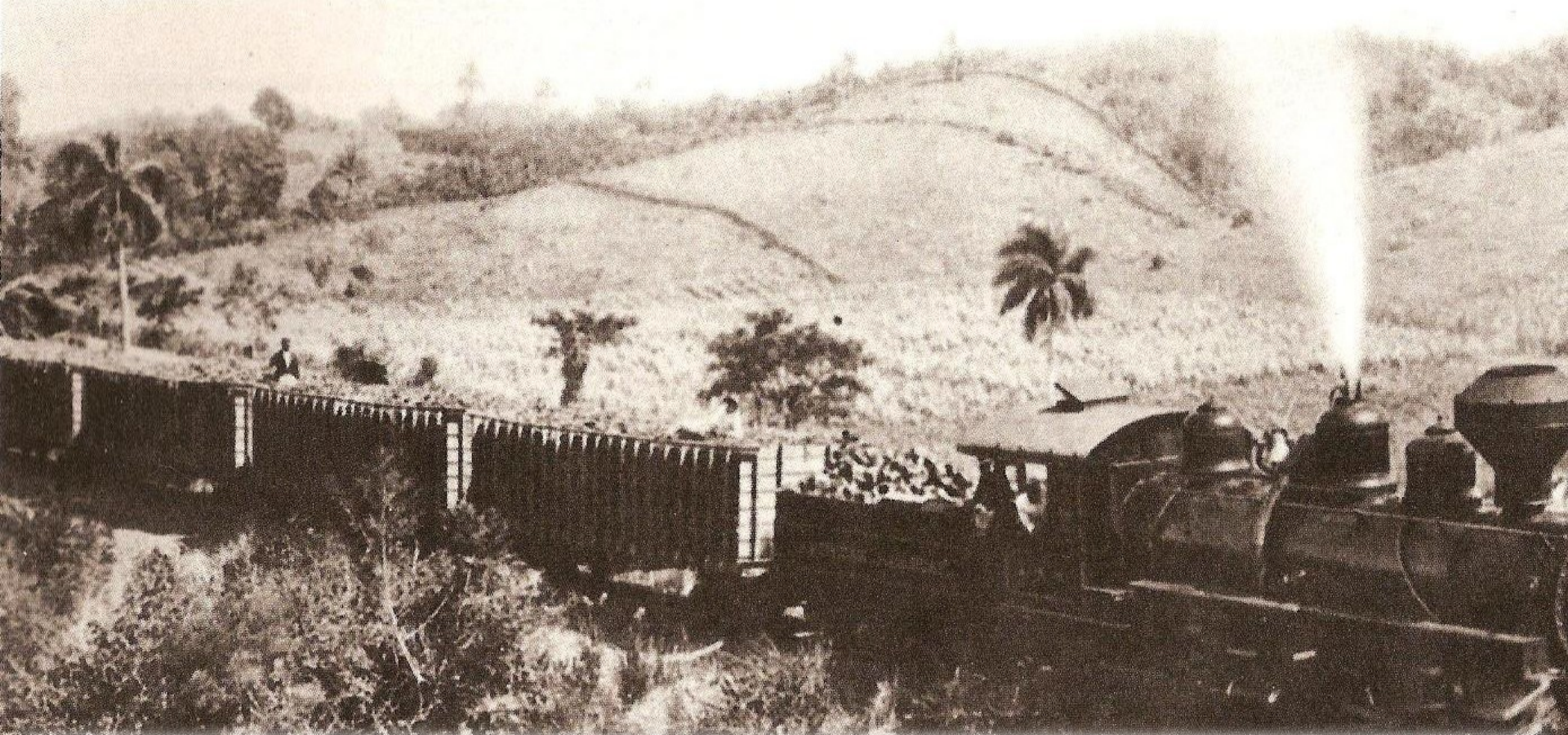


**El 3 de marzo de 1888 el Sr. Ivo Bosch y Puig en subasta pública ofreció la oferta de 9,928,000 pesos para comprar una franquicia para desarrollar un ferrocarril en Puerto Rico, la que se aprobó el 15 de abril de 1888. Sin embargo, traspasó la concesión el 8 de junio de 1888 para la construcción y operación de un ferrocarril que circunvalara la isla. Así nació “LA COMPAÑIA DE FERROCARRILES DE PUERTO RICO” (C.F.P.R.), establecida en Madrid, España pero con capital francés.**

