

# El último viaje de la locomotora 1363

La falta de sensibilidad y respeto en el cuidado y protección de una locomotora declarada Patrimonio Cultural de la Nación puso punto final a sus 105 años de historia

Lisandra Gómez Guerra

Sobre el pavimento, en un escampado distante del centro de Jatibonico, pasó sus últimos días la locomotora No. 1363, una de las que fueron declaradas Patrimonio Cultural de la Nación. Ironías de la vida, después de halar tanta caña, tanta historia sobre las largas venas de hierro de Cuba.

En sus inicios, la Baldwin de línea estrecha de 1917 perteneció al ingenio Vitoria, en Yaguajay —posteriormente central Simón Bolívar, como se pudo leer hasta el último instante en parte de su caparazón—; pero desde allí fue trasladada a un área del coloso Uruguay en un proceso de “quita aquí para poner allá” con el argumento de encontrar el mejor lugar para su cuidado. Otra ironía, pues hoy descansa convertida en cabillas y otros elementos que a ciencia cierta no se sabe adónde fueron a parar.

Pudiera ser esta una historia de ficción, mas no lo es. Sucedió en Jatibonico, frente a los ojos de un país que como política tiene entre sus principales preocupaciones la protección de su patrimonio histórico, cultural y natural.

Sin tiempo que perder, porque el hecho todavía es reciente pero sus ecos ya le han dado la vuelta a toda la geografía espirituana, *Escambray* se sube a los rieles y corre detrás de la falta de sensibilidad y respeto en el cuidado y protección a ese pedazo de nuestro patrimonio.

## PRIMER TRAMO: LA GÉNESIS

Muy cerca del mar, en el Yaguajay profundo, se fundó en 1851 el ingenio Vitoria, con vida hasta el año 2002. En su interior se coció, incluso en un primer momento por manos esclavas, y luego obreras, la idiosincrasia de la región.

De acuerdo con documentos históricos, por sus kilómetros de



La locomotora fue construida en 1917 por Baldwin Locomotive Works, en Filadelfia, Estados Unidos.

línea férrea de vía estrecha corrieron, pasado los años iniciales del siglo XX, nueve locomotoras. Lo mismo tiraban las jaulas para transportar caña que prestaban servicio público. Testigos todas de innumerables anécdotas, algunas referenciadas en profusa bibliografía y otras apenas recordadas por los protagonistas del ferrocarril y la industria azucarera.

En ese ir y venir estuvo la construida en 1917 por Baldwin Locomotive Works, en Filadelfia, Estados Unidos, la marca de ese medio de tracción más representada en la isla. Así consta en el inventario realizado por Gerónimo Besánguiz, acucioso investigador yaguajayense, al parque de 11 locomotoras existentes cuando en esa región la zafra tuvo su último suspiro. Hoy solo queda una.

“Es una original locomotora a vapor de válvula plana, perteneciente a la serie 46 768”, añade.

No es casualidad que en Yaguajay fuera común escuchar sus pitazos y el chirrido de los hierros por el paso de las máquinas a toda

velocidad. Cuba se reconoce como el primer país iberoamericano, el segundo de América y el séptimo en el mundo en poner en servicio un ferrocarril, inaugurado el 19 de noviembre de 1837. Desde entonces, las líneas enlazan pueblo con pueblo. Una inyección de progreso para los ingenios azucareros que junto con todos sus atributos delinean uno de nuestros más auténticos paisajes culturales.

Por tal motivo, las antiguas locomotoras a vapor se declararon Patrimonio Cultural de la Nación, según consta en la Resolución 02 de 2004, del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural (CNPC). Distribuidas por museos, espacios públicos y centrales, dignifican la historia de Cuba.

Justo ese resultó el primer paso de una aspiración mayor: rescatarlas, reubicarlas, conservarlas y protegerlas. Se argumenta así en el libro *Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba*, donde se explica cómo durante la implementación de la Tarea Álvaro Reynoso, en 2002, existía en el sector

agroindustrial azucarero un parque amplio de locomotoras a vapor, la mayoría en operaciones. Con ese proceso de reestructuración se dio baja a muchas, lo que generó que cayeran en las redes del abandono y deterioro, realidad confirmada con el inventario hecho por el CNPC en 2011 que sacó a la luz la existencia de 270, de ellas 245 declaradas Patrimonio Cultural y ya en 2020 cuantificaron 223 y solo 136 protegidas por sus valores en sitios específicos.

“Del parque de Yaguajay, cuatro se las llevó Eusebio Leal. Otras se trasladaron al central Marcelo Salado Lastra —antiguo Reforma— convertido en museo, en Caibarién, y la No. 1363 fue para Jatibonico. La única existente hoy en Yaguajay logró regresarla desde La Habana porque la usó Camilo”, ejemplifica Gerónimo Besánguiz.

La selección de los lugares para reubicarlas bajo la supervisión consciente y comprometida de instituciones capaces de mantener las máquinas en buen estado recayó en los ministerios del Azúcar (Minaz hasta 2011, hoy Grupo Empresarial Azcuba) y del Transporte (Mitrans); labor que de conjunto con el CNPC —responsable de la confección del expediente científico de cada una de las locomotoras a vapor antiguas— exige del Acta de Responsabilidad en todas las entregas y trasposos de esos medios. Incluso, se dictaron políticas generales como retirarlas de los sitios donde estaban si estos no cumplían con las labores de protección y conservación.

Fue así que la No. 1363 llegó al central Uruguay, donde, por el evidente mal estado y color marrón intenso —según revelan sus últimas instantáneas conocidas—, se intuye que no recibió demasiadas atenciones.

“La durabilidad de ese tipo de bien está en correspondencia con el grosor de la plancha con que se chapistee. A la de Jatibonico la vi en fotos hasta tapada de hierbas”, refiere el historiador yaguajayense