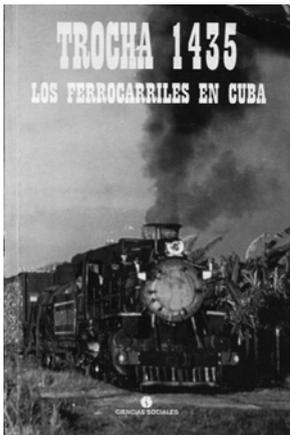


Trocha 1435, título en honor del ancho de vía estándar del tren, es una novedad bibliográfica. Hace dos décadas que no se editaba en Cuba un libro de historia del ferrocarril. El tema goza, algo poco usual en América Latina, de un magnífico estudio general: *Caminos para el azúcar*, publicado por Oscar Zanetti y Alejandro García Álvarez en 1987 (La Habana: Ciencias Sociales). Además hay algunas monografías anteriores y posteriores que abarcan una cronología larga; así como un trabajo que completa dicha obra con un enfoque comparado y multitud de estadísticas que faltan en ella (Antonio Santamaría: “El ferrocarril en las Antillas españolas”. Jesús Sanz, coord.: *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica*. Madrid: CEHOPU, 1998). Sin embargo la investigación no ha tenido continuidad y aparte de un número no muy amplio de artículos, desde que se inició el siglo XXI apenas se pueden reseñar dos libros más: *Cuban national railways* de Wildrid Sims (London: Gadd’s, 2004), y *Cuba, narrow gauge common carrier railroads* de Christopher Walker (London: Trakside, 2010).

La historiografía ferroviaria cubana, además de falta de continuidad, adolece de estudios comparados de casos, regiones y épocas concretas que *Trocha 1435* contribuye a aliviar. El libro reúne los trabajos premiados en un certamen anual convocado por el Museo del Ferrocarril y el Ministerio de Transportes de Cuba, y como toda compilación su contenido es disímil, aunque por lo general de buena calidad. La obra también es un ejemplo de indagación histórica al servicio de



***Trocha 1435. Los ferrocarriles
en Cuba***

**Autor: Pilar Sa Leal (Ed.)
Editorial de Ciencias Sociales,
La Habana, 2009
Páginas: 372
ISBN: 978-959-06-1173-5**

[246]

las urgencias presentes. En Cuba hubo *vapor vivo* hasta 2004, cuando los ingenios azucareros dejaron de usar locomotoras movidas por la ebullición del agua, la mayoría centenarias. Desde entonces el referido museo o la Oficina del Historiador de La Habana han realizado esfuerzos por conservarlas, lo que ha supuesto la necesidad de realizar investigaciones de las que se beneficia el libro aquí reseñado.

Por las razones citadas, tras un prólogo de Mercedes Herrera que presenta la obra y ofrece un estado de la cuestión de los estudios de historia ferroviaria en Cuba, los cuatro capítulos en que se divide *Trocha 1435* agrupan estudios con objetivos básicamente conservacionistas.

El primer capítulo incluye tres estudios acerca de las locomotoras a vapor y uno sobre un peculiar vagón. Sobre éste último Mariano García detalla la historia y características del coche *Mambí*, que desde 1912 prestó con lujo sus servicios a los presidentes de las empresas ferroviarias y al de la República de Cuba. Hoy se expone en las calles de La Habana Vieja. Entre los trabajos dedicados a los equipos de tracción, Agustín Pérez ofrece al lector las fichas técnicas de 36 de ellos fabricados entre 1842 y 1907, e información sobre su localización y estado de conservación; pero sin un análisis histórico que las acompañe. Sólo en otro artículo, en el que se examina el caso de la *Maning 441*, ensamblada en 1873, la segunda más antigua que exhiben los museos de la isla, explica el autor cómo fue hallada en un ingenio en pésimas condiciones, y cuáles fueron los avatares de su restauración, llevada a cabo

por el grupo ARPA. A la locomotora más longeva conservada en Cuba, *La Junta*, expuesta en el Museo del Ferrocarril (como la *Maning*) dedica Manuel Díaz un novedoso artículo que analiza, además, otra veintena de máquinas que llegaron a la isla con anterioridad. Luego se detiene pormenorizadamente en el caso de la *Decana*, que salió de fábrica en 1842, y en las razones por las que ha sobrevivido en buen estado.

La última sección del libro incluye dos estudios muy originales, uno sobre el surgimiento de la señalización ferroviaria, de Ricardo Aguiar; y otro sobre los trenes y la filatelia, de Odalys López y Marta Macias. Son trabajos valiosos por tratar temas que seguramente no contarán con muchas más investigaciones y, sobre todo el primero, por dedicarse a un aspecto crucial en la operación y servicio de las líneas, firmado además por un especialista en la materia.

Las otras dos secciones de *Trocha 1435* podrían agruparse en una sola, pues sus artículos abordan casos particulares. Los hay que tratan ferrocarriles que, no estando vinculados al azúcar, prestaron servicios a otras actividades productivas; mineras en concreto, siendo rentables mientras se mantuvo la explotación de los yacimientos. Lusa Pérez analiza el de *El Cobre*, ingeniosa línea movida por la acción de la gravedad, surgida a principios del siglo XIX para transportar el mineral cuprífero desde esa localidad del sureste de Cuba, y cerrada cuando languideció la actividad en la segunda mitad de la centuria. El estudio aporta poco a las investigaciones que existen sobre el tema. Todo lo contrario ocurre con el trabajo “Planos inclinados de Pinares de Maya-

ri”, una línea industrial trazada con ese curioso sistema para salvar las dificultades orográficas y atender la demanda de transporte de las minas de níquel del noreste cubano, que por sus características es un bien y un espacio protegido.

Sólo uno de los casos analizados en los capítulos 2 y 3 del libro se refiere a una línea vinculada a la producción azucarera de Cuba. Recordemos que el ferrocarril comenzó a construirse en la isla en la temprana fecha de 1837; y que con el tiempo configuró una de las redes de comunicación más densas del mundo por su vinculación con la producción de dulce, en la que estuvo especializada la economía de la Gran Antilla durante dos siglos. Siendo excepcional en ese sentido, el artículo de Dely Capote dedicado a la región de Remedios es sin duda el más brillante de la obra. Fue esa zona un espacio de expansión privilegiada para los ingenios en el siglo XIX, lo que hizo posible el tendido de caminos de hierro. Por eso compitieron en ella dos compañías, que pronto entraron en un proceso de fusión para hacer frente a los inconvenientes de tal competencia; así como a un problema añadido: el surgimiento de una segunda red de líneas dedicadas al servicio de esos ingenios, que con el tiempo llegó a duplicar en tamaño a la de servicio público (12.000 frente a 6.000 km). Además, fue precisamente en esa comarca donde Julián de Zulueta inauguró en la década de 1870 el primer gran central azucarero completamente mecanizado y dotado de la infraestructura necesaria. Las peculiaridades de la región ameritaban una investigación particular como la que nos ofrece la autora.

Salvo el artículo de Amaralys Ribot acerca del tren eléctrico de Hersey, más cercano al ensayo pintoresco que a la investigación histórica, todos los trabajos de los capítulos 2 y 3 de *Trocha 1435* se caracterizan por el esfuerzo de investigación y el rigor. El referido ferrocarril fue construido por el chocolatero estadounidense Milton Hersey para prestar servicio público entre La Habana y Matanzas en el siglo XX aprovechando la necesidad de una línea que prestase servicio a los ingenios en la zona. La autora lo examina como si por su recorrido ella misma realizase un viaje, y con el fin de reivindicar su preservación; pero comete errores de consideración, como señalar que algunos de los equipos que aun se utilizan en sus vías son los originales.

Otros tres estudios analizan casos particulares de ferrocarriles que no estuvieron directamente vinculados con la producción azucarera en sus orígenes. Lilian Aróstegui describe la historia del Puerto Príncipe (hoy Camagüey)-Nuevitas, caso particular en Cuba pues fue uno de los primeros que se proyectó y prestó servicio en una región de la mitad este insular, que durante el siglo XIX apenas contaría con caminos de hierro debido a su baja densidad de población y al escaso desarrollo de su producción. Esto acarreó dificultades a su tendido y explotación, a pesar de que detrás de la empresa estuvo uno de los próceres insulares, Gaspar de Betancourt Cisneros, *El Lugareño*. Después de la independencia la línea corrió mejor suerte al formar parte de la red viaria oriental. Hoy sus paralelas están abandonadas.

Parecidas dificultades atravesó la línea intraurbana que unía La Habana

[248]

con la localidad de Marianao, ubicada en su área metropolitana, que estudia Dolores Pérez. Tampoco se trató de un proyecto azucarero, aunque la autora no es consciente de que seguramente esa fue la causa de los problemas que tuvo su construcción, pese a estar auspiciada por Salvador Sama, conocido como el *Rey de los Ferrocarriles*. Igualmente omite detenerse en que por ese motivo fue una de las primeras empresas que acabaron en manos del capital británico, al poco tiempo de inaugurarse en 1863, algo que sería usual a finales del siglo XIX.

En la Gran Antilla se construyó un ferrocarril con fines militares, que por eso fue el único de propiedad pública; aún en el siglo XX, cuando el gobierno de España lo cedió al de Estados Unidos tras su derrota frente a ese país en la Guerra de Independencia de Cuba. Se trata del llamado “tren de la Trocha” que surcaba la línea de fortificaciones defensivas que separaban la mitad oeste de la isla del este, la zona principal de insurgencia. De ahí que comenzase a construirse durante el conflicto emancipador de 1868-1878, con sentido nort-sur, entre Júcaro y Morón; y que luego, en la conflagración de 1895-1898, se prolongase hasta San Fernando. Carlos Mata lo estudia y explica que aunque en la actualidad no presta servicio se han reparado algunas partes con fines conmemorativos y turísticos.

Finalmente, otra magnífica aportación de *Trocha 1435* es el estudio de José Villarroel sobre los tranvías eléctricos en Cuba, que junto con los trenes industriales son, sin duda, los más descuidados por la investigación. El autor analiza los antecedentes de esa forma

de transporte y su dedicación al servicio urbano de pasajeros fundamentalmente; y lo hace con una perspectiva comparada, latinoamericana; una rareza en la historiografía insular. Luego describe pormenorizadamente su evolución, comenzando por La Habana, donde alcanzaron su mayor expansión, pero olvidar el resto del país. Villarroel examina las causas de su decadencia, cuando tuvieron que competir con el tráfico automotor, sus vínculos con la producción de energía eléctrica, y su impacto en el medio físico y en la formación de paisaje.

En resumen, *Trocha 1435* es una rica y variada selección de trabajos que muestran la investigación que se está desarrollando actualmente sobre la historia ferroviaria de Cuba. Más allá del indudable valor de sus estudios, el libro es una novedad por cuanto hace veintidós años que no se publicaba en la isla nada al respecto; esperamos que no haya que esperar tanto para que vean la luz otras obras. Una nota final pero no menos importante: el texto presenta una amplia colección de fotografías, mapas e ilustraciones, casi todas de gran valor; aunque por problemas de falta de recursos para una edición mejor no se presentan con la calidad deseable. También hay que mencionar el esfuerzo realizado en la compilación de todas las obras citadas en una útil bibliografía final.

Antonio Santamaría García
Escuela de Estudios Hispano-
Americanos, CSIC