## Central San Vicente , Vega Baja (1873 – 1967)



**El tren recorría los litorales costeros, donde se ubicaban los principales sembradíos de caña de azúcar, con sus respectivas Centrales Azucareras. Así se transportaba el producto desde las haciendas.**



**Las centrales dependían de que la infraestructura de transporte de caña pudiera arrimar suficiente cantidad como para mantenerse operando a capacidad las 24 horas. De esa forma, podían asumir la cuantiosa inversión de capital y producir ganancias. Esto explica el fenómeno de localización de centrales azucareras después de 1900 en las regiones donde ya operaba el ferrocarril para el 1898. El ferrocarril público permitía a los agricultores transportar su caña hacia las Centrales.**



# Tren de la Central Mercedita



# Tren de la Central Fajardo



RODRIGUEZ ARCHIVES

M. SANCHEZ HNO

EN LA CENTRAL FAJARDO

**En el 1898 tras la Invasión Estadounidense. Los inversionistas de esa nación se interesaron en invertir en la industria azucarera de la Isla. Sin embargo, vieron la necesidad de mejorar el sistema ferroviario y lo adquirieron, dando paso a la “American Railroad Co.” (A.R.R. 1902-1920), que movió 90,000 vagones de caña en la zafra de 1929.**

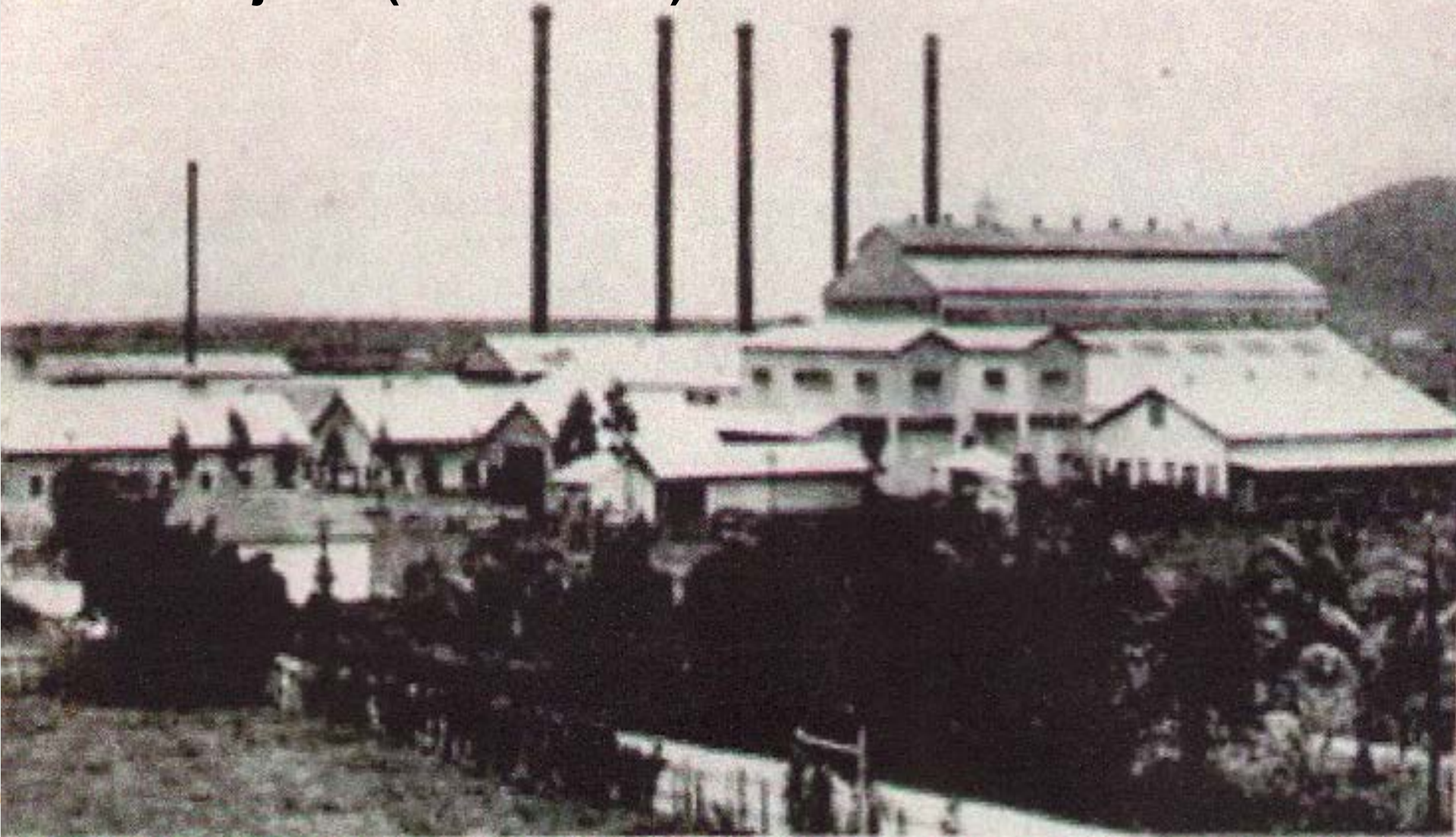


**Central Pagán, Añasco (1898 – 1918)**



**En el año 1904 se formó la “Ponce And Guayama Railroad Company” una corporación subsidiaria de la Central Aguirre en Salinas (1898-1991)**

## Central Fajardo (1905 – 1977)



**“La “Fajardo Development Co.” era propiedad de la Fajardo Sugar Co. y era utilizada por la “American Railroad” desde Carolina hasta Naguabo.**



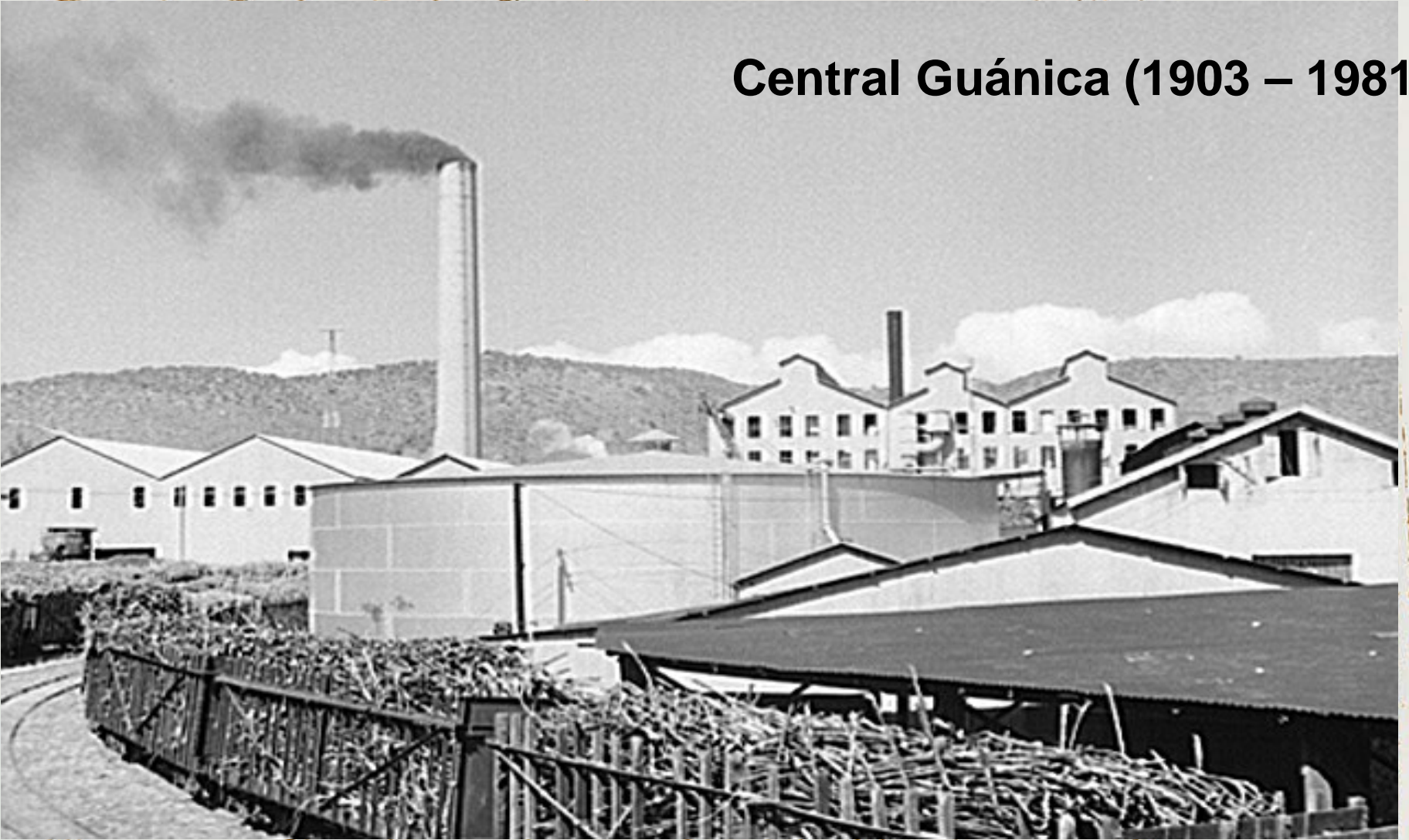
**Tren llevando caña a la Central Fajardo**

## Central El Ejemplo, Humacao (1896 – 1961)



**Las vías de “Ferrocarriles Del Este” (Eastern Railroad) eran utilizadas por la “American Railroad” para servicio de carga y pasajeros entre San Juan y Humacao.**

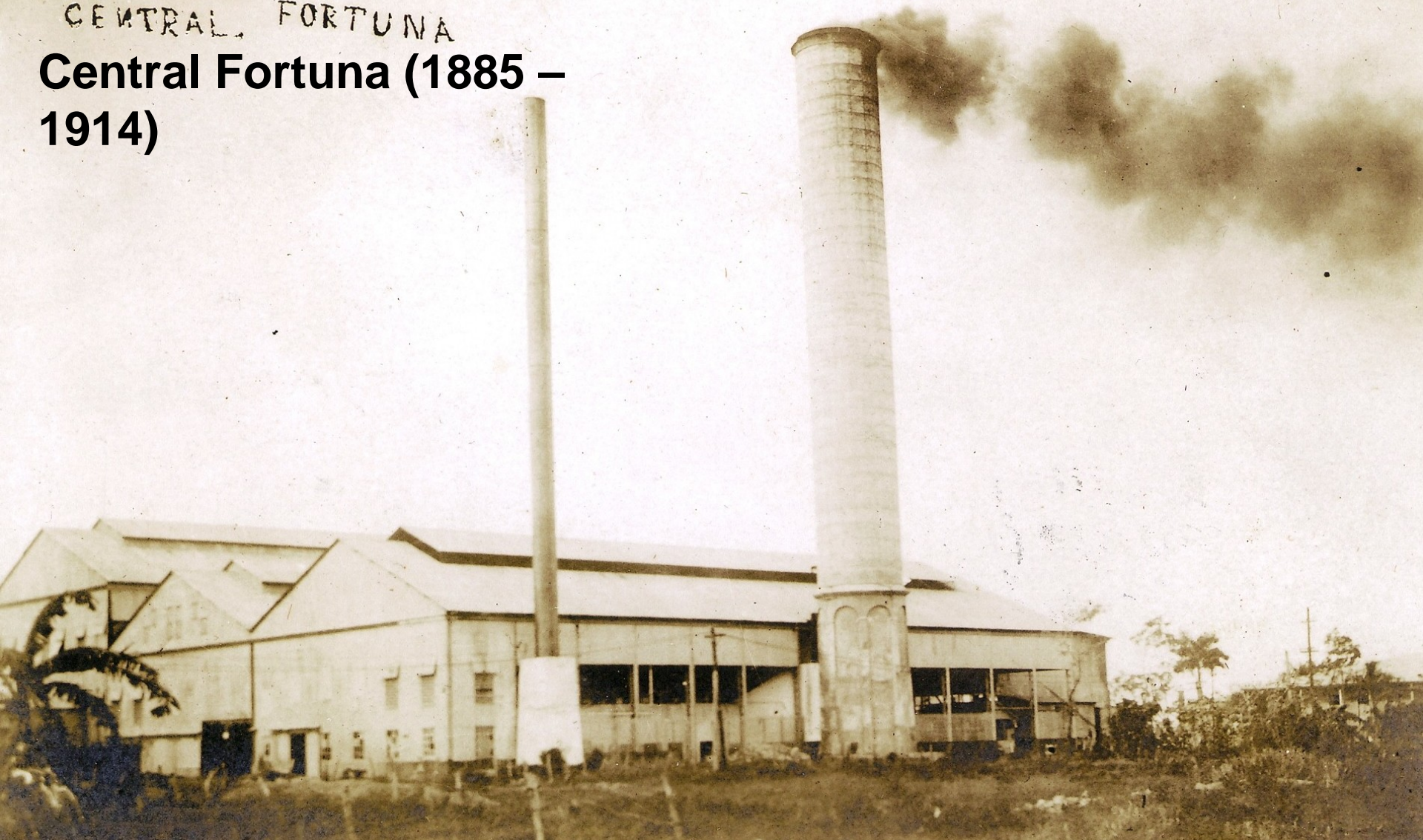
## Central Guánica (1903 – 1981)



**Como vemos, muchas de las Centrales poseían su propio sistema de trenes y vías internas a menor escala, con el propósito de movilizar la caña desde los sembradíos hasta el batey de la central.**

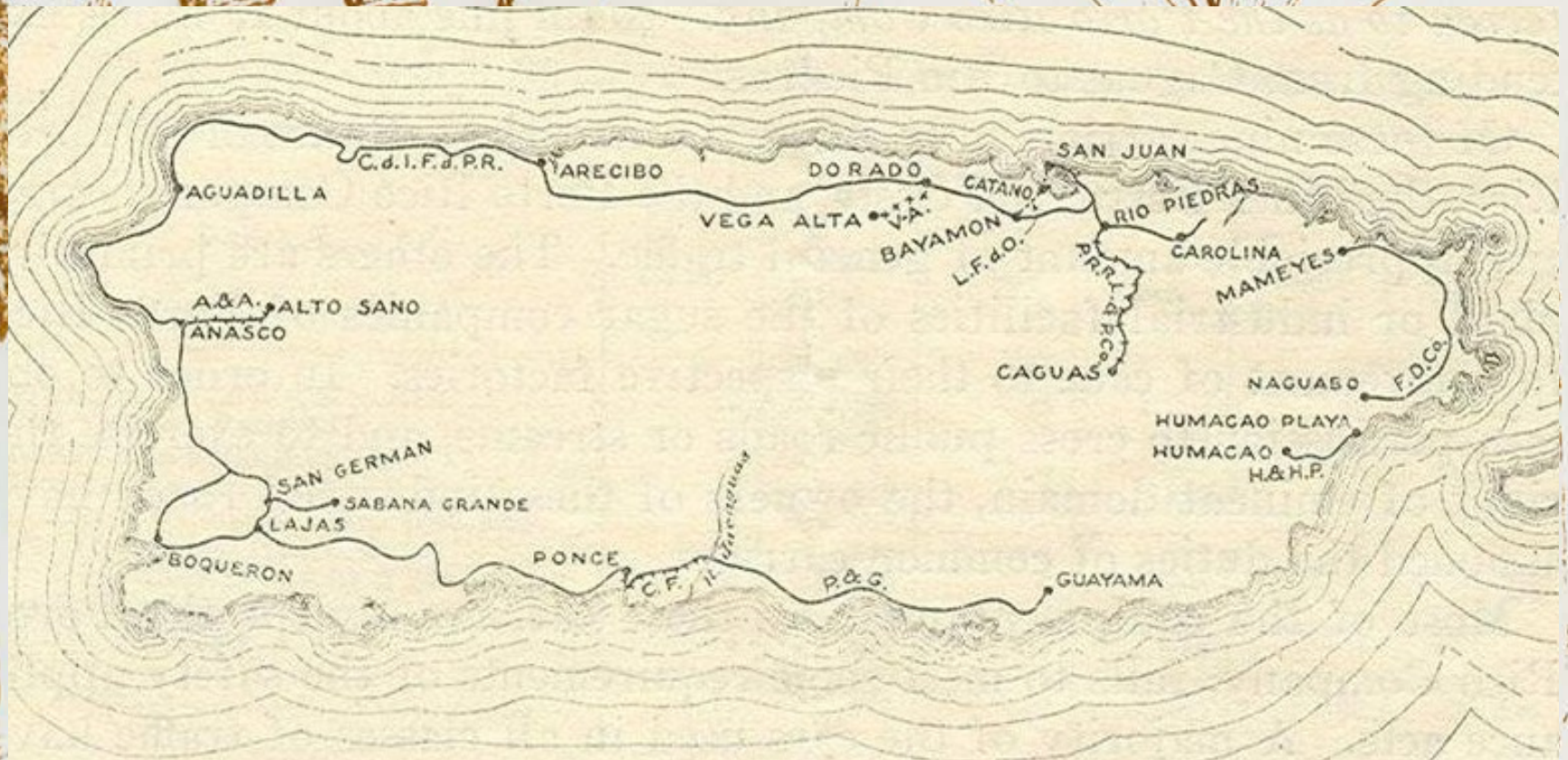


CENTRAL FORTUNA  
**Central Fortuna (1885 –  
1914)**



**La “Fortuna Railroad Co.” pertenecía a la Central Guánica y era utilizada por la “American Railroad”. Conectaba con el sistema de “Ponce And Guayama Railroad”.**

# Mapa de líneas férreas en operación para 1916






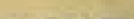







# líneas férreas en operación para 1936

## RAILROAD MAP OF PORTO RICO

### LEGEND

	AMERICAN RAILROAD CO., P.R.
	PONCE AND GUAYAMA RAILROAD
	SAN JUAN AND CAROLINA RAILROAD
	PORTO RICO RAILWAY, LIGHT AND POWER CO.
	HIMACAO RAILROAD (R.O.G. RAILROAD) (CENTRAL EJEMPLO)
	FAJARDO RAILROAD
	PONCE LIGHT COMPANY RAILROAD
	NORTHERN RAILROAD OF PORTO RICO (VEGA ALTA RAILROAD)(CENTRAL CARMEN)
	FERRIA LINE TO THE WEST

### RAILROADS OF CENTRALS

1	CENTRAL CONSTANCIA
2	CENTRAL DEFENSA
3	CENTRAL VICTORIA
4	CENTRAL JUNCOS
5	CENTRAL SANTA JUANA
6	CENTRAL TRIUNFO
7	CENTRAL PASTO VIEJO
8	CENTRAL MERCEDITA
9	CENTRAL LAFAYETTE
10	CENTRAL MACHETE
11	CENTRAL AGUIRRE
12	CENTRAL BOCA CHICA
13	CENTRAL MERCEDITA
14	CENTRAL SAN FRANCISCO
15	CENTRAL DUFINA
16	CENTRAL EUREKA
17	CENTRAL ROCHELAISE
18	CENTRAL PLATA
19	CENTRAL CANSALACHE
20	CENTRAL CORTADA
21	CENTRAL LOS CANOS
22	CENTRAL COLOSO
23	CENTRAL SAN VICENTE
24	CENTRAL MONSERGATE
25	CENTRAL JUANITA
26	CENTRAL VANNINA
27	CENTRAL GUANICA
28	CENTRAL PLAZUELA
29	CENTRAL CANOVANAS
30	CENTRAL FORTUNA

**Además, se construyó una infraestructura con el fin de desarrollar la industria azucarera**



**Transbordador de caña conocido como “virador” o “sube y baja”**

# Grúa “la araña” para mover caña





**Las compañías ausentistas dependían de los mercados de exportación del azúcar que se producía localmente. Al disminuir la producción, asimilaron las pérdidas y afectaron los empleos que eran de temporadas.**



**Transbordo de cañas de las típicas carretas a los vagones del ferrocarril.**







Estas compañías influenciaban las decisiones que se tomaban en la Isla; no obstante fueron compañías que sus oficinas centrales no estaban aquí, sino en Estados Unidos y por eso se les llamó **“ausentistas”**. Las ganancias se las llevaban a su lugar de origen: **Boston y New York.**



# Lecturas sugeridas

**Aponte, Roger, “Ferrocarriles de Puerto Rico” (internet)**

**Delano, Jack “De San Juan a Ponce en tren”**

**Martín Ramos, Jesús, “Las Comunicaciones en la Isla de Puerto Rico :1850-1898”**

**Medina, Ricardo R., “Ahí viene el tren”**

**Molina Casanova, Luis “Boleto de Ida”, (documental)**

**Morrison, Allen, “Los Tranvías de San Juan Puerto Rico” (internet)**

**Pumarada, Luis y Cabrera Rafael “Trasfondo Historico del Ferrocarril en Puerto Rico” Oficina de Preservación Histórica de Puerto Rico**