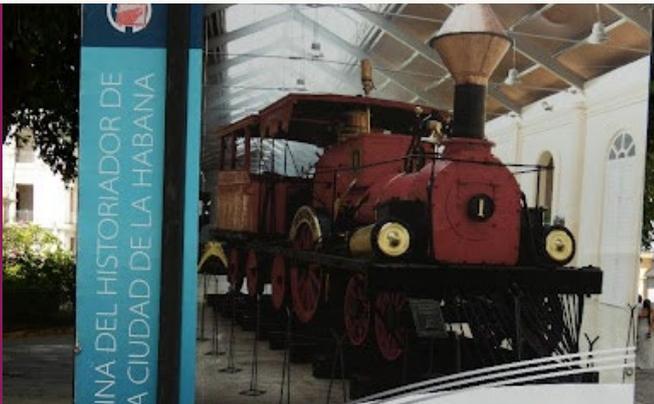


# El papel de la comunidad en la salvaguardia del patrimonio ferroviario cubano

The role of the community in the protection of the railway heritage in Cuba



Lays Lexis Díaz Ramírez 

Doctoranda en Patrimonio Histórico

Universidad de Jaén

lldr0001@red.ujaen.es

## Resumen

Las múltiples realidades que conforman la noción de cualquier patrimonio son aunadas en una constante: la comunidad. Desde el apego afectivo o el autorreconocimiento en bienes, usos o costumbres que marcan su realidad, es siempre el sentir y saberse parte de esta herencia cultural lo que garantiza su pervivencia como tal. Y el caso del patrimonio ferroviario cubano no es ajeno a esta realidad.

Sin embargo, la compleja realidad socio-económica y cultural cubana ha determinado que esta relación de identidad colectiva con el patrimonio ferroviario no se encuentre lo suficientemente imbricada y sea fácil separarla por su nivel de acercamiento, efectividad e impacto entre diferentes actores. Así se configuran tres grandes núcleos: el académico, el comunitario digital y el comunitario "real". Cada uno de ellos tiene un rol determinante en la situación actual de este patrimonio, lo que puede trascender y lo que será olvidado, y en el desarrollo e impacto paralelo a la gestión y protección que desde las instancias estatales se lleven a cabo.

Solamente mediante la imbricación de todos los factores sociales en el contexto del patrimonio ferroviario cubano, podrá lograrse que este sea apreciado en toda su extensión y logre rebasar el actual estado de peligro de desaparición, y así ocupe el relevante papel que siempre ha tenido en la conformación y realidad de la nación cubana.

## Abstract

The multiple realities that make up the notion of any heritage are united in one constant: the community. From emotional attachment to self-recognition in assets, uses or traditions that mark their reality, it is feeling and knowing that they are part of this cultural heritage that guarantees their survival as such. And the case of the Cuban railway heritage is no stranger to this truth.

However, the complex Cuban socio-economic and cultural reality has determined that this relationship of collective identification with the railway heritage is easy to separate between the levels of rapprochement, effectiveness, and impact of different actors that influence it. Consequently, there are three large nuclei: the academic, the digital community, and the "real" community. Each has a determining role in the current situation of this heritage. They might determine what can transcend and what would be forgotten, as well as the development of the management and protection assumed by the state authorities.

Only through the overlap of all social factors in the context of the Cuban railway heritage will it be possible to appreciate it as a whole. And only then will it be possible to overcome its current state of endangerment and thus occupy the relevant role that it has always had in the conformation and reality of the Cuban nation.

## Palabras Clave

Patrimonio Industrial, Patrimonio Ferroviario, Cuba, Comunidad, Catalogación Bibliográfica, Gestión Cultural.

## Keyword

Industrial Heritage, Railway Heritage, Cuba, Community, Bibliographic Cataloging, Cultural Management.

## 7. Introducción

Las múltiples realidades que conforman la noción de patrimonio son, casi siempre, aunadas en una constante: la comunidad. Desde el apego afectivo a aquellas manifestaciones consideradas dignas de ser patrimoniales (generalmente arquitectónicas, pictóricas o escultóricas) o el autorreconocimiento por un grupo o sociedad de usos, costumbres o actividades que marcan su realidad, es siempre el sentir y saberse parte de esta herencia cultural lo que garantiza su pervivencia como tal. Sin embargo, este no es siempre el caso cuando se trata de patrimonio industrial. Refiriéndose a las razones para su estudio, Santos y Ganges y Lalana Soto declaraban:

La fábrica dura, inhumana, no despierta el “cariño” de los trabajadores, y sólo cuando la industria, en su sentido más clásico, ha dejado de ser necesaria, se “cosifica” y se convierte en un icono, en un elemento de identidad colectiva. Para que el pasado se convierta en patrimonio, primero ha de dejar de estar vivo (2009: 9).

En Europa esta es una realidad que se ha ido manifestando paulatinamente a medida que las diferentes industrias han dejado de estar en funcionamiento. Desde finales del siglo XIX y hasta la actualidad, se han ido sucediendo esfuerzos para rescatar y refuncionalizar edificios y áreas relacionadas con el universo industrial, en iniciativas que han partido de la preocupación ciudadana y académica. Es decir, se aúnan los esfuerzos por conservar los restos de un pasado reciente en el que se reconocen estas comunidades y a través del cual se identifican. En palabras de la profesora Aguilar Civera:

Ciertos colectivos han fomentado, desde lugares muy distintos y situaciones culturales diversas, la valoración tanto el patrimonio etnográfico, como el patrimonio natural o el patrimonio industrial, con la intencionalidad, desde una sensibilización colectiva del tejido social local, de conservar y difundir su herencia histórica. Estos colectivos han ido trabajando en distintos campos con el fin de estudiar, investigar, preservar, conservar y difundir un patrimonio que no tenía un soporte legislativo (2001: 169).

Así aparecen conceptos como los ecomuseos, sitios donde más que enfocarse en el bien o bienes de interés, se aprecia el conjunto: el museo noruego al aire libre de Skansen (1891), el Écomusee de Le Creusot-Montceau-les-Mines (Francia, 1972) o el conocido Ironbridge Gorge inglés (1967) [Figura 1], por solo citar unos ejemplos. En ellos, se intenta recuperar no solo los bienes materiales, sino también los paisajes, costumbres y saberes asociados a la industria en todas las manifestaciones que en el sitio de interés se sucedieron.

En el contexto del ferrocarril cubano, la declaración de Santos y Ganges y Lalana Soto se materializa a muchos niveles. La historia del que fuera el séptimo ferrocarril del mundo, segundo de su continente



FIGURA 1.  
Ironbridge Gorge (2022)

Fuente: <En <https://www.ironbridge.org.uk/about-us/world-heritage-site>> [Consulta: 23.09.2022]

y primero iberoamericano no puede contarse sin la comunidad en la que cobra sentido y relevancia. Por supuesto, esta no es una verdad solo en este caso, el patrimonio cultural depende de su contexto; pero cuando se trata de un patrimonio en peligro como el cubano, es aún más importante.

La historia cubana, rica en singularidades, encontró en el ferrocarril una estructura de vital apoyo para el desarrollo de la Isla como nación. Ingenios, centrales, puertos, vías y estaciones ayudaron a conformar la realidad espiritual y material de una sociedad que creció en torno a las diversas relaciones que establecía el azúcar y que el sistema ferroviario solidificaba y conectaba [Figura 2]. El período colonial en sus últimos sesenta años (1837 - 1898) impulsó el desarrollo de aquel sistema, al mismo tiempo que sentó las bases para su evolución y condicionó las características que, aún hoy, presenta todo el entorno ferroviario. Las soluciones implementadas variaron según las condiciones de cada caso, pero fueron esencialmente resultado de un mismo fenómeno [Figura 3].

La etapa de República (1899-1959) recibió este esquema y terminó de expandirlo, sin corregirlo ni alterarlo demasiado. Estaciones, vías y asentamientos humanos se continuaron desarrollando en torno a las necesidades del azúcar y las potencialidades del ferrocarril. Crecieron los asentamientos poblacionales (llamados bateyes) y se multiplicaron las edificaciones, pero el tren y sus “paraderos” no perdieron en distinción [Figura 4]. De hecho, tal era su reconocimiento, que algunos de los nuevos estilos arquitectónicos aparecieron en la Isla a través de sus estaciones. Por su parte, la etapa revolucionaria (1959 -) en su afán de “reconstruir y renovar”, destruyó y apenas arregló. Las fluctuaciones en el comercio del azúcar determinaron la “inutilidad” de algunas fábricas y, con ellas, de parte de la infraestructura ferroviaria [Figura 5].

La relación del ferrocarril con la industria azucarera es un vínculo ineludible en cualquier acercamiento que se haga a la materia, ya sea desde la historiografía general del fenómeno, el análisis histórico-



FIGURA 2.

Línea del Ferrocarril en Avenida Boyeros, La Habana. Agosto de 2022.

Fuente: Fotografía de la autora.



FIGURA 3.

Estación Central de La Habana. Agosto de 2022.

Fuente: 1Fotografía de la autora.



FIGURA 4.

Estación de Tahón o Zulueta del Sur. Agosto de 2022, Placetas, Villa Clara, Cuba, agosto 2022.

Fuente: Fotografía de la Autora.



FIGURA 5.

Detalle de traviesa de la línea del ferrocarril del Centro. Agosto de 2022, Placetas, Villa Clara, Cuba.

Fuente: Fotografía de la Autora.

artístico de sus componentes o el estudio de su importancia económica, social o etnológica. Si bien la producción del azúcar antecede a la implantación del ferrocarril como su medio de transporte esencial, no fue hasta la llegada de este que pudo realmente establecerse una industria, en todo el sentido de la palabra. La extensión de los terrenos de cultivo, una nueva configuración de los territorios, o la evolución de ingenio a central azucarero no podría haber sucedido, o al menos no en el mismo lapso temporal, sin la llegada del ferrocarril. Su temprana aparición fue resultado de la pujante situación económica de la Isla que, en comparación con España (de la que aún formaba parte), posibilitaba una empresa de este tipo, y del interés de la llamada “sacarocracia” por dar un impulso definitivo a la industria azucarera. Así pudo establecerse el primer ferrocarril español, pues antecede 11 años al de Mataró, primero de la península.

No solamente se adelantó a muchos países europeos y al resto de Latinoamérica, sino que tuvo además un desarrollo singular y diferente. Si bien en Europa el inicio de este medio de transporte estuvo ligado a la minería y el transporte de materiales, no tardó en aparecer también el transporte de personal como otra arista de su potencial; en el caso cubano solo uno de los primeros ferrocarriles (de Cienfuegos a Santa Clara, en el centro de la Isla) contempló esta posibilidad, y eso ya años después de los primeros ramales que conectaban las zonas de producción a los puertos. Otra particularidad del caso caribeño fue la relación con Estados Unidos y no con Reino Unido como país de referencia. Si bien en el caso español, por ejemplo, se importaron las locomotoras de Reino Unido y en las construcciones se siguió generalmente modelos franceses e ingleses (Cuadros, 2019), en Cuba, tras la compra de 12 locomotoras iniciales a empresas británicas, todo parque móvil posterior fue de construcción estadounidense. Asimismo, los modelos de los inmuebles asociados al ferrocarril no siguieron un mismo patrón, pudiéndose encontrar en la Isla representación de varias escuelas constructivas europeas y norteamericanas, dependiendo, sobre todo, del gusto de los comitentes; aunque existen casos como los de los arquitectos-ingenieros Jules Sagebien o Manuel José Carrerá, en los que es posible apreciar una uniformidad en sus edificios, pero responden al estilo de sus creadores más que a un interés por homogeneizar las construcciones a lo largo de la líneas. Este último aspecto, las líneas del tren, los caminos de hierro, también difiere en su desarrollo a lo ocurrido en Europa. El inicio de casi todos los ejemplos a uno y otro lado del océano es casi siempre de unión de la zonas portuarias a centros de producción, pero en el caso europeo, se evolucionó de trazados de pequeñas empresas, a una primera unificación bajo macro compañías que dominaban zonas enteras de los países (MZA, Ferrocarriles Andaluces o la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, o *Norte*, en nuestro país; o las *Big Four* británicas: Great Western Railway, London, Midland and Scottish Railway, London and North Eastern Railway, y Southern Railway), hasta la completa unificación bajo las riendas del estado. En cambio, el caso insular presenta un avance mucho más lento y una competencia constante entre diferentes empresas de diversos tamaños, nacionales y

extranjeras, que coexistieron, creando, ampliando y variando el trazado del ferrocarril hasta 1959, cuando se agrupan todas bajo la dirección del estado y comienza su paulatina desaparición.

Aun así, un punto común entre ambas experiencias es la creación de espacios a partir de la nueva configuración territorial que trae como consecuencia la expansión del ferrocarril. Como un ejemplo donde se reconoce fácilmente esta paridad están los poblados ferroviarios españoles y los bateyes cubanos. Los primeros nacen a consecuencia de los espacios que configura el ferrocarril (nudos ferroviarios, estaciones, terminales de línea, etc.) y se insertan como un espacio habitacional más dentro del país, dependiente de la industria tanto como del ferrocarril mismo (Cuéllar y Martínez, 2021). Los segundos, configuración que ya existía en asentamientos de la Isla, se expanden por toda la geografía insular y se constituyen la célula habitacional por excelencia en Cuba. De hecho, es posible argumentar que, fuera de las grandes urbes, es en los bateyes donde puede reconocerse con mayor claridad los rasgos de una identidad nacional, diluida desde la entrada de Castro al poder, y que pervive aún en las relaciones que se establecieron y expandieron por todo el país desde finales del siglo XIX gracias al ferrocarril.

Sin embargo, la compleja realidad socio-económica y cultural cubana ha determinado que esta relación de identidad colectiva con el patrimonio ferroviario, amén de existir y ser patente en varias esferas de la sociedad, no se encuentre lo suficientemente imbricada y sea fácil separarla por su nivel de acercamiento, efectividad e impacto entre diferentes actores. Así se configuran tres grandes núcleos: el académico (expresado en investigaciones y publicaciones especializadas), el comunitario digital (*blogs*, recopilatorios de imágenes) y el comunitario “real”. Cada uno de ellos con un papel determinante en la situación actual de este patrimonio, lo que pudiera trascender y lo que será olvidado, en desarrollo e impacto paralelo a la gestión y protección que desde las instancias estatales se lleven a cabo.

El estudio realizado toma entonces estas tres comunidades como su objeto de estudio dentro del universo mayor del patrimonio ferroviario. En la actualidad estas son entidades vivas, que se expanden y mutan de acuerdo a sus propias características y condicionantes históricas, y como tal no han sido estudiadas. No obstante, debido a su peso en el desarrollo y porvenir del patrimonio en cuestión, se hace necesario su análisis para lograr, al menos, un entendimiento rudimentario del fenómeno (la presente investigación es un primer acercamiento que se desarrolla a profundidad en mi tesis doctoral), siendo ese el objetivo principal.

Para ello se ha implementado un método heurístico partiendo del estudio de ejemplos modélicos dentro de lo que ofrece el panorama actual de exploraciones sobre el patrimonio ferroviario en Cuba. Las técnicas, por consiguiente, han sido el rastreo y fichaje bibliográfico, así como el análisis del referente visual que textos académicos y páginas web ponen al alcance del investigador.

## 2. La comunidad académica cubana y el ferrocarril

La primera comunidad, la académica, ha existido como núcleo centrado en el patrimonio desde hace relativamente poco tiempo. Antes de las actividades llevadas a cabo en el Colegio San Gerónimo de La Habana, con la participación del Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría (ISPJAE) y la asistencia del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural (CNPC), que son en la actualidad las principales generadoras de conocimiento, diferentes investigadores se han interesado por el fenómeno ferroviario y sus implicaciones en diferentes áreas del devenir histórico y económico de la Isla.

Entre los más conocidos se encuentra el estudio (originalmente publicado en 1978) de Moreno Friginals (2014), *El Ingenio. Complejo económico-social cubano del azúcar*, colosal obra que ahonda en las raíces del proceso de conformación de la industria azucarera, primera, y por mucho tiempo única industria cubana. En este, el ferrocarril se presenta como uno de los principales factores de su desarrollo y uno de los componentes esenciales en la conformación de un concepto de identidad visual y cultural autóctona.

Esta obra fundacional dio paso a muchas otras indagaciones en el ámbito histórico y económico de la nación, casi siempre en la etapa colonial. Sin embargo, como Moreno Friginals en su texto, estas solo analizan tangencialmente la cuestión ferroviaria, contemplándola como un factor más. Es ese el caso de las obras de Santamaría García (1998; 1999) quien realiza una loable labor de recogida y sistematización de datos sobre la industria azucarera cubana, concentrándose, sobre todo, en la problemática del ferrocarril y su peso en la historia y la economía. Pero, una vez más, el acercamiento, aunque enciclopédico y constante, es solo desde el punto de vista económico.

El libro de Zanetti y García Álvarez (1987), *Caminos para el azúcar*, es una de las primeras investigaciones en centrarse en el ferrocarril como fenómeno en sí mismo. Resultado de una tesis doctoral (extensa labor de revisión de fuentes y confrontación de datos), explora al detalle el inicio y evolución hasta 1987 del ferrocarril en Cuba. Cifras económicas, mapas de líneas férreas y un exhaustivo análisis de fuentes contemporáneas, dan como resultado un estudio brillante, sin paralelo antes o después de su publicación y con valiosos apuntes para futuros análisis. Empero, su enfoque, como el de Moreno Friginals o Santamaría, es básicamente histórico y económico. Esto señala una sistemática falta de interés en el estudio de las consecuencias más directas del ferrocarril en el contexto cubano, su realización material y todo lo que supone para la Cuba de su momento y la que, sobre aquel, se desarrolló.

No obstante, desde el inicio del siglo XXI, y sobre todo después del impacto del desmantelamiento de las tres cuartas partes de la industria azucarera y la implementación de la “Tarea Álvaro Reynoso” (Cleto et al., 2010), las investigaciones en torno a las potencialidades patrimoniales de la industria

fueron *in crescendo*. Partiendo principalmente del ISPJAE, aparecen estudios enfocados en la diversidad, riesgos y la capacidad dinamizadora y regeneradora de las comunidades y economías locales relacionadas a este patrimonio. Del primer caso, el estudio más enfocado en cuestiones más puristas del ámbito arquitectónico o patrimonial, destaca la labor de los profesores Tania Gutiérrez y Rolando Lloga.

La primera se ha enfocado en casos pertinentes al patrimonio industrial en general, con especial énfasis en la cuestión de la industria como motor de las comunidades. Sus estudios han abarcado bienes puntuales dentro del universo industrial habanero (Gutiérrez et al., 2008, 2017), para los que realiza un rastreo historiográfico y un análisis técnico importante, aportando incluso guías de diagnóstico –susceptibles a convertirse en modélicas para casos similares–; tanto como observaciones del comportamiento de los paisajes culturales en torno al azúcar en Cuba (Gutiérrez, 2015). Aunque esta no es la única especialista que ha desarrollado investigaciones sobre este particular, es un ejemplo importante de la tónica que se sigue a nivel nacional (desde enfoque global, pero más comúnmente localista) en este tipo de examen. Es decir, se tiende a aislar un bien o conjunto de bienes (centrales, bateyes) y analizarlos en su singularidad o tomar un área específica del país y verla como parte del patrimonio industrial en tanto paisaje cultural. Ejemplo de ello se encuentran, entre otros: la investigación que realiza Argüelles (2009) sobre el patrimonio industrial en Caibarién; el de Rizo y López (2015) sobre la arquitectura asociada a la industria ligera en Santiago de Cuba en el período republicano y la propuesta de Borroto y Borroto (2015) para convertir los bienes inmuebles en peligro de desaparición de su natal Yaguajay (Villa Clara, en el centro del país) en espacios museísticos para así rescatarlos y devolverlos a la comunidad.

Por su parte, el profesor Lloga ha desarrollado una labor centrada en una parte del patrimonio ferroviario. Como sucede con labor de la profesora Gutiérrez, en sus publicaciones puede resumirse lo que hasta hace muy poco acontecía con los estudios académicos sobre este particular en general, una dispersión temática que se enfocaba en puntos específicos del fenómeno. Así se encuentran tanto, análisis formales de estaciones del occidente de la Isla en el período colonial (Lloga, 2014), como de fenómenos asociados pero tangenciales como puede ser la labor de los ingenieros militares españoles en los ferrocarriles cubanos (Lloga, 2016). Esta tendencia se repite en monografías y catálogos dedicados a los pocos ingenieros/arquitectos bien identificados de la época colonial, como el caso de Jules Sagebien (García, 2011; L. González et al., 2014), o la focalización en el patrimonio ferroviario edificado con notable incidencia en la urbanización de ciertas regiones o ciudades (Villarreal y Rizo, 2017). Asimismo, aparecieron textos más ambiciosos como el de Indalecio González (2013), en el que, ya desde el mismo título, se destaca la importancia del ferrocarril dentro del patrimonio industrial cubano, pero que se dedica específicamente a la colección del Museo Nacional del Ferrocarril, situado en la antigua Estación Cristina de La Habana **[Figura 6]**.



FIGURA 6.

Museo del Ferrocarril de La Habana. Antigua Estación Cristina. Agosto de 2022.

Fuente: Fotografía de la autora.

En cuanto a la importancia del patrimonio ferroviario como elemento de regeneración social, la producción académica se comporta de modo parecido a los estudios vistos hasta el momento, partiendo de intereses particulares sobre sitios específicos. Entre estas propuestas se encuentra la de Coto et al. (2013) para la ciudad de Matanzas y su gran número de bienes inmuebles (entre los que destacan los puentes) y el uso que puede dársele con fines turísticos. En esa misma línea, se encuentra el análisis de Salinas y Delgado (2016), quienes además de ofrecer una solución sustentable basada en el desarrollo turístico de la zona, se adentran un poco en el estudio histórico del, por mucho tiempo, único ferrocarril eléctrico de la Isla, el del antiguo Central Hershey en Santa Cruz del Norte, Mayabeque. Y más recientemente, Simonó et al. (2021) han presentado un estudio que enfoca al patrimonio ferroviario como un elemento de valor que suma a Santiago de Cuba como destino turístico dentro del país.

En la actualidad, estos esfuerzos se han ido agrupando y encauzando en cierto modo a partir de

la labor del Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana. Esta institución, facultad de la Universidad de La Habana desde 2007, se especializa en el estudio del patrimonio con un grado en “Preservación y Gestión del Patrimonio Histórico-Cultural” y dos masters en “Preservación y Gestión del Patrimonio Cultural” y “Gestión del Patrimonio Histórico-Documental de la Música” (*Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana*, 2022) y desde finales de la década pasada ha acogido investigaciones sobre el patrimonio industrial en general, y ferroviario en particular. Muestra de ello son los libros, coordinados por Antonio Santamaría: “Azúcar, patrimonio y paisaje en Cuba” y “Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba” (2019, 2020). En estos se acopian los resultados de las investigaciones de los asistentes a un “curso que se realizó en el Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana en noviembre de 2019, titulado Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba, en el marco de su grado y maestría en Preservación y Gestión” (Santamaría (Coord), 2020, pp. 27–28).

El primero acopia los análisis de quince autores que, aunque no son demasiado extensos, recogen una visión de conjunto del patrimonio industrial azucarero cubano. De este modo se analiza que compone o debe componer este patrimonio, como se conserva e interpreta en los museos temáticos y como puede ser intervenido y reutilizados. Interesante resulta el breve pero excepcional apartado que se hace a los medios de difusión del conocimiento sobre este, un enfoque hasta el momento soslayado en otras propuestas académicas y que demuestra un acercamiento más completo hacia cuestiones de gestión patrimonial. Asimismo, se analizan casos específicos dentro de este universo: el caso del batey del antiguo central Jaronú en Camagüey –restaurado en 2018 y desde entonces puesto en funcionamiento como centro turístico (Batey Jaronú se insertará en las propuestas turísticas de Camagüey, 2021)–; los centrales “René Fraga Moreno” (Matanzas), Tuinicú (Sancti Spiritu), Francisco (Camagüey); el desaparecido paisaje industrial de Arroyo Naranjo (La Habana); o los cafetales Angerona (Artemisa) y La Idalia (Santiago de Cuba). Así expande el horizonte de estudio hacia cuestiones más profundas de su tutela y ejemplos que abarcan toda la Isla, rompiendo la barrera habanera que imperaba hasta el momento.

De manera similar ocurre con “Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba”. Con 16 autores, muchos de los cuales se incluyen en el libro anterior, la investigación se focaliza en ejemplos del ferrocarril, partiendo de modelos arquetípicos y analizando su importancia, estado en el presente y perspectivas de futuro. Entre otros: el ferrocarril de Matanzas y el nudo ferroviario de Unión de Reyes, así como un estudio del hinterland azucarero y sus potencialidades turísticas; el Ferrocarril del Oeste y el territorio de Arroyo Naranjo; los caminos de hierro en el pueblo de Regla (La Habana) en el siglo XIX; los tranvías eléctricos en La Habana; la estación central (La Habana); la estación Cristina (La Habana); la colección de locomotoras del Museo Ferroviario [Figura 7]; así como un breve bosquejo de la situación actual del ferrocarril cubano.

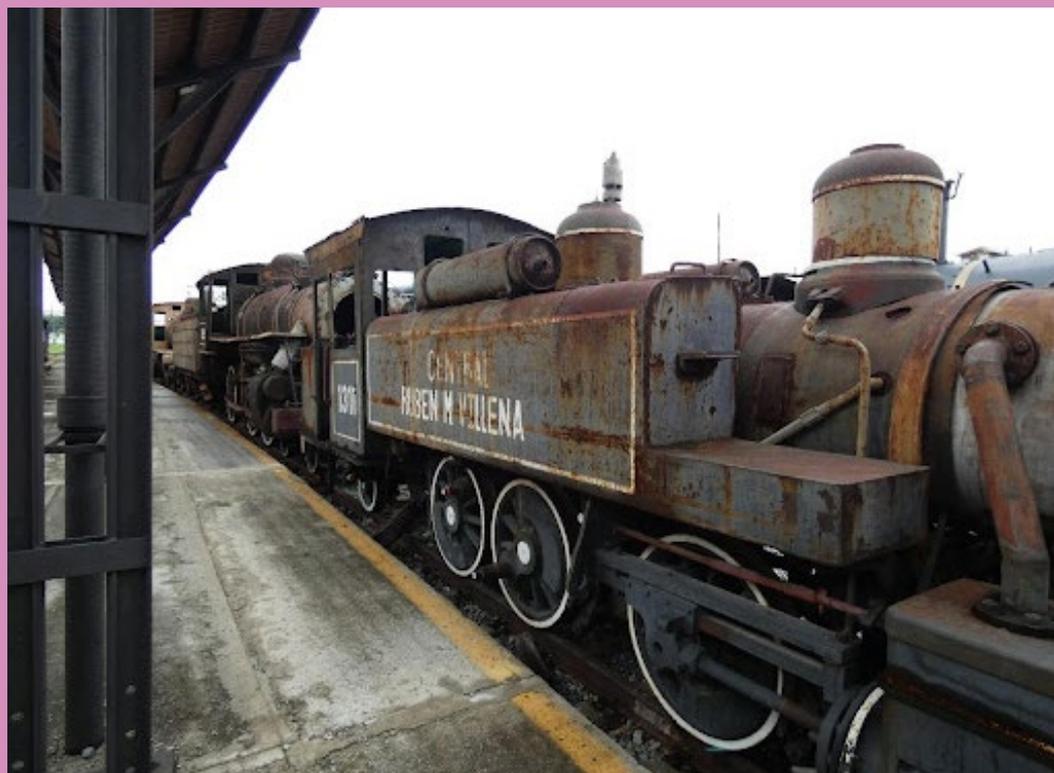


FIGURA 7.

Patio de locomotoras del Museo del Ferrocarril de La Habana. Agosto de 2022.

Fuente: Fotografía de la autora

Quizá el esfuerzo más evidente de actualización de los estudios y generación de conocimiento sobre el patrimonio ferroviario cubano, hecho desde instancias académicas y con apoyo gubernamental, es el libro “Arquitectura Ferroviaria de América Latina; Cuba y Argentina” (Tartarini, 2016). Este empieza con un bosquejo general del doctor Jorge Tartarini sobre la historia y características del ferrocarril en Latinoamérica, resaltando casos de estudio y fenómenos específicos de cada país. Este da paso a la porción cubana del texto, donde se analiza el desarrollo histórico de este medio de transporte y se compendian una serie de fichas sobre estaciones y otros inmuebles relacionados, que ejemplifican la porción teórica. Para ello se utiliza el Inventario Nacional de Patrimonio Industrial, que en la década del noventa se llevó a cabo por parte del CNPC (Pell, 2018), y del que se extraen ejemplos modélicos. Esta selección se justifica en el texto cuando se señala que:

Tras analizar un universo de más de un centenar de obras arquitectónicas, algunas de ellas insuficientemente documentadas o desaparecidas, se realizó una selección de las más representativas de las diferentes regiones en cuanto a variedad y riqueza formal, las cuales han sido presentadas en 60 fichas que complementan el texto (Lloga et al., 2016: 46).

Aunque se agradecería un razonamiento más profundo para la discriminación, exponiendo los criterios aplicados en la filtración, el resultado es un despliegue significativo de una parte del patrimonio ferroviario construido de la Isla que visualiza su riqueza, diversidad y complejidad.

### 3. La comunidad digital

En cuanto al segundo núcleo de actividad, la comunidad digital, también se ha visto un ánimo renovado a partir de finales de la década pasada, aunque hay ejemplos de interés y divulgación desde antes. En la muestra consultada se puede apreciar claramente una escisión entre el contenido producido por medios oficiales y el que parte de esfuerzos personales. En el primero, encontrado sobre todo en sitios como Cubahora y Habana Radio, se tiende a repetir, variando ligeramente el ángulo de acercamiento, los hitos del ferrocarril en sus inicios, y un sucinto esbozo de su historia. Así, breves artículos como los de Rodríguez (2013), Jiménez (2016) o Schlachter (2014) se dedican a recontar, a veces hasta citándose entre ellos, los mismos datos sobre la fundación y primeros hitos del ferrocarril, sin ahondar en problemáticas específicas o ir más allá del siglo XIX [Figura 8].

Sin embargo, los esfuerzos de los medios no oficiales, que parten de la preocupación o interés



FIGURA 8.

Cartel publicitario de la Locomotora La Junta del Museo del Ferrocarril de la Habana. Calle Obispo, La Habana, agosto de 2022.

Fuente: Fotografía de la autora

ciudadano, presentan un escenario diferente. La tendencia a recabar y socializar la información sobre la historia del ferrocarril insular está presente, pero exceden esta intención y presentan una tendencia mucho más marcada hacia la recuperación de imágenes, eficiente alternativa para el rescate de la memoria que el estado de desaparición de este patrimonio trae consigo. Entre estos destaca sobremanera el *blog* “El fogonero” de Carlos Venegas. En este el autor reclama, desde la reminiscencia de los hitos menos conocidos o desaparecidos, el recuerdo y la significación de sitios e inmuebles. En sus palabras:

Más de una vez he confesado que pierdo muchísimo tiempo registrando todos los rincones de Internet en busca de fotos de estaciones y trenes cubanos. Gracias a eso, he logrado volver a edificios que los ciclones han borrado (como la estación de Guareiras) y a otros donde los trenes ya no llegan (como la de Consolación). Esta página es un homenaje a todos esos monumentos que se han ido borrando poco a poco del paisaje cubano. Esas estaciones fueron el punto de partida de miles de compatriotas cuyo viaje de ida aún no termina, por eso en sus andenes hay algo de ellos que permanece inmóvil, sin poder subirse al tren. Este dossier nunca llegará a completarse. Pero cada vez que lleguemos a una estación se salvará de algún modo eso que, a propósito de los trenes, Eliseo Diego definió como la “majestad del olvido” (Venegas, 2008).

Esta no es una recopilación académica, en términos de datos específicos o lecturas formales de las estaciones compiladas, pero sí ofrece, bajo cada una, un pequeño relato de algún habitante de la zona (debidamente referenciado) sobre su significación. De esta “sencilla” manera se muestra la necesidad de “recuperación de un pasado industrial y de un paisaje olvidados, la recuperación de una identidad local, la recuperación de una estética crecientemente valorada y que muchas veces solo se presenta con el cese de la actividad” (Prat y Cànovas, 2012, p. 84) que Prat y Cànovas remarcan cuando hablan de la necesidad de ecomuseos para la salvaguarda del patrimonio industrial. O, en este caso, de la recuperación de la memoria histórica.

De igual modo procede con las locomotoras, agrupando una muestra interesante de fotografías de algunas de las que circularon y circulan en el país y dando, ahora sí, algunos detalles técnicos. Asimismo, recoge una serie de itinerarios de diferentes líneas (algo inédito hasta el momento), mostrando no solo los detalles sobre estos, sino también antiguas publicaciones –del Ministerio del Transporte y Ferrocarriles de Cuba– que las compilaban y que han desaparecido en la actualidad.

Otros recursos *webs* no son tan exhaustivos como este, pero trabajan del mismo modo, rescatando imágenes e información sobre el ferrocarril de la Isla que otras fuentes no abordan. Así se recogen historia y representaciones pictóricas, fotográficas y cartográficas de hitos constructivos (*Estación de Villanueva*, 2013; Quiroga, 2016), o se recuenta la historia del ferrocarril o de ejemplos específicos

dentro de ella (Olaizola, 2012; Quenzer, 2016; Silva, 2013) desde puntos de vistas descentrados. Estos recursos *web*, aunque existen algunos dentro de la Isla, son generalmente resultado de iniciativas personales o de publicaciones en el exterior. Esto podría explicarse por los procesos migratorios que ocurrieron a partir de 1959 (y sobre todo en la década del noventa) y el sentido de pertenencia que estos sitios y monumentos proporcionan al emigrado. La estación es, por antonomasia, el reflejo de aquello que han perdido.

#### 4. La comunidad “real” del ferrocarril

El último de los núcleos, la comunidad que convive con este patrimonio, que salvaguarda su memoria y que establece con este una simbiótica relación identitaria, es el menos recurrido y documentado. Y, dado que el ferrocarril se ha asociado desde el principio a la producción azucarera, el declive de esta ha significado también el deterioro y olvido de las manifestaciones materiales e inmateriales del patrimonio ferroviario, al menos conscientemente [Figura 9].

No cabe duda que la configuración territorial que se estableció a partir de la extensión de los ingenios y centrales a raíz de la introducción del ferrocarril, lo que generalizó el modelo de poblado azucarero (batey) a lo largo de la geografía insular o los topónimos que aparecen relacionados al tren, son



FIGURA 9

Estación de Placetas, Villa Clara. Estación de nueva planta (posterior a 1959). Agosto de 2022.

Fuente: Fotografía de la autora.

hechos innegables que afectan la realidad e identificación de lo que hoy es la nación cubana. Sin embargo, con la desaparición de estos sitios, el desconocimiento popular del impacto del ferrocarril en sus vidas cotidianas, la poca (y a veces inexistente) socialización de los conocimientos recabados desde las instancias académicas sobre este particular, entraña un peligroso desapego hacia este patrimonio.

Para poder analizar esta comunidad, compuesta tanto por los habitantes de la Isla –11,33 millones según datos de 2020 del Banco Mundial (United Nations World Population Prospects, 2020)– como por los emigrados que hasta 2021 eran 1,485 millones de emigrantes legales (Knomad, 2022); la muestra ideal, según el Teorema del Límite Central, sería de 385 personas. Esta es una muestra que, desde fuera de la Isla es casi imposible reunir, por lo que se decidió una muestra más asequible para esta investigación: 50 encuestas, 35 para los habitantes del país y 15 para los emigrados.

Una vez sorteada esta dificultad, se establecieron los siguientes parámetros:

1. Rango etario: edad máxima 90 años (en aras de verificar experiencias anteriores a 1959); edad mínima 17 años (edad media de terminación de los estudios básicos obligatorios, además de ser estos actores nacidos después de la desmantelación de la industria azucarera)
2. Lugar de domicilio/procedencia: buscando rebasar los clásicos límites metropolitanos de La Habana, se intentó ampliar la muestra a las 15 provincias y el municipio especial Isla de la Juventud.
3. Nivel de escolaridad: asumiendo que los encuestados con mayor nivel educativo habrían tenido mayor acceso a la información referente al ferrocarril, traspasando la barrera de la experiencia propia, se decidió que la muestra cubriera todos los niveles.

Estos fueron los únicos factores discriminatorios utilizados, pues se intenta conseguir una información lo más cercana a la realidad posible, sin que medien en el encuestado otra razón que su experiencia y conocimientos. Ello se buscó potenciar con preguntas claras y concisas, pero que apelaban tanto a su juicio como a sus emociones; manteniendo un lenguaje claro. Estas fueron:

1. ¿Cuál es tu primer recuerdo sobre el ferrocarril?
2. ¿Está el pueblo/ciudad en el que naciste o creciste cerca de una línea de tren?
3. Hasta donde recuerdas o conoces, ¿estaba el tren relacionado solo al azúcar o tenía otro uso?
4. ¿Sabes si en la historia de tu pueblo/ciudad tuvo el ferrocarril un peso importante? ¿Algún nombre de sitio o zona estaba relacionado al ferrocarril?
5. ¿Solías o sueles usar el ferrocarril con regularidad? ¿Por qué?
6. ¿Cuál es tu opinión del ferrocarril cubano en general? ¿Y del de tu zona?

Se evitaron conscientemente preguntas que relacionaran al ferrocarril con la noción de patrimonio para no inducir respuestas y poder apreciar si desde la ciudadanía se maneja esta idea. De hecho, esta falta de reconocimiento era nuestra principal hipótesis, sobre todo en el caso de la población que habita en la Isla. A ello le sumamos la diferencia ente aquellos sujetos nacidos antes de 1959, antes de 1990 y después de 2002, en los que asumíamos un constante decrecimiento del apego, conocimiento y valorización del objeto de estudio. Como última parte de la hipótesis, basado sobre todo en las muestras del acercamiento virtual al tema, se asumía que los sujetos emigrados tendrían mayor simpatía por el mundo ferroviario cubano.

Luego de la revisión de las encuestas (respondidas un 86%), se arrojan los siguientes resultados:

1. La mayor diferencia entre la muestra documentada ha sido su lugar de residencia. Mientras que aquellos que viven o vivieron en áreas rurales, dependientes casi en su totalidad de la industria azucarera, reconocen el impacto del ferrocarril como algo fundamental en sus vidas; los residentes de áreas urbanas (La Habana, sobre todo) solo tienen un conocimiento o relación tangencial con este.
2. Los mayores de cincuenta años recuerdan algunas de las características de sus lugares de origen que fueron dadas a partir de la presencia del ferrocarril o algo asociado a este
3. En los menores de cincuenta hay una escisión entre aquellos nacidos antes y después del 2000. En los nacidos antes, permanece un recuerdo lejano del ferrocarril, generalmente asociado a la labor de sus padres o la presencia del tren en su área, sobre todo aquellos residentes en áreas periurbanas o rurales. Los nacidos después del 2000, no tienen recuerdo del ferrocarril o saben de su impacto, a no ser que fuesen directamente afectados por este. Desconocen si se relaciona con su historia.
4. Los mayores de cincuenta, sobre todo aquellos que vivieron su niñez, adolescencia y parte de su juventud antes de 1959, reconocen la importancia del tren en sus vidas. No solo como medio de transporte y motor de la economía local y nacional, sino también como un importante factor en su realidad que se ha perdido.
5. Para el sector entre cincuenta y treinta años, el ferrocarril tiene una importancia menor, siendo más relacionada a medio de transporte, pero no como elemento integrante e integrador de su comunidad.
6. Para los jóvenes menores de treinta años el ferrocarril tiene un impacto casi nulo.
7. En general, a no ser aquellos directamente relacionados con este, se desconoce la importancia del ferrocarril a nivel local o nacional **[Figura 10]**.



FIGURA 10.

Vecino de la Estación de Tahón muestra a la autora otra estación en ruinas cerca del lugar. Agosto de 2022.

Fuente: Fotografía de la autora.

## 5. Conclusiones

Evidentemente, se hace necesario un traspaso del conocimiento generado por las instancias académicas, e incluso las gubernamentales, al conjunto de la sociedad. Según Santos y Ganges y Lalana Soto:

Sólo si somos capaces de transmitir ese conocimiento, y de hacerlo de forma que el patrimonio industrial suscite emoción, se gane el afecto de la sociedad, podemos conseguir que se considere digno de ser preservado, es decir, que se asuma que su conservación costará dinero, recursos y esfuerzos, que podrían ir destinados a otros usos (Santos y Ganges y Lalana Soto, 2009: 17).

Es decir, solamente mediante la imbricación de todos los factores sociales en el contexto del patrimonio ferroviario cubano, podrá lograrse que este sea apreciado en toda su extensión y logre rebasar el actual estado de peligro de desaparición, y así ocupe el relevante papel que siempre ha tenido en la conformación y realidad de la nación cubana.

Algo se viene gestando desde la comunidad académica. La reciente preocupación por el estudio del ferrocarril como un ente concreto dentro del patrimonio industrial es una muestra del despertar de

una conciencia colectiva, al menos en un sector de la academia, que busca valorizar esta parte del patrimonio cubano. Falta, sin embargo, asentar conceptos, sistematizar este saber que se genera aisladamente en un par de centros de altos estudios y en organismo gubernamentales; e imbricar los esfuerzos de la comunidad digital en el corpus de lo que ha comenzado a establecerse como patrimonio ferroviario cubano.

No obstante, aún antes de configurar un concepto y estudios de este patrimonio, es aún más importante traspasar lo que se va conociendo, o redescubriendo, a la comunidad con la que convive. Solamente así se podrá activar el ferrocarril como patrimonio vivo y potenciar su valor, logrando no solo que se genere sentimiento de pertenencia en todos los factores imbricados y se apropien simbólicamente de este; sino también una retroalimentación simbiótica con las esferas académicas y la administración pública que podrían entonces soportar y ejercer políticas de rescate y conservación para este patrimonio en peligro de desaparición.

## Bibliografía y referencias

AGUILAR CIVERA, I. (2001). "La investigación sobre el Patrimonio Industrial. Una revisión bibliográfica". *Dossier. Universidad de Valencia*, n. 4, pp. 169-186.

ARGÜELLES, R. (2009). "Una mirada al patrimonio industrial de Caibarién". *Arquitectura y Urbanismo*, n. 30 (2-3), pp. 70-77.

*Batey Jaronú se insertará en las propuestas turísticas de Camagüey.* (2021). Buen Viaje a Cuba. En <https://www.buenviajeacuba.com/noticia/batey-jaronu-se-insertara-en-las-propuestas-turist/>

BORROTO, D. O., y BORROTO, D. Y. (2015). "De ruinas a museos al aire libre. Preservación, reinterpretación y puesta en valor del patrimonio industrial de llanuras y alturas del nordeste de Las Villas (Yaguajay)", en *Taller Turismo, Patrimonio y Comunidad: Experiencias Para El Desarrollo Local*. Yaguajay: Dirección Provincial de Transporte de Sancti Spíritu, pp. 1-15.

CLETO, M., RAMOS, H., y CALZADILLA, D. (2010). "Impacto de la Tarea Álvaro Reynoso en la Comunidad de Senado", en *Universidad 2010; Séptimo Congreso Internacional de Educación Superior*. La Habana: Universidad de la Habana, pp. 7-12.

*Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana.* (2022). En <http://www.sangeronimo.ohc.cu/postgrado/maestrias-y-doctorados/>

COTO, L., PANCORBO, J., y SOTO, A. (2013). "El patrimonio industrial un nuevo producto turístico para la ciudad de Matanzas". *Retos Turísticos*, n. 12 (3), pp. 1-13.

CUADROS, F. (2019). *Arquitectura y ferrocarril: tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril de Andalucía*. Jaén: Editorial Universidad de Jaén.

CUÉLLAR, D., y MARTÍNEZ, A. (2021). "Metodología y práctica para un inventario de viviendas ferroviarias de nueva construcción en España (1939-1990)". *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n. 44, pp. 126-151

*Estación de Villanueva.* (2013). *Arquitectura Cuba*. En <http://www.arquitectura-cuba.blogspot.com>

GARCÍA, A. (2011). "Julio Sagebien, arquitecto de Matanzas, ingeniero de Cuba". *Arquitectura y Urbanismo*, n. XXXII, pp. 28-39.

GONZÁLEZ, I. (2013). *El ferrocarril; Joya del patrimonio industrial*. La Habana: Editorial Científico-Técnica.

GONZÁLEZ, L., ROLO, C., y DELGADO, R. (2014). "Catálogo de los puentes proyectados por Jules Sagebien en la provincia de Matanzas". *Revista de Arquitectura e Ingeniería*, n. 8 (3), pp. 1-11.

GUTIÉRREZ, T. (2015). "Un paisaje cultural producido por el azúcar en Cuba". *Forum Patrimonio: Ambiente Construido e Patromônio Sustentável*, n. 8 (2), pp. 1-15.

GUTIÉRREZ, T., GONZÁLEZ, A., y COSTA, I. (2017). "Guía para el diagnóstico de conjuntos industriales azucareros: el caso del central Toledo, La Habana, Cuba". *Intervención*, n. 8 (15), pp. 33-45.

GUTIÉRREZ, T., RODRÍGUEZ, R., y GONZÁLEZ, A. (2008). "En Toledo el azúcar da paso a otras formas de desarrollo", en *14 Convención Científica de Ingeniería y Arquitectura*. La Habana: Instituto Superior Politécnico "José Antonio Echeverría", pp. 1-10.

- JIMÉNEZ, N. (2016). "Tramos del primer ferrocarril". *Cubahora; Primera Revista Digital de Cuba*. En línea <http://www.cubahora.cu/sociedad/tramos-del-primer-ferrocarril-fotos>
- KNOMAD. (2022). *Migration data*. En <https://www.knomad.org/data/migration/emigration?page=6>
- LLOGA, R. (2014). "La Arquitectura asociada a los ferrocarriles en el Occidente de Cuba (1837-1898)". *Quiroga; Revista de Patrimonio Iberoamericano*, n. 5, pp. 86-99.
- LLOGA, R. (2016). "La labor de los ingenieros militares en los ferrocarriles de Cuba (1837-1898)". *Arquitectura y Urbanismo*, n. XXXVII (3), pp. 1-14.
- LLOGA, R., PELL, I., y SANABRIA, K. (2016). "Arquitectura ferroviaria en Cuba (1837 - 1931)". En *Arquitectura ferroviaria en América Latina; Cuba y Argentina*. Buenos Aires: Ministerio para la Cultural de la Nación, pp. 45-68.
- MORENO FRAGINALS, M. (2014). *El Ingenio. Complejo económico-social cubano del azúcar*. La Habana: Ciencias Sociales.
- OLAIZOLA, J. (2012). "175 años de historia ferroviaria en Cuba (¡Y Española!)". *Historias del tren*. En <http://historiastren.blogspot.com.es/2012/11/175-anos-de-historia-ferroviaria-en.html>
- PELL DELGADO, I. (2018). "Reliquias centenarias del patrimonio cultural cubano: las locomotoras a vapor y su protección". *Santiago*, n. 147, pp. 489-502.
- PRAT, J. M., Y CÀNOVAS, G. (2012). "El patrimonio industrial como dinamizador del territorio. El caso del ecomuseo La Farinera, en Castelló d'Empúries (Cataluña)". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, n. 58 (1), pp. 79-100.
- QUENZER, B. (2016). "El tren de Hershey de Cuba". *Magazine*. En línea <https://adriboschmagazine.wordpress.com/2016/04/20/el-tren-hershey-de-cuba-havana-times-en-espanol/>
- QUIROGA, M. (2016). "Odd facts about the town of Bejucal". *Havana Times*. En línea <https://havanatimes.org/features/odd-facts-about-the-town-of-bejucal/>
- RIZO, L., Y LÓPEZ, E. (2015). "El patrimonio arquitectónico de Santiago de Cuba vinculado a la industria ligera en el período republicano: 1902-1958". *Arquitectura y Urbanismo*, n. XXXVI (3), pp. 20-34.
- RODRÍGUEZ, Y. (2013). "La Estación Central de La Habana". *Habana Radio*. En <http://www.habanaradio.cu/articulos/la-estacion-central-de-la-habana-ii/>
- SALINAS, E., y DELGADO, F. (2016). "Patrimonio Industrial y desarrollo turístico local. El caso del antiguo Central Hershey, Santa Cruz del Norte, Mayabeque, Cuba". *Revista Estudios Ambientales*, n. 4(2), pp. 23-40.
- SANTAMARÍA, A. (Coord.). (2019). *Azúcar, patrimonio y paisaje en Cuba*. Madrid: Digital CSIC.
- SANTAMARÍA, A. (Coord.). (2020). *Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba*. Madrid: Digital CSIC.
- SANTAMARIA, A. (1998). "Historia de los ferrocarriles en Cuba, 1830-1995". En J. Sanz Fernández (Ed.), *Guía histórica de los ferrocarriles Iberoamericanos (1830-1995)*. Madrid: Ministerio de Fomento, pp. 6-82.

SANTAMARÍA, A., y GARCÍA, L. M. (1999). "A propósito de la industria azucarera en Cuba (1860-1877): Mano de obra y tecnología". En M. Guicharnaud-Tollis (Ed.), *Le sucre dans l'espace caraïbe hispanophone XIX et XX siècles*. París: L'Harmattan, pp. 71-94.

SANTOS Y GANGES, L., Y LALANA SOTO, J. L. (2009). "Las fronteras del patrimonio industrial". *Lámpara: Patrimonio Industrial*, n. 2, pp. 7-20.

SCHLACHTER, A. (2014). "Cubano el primer ferrocarril caribeño". *Cubahora*. En <https://www.cubahora.cu/blogs/curiosidades-geograficas/cubano-el-primer-ferrocarril-caribeno>

SILVA, P. (2013). "Ferrocarriles de Cuba". *Mangocho*. En <http://mangochoamat.blogspot.com.es/2013/06/ferrocarril-en-cuba.html>

SIMONÓ, J. M., OCHOA, M., y LICEA, J. E. (2021). "Consideraciones sobre la puesta en valor del patrimonio industrial en el destino de Santiago de Cuba". *Estudios Turísticos*, n. 221, pp. 95-112.

TARTARINI, J. (Coord.). (2016). *Arquitectura ferroviaria de América Latina; Cuba y Argentina, 1ra ed.* Buenos Aires: Ministerio de Cultura de la Nación.

UNITED NATIONS WORLD POPULATION PROSPECTS. (2020). Población total. Cuba. En <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.POPTOTL?locations=CU>

VENEGAS, C. (2008). "Los andenes de la memoria". *El Fogonero*. En [http://elfogonerovenegas.blogspot.com/p/estaciones\\_4.html](http://elfogonerovenegas.blogspot.com/p/estaciones_4.html)

VILLARREAL, F., y RIZO, L. (2017). "El patrimonio ferroviario en Santiago de Cuba: Aportaciones a la conformación urbano arquitectónica del territorio". *Oculum Ensaïos; Revista de Arquiteutura e Urbanismo*, n. 4 (12), pp. 293-309.

ZANETTI, O., y GARCÍA ÁLVAREZ, A. (1987). *Caminos para el azúcar*. La Habana: Ediciones Boloña.



## LAYS LEXIS DÍAZ RAMIREZ

Doctoranda en Patrimonio Histórico por la Universidad de Jaén, con estudio comparado entre el patrimonio ferroviario cubano, español y británico; Máster en estudios avanzados en Patrimonio: Historia, Arte y Territorio, por la Universidad de Jaén en 2018; Licenciada en Historia del Arte por la Universidad de La Habana en 2015.

Ha trabajado como especialista en Artes Plásticas en la Casa de las Américas, Cuba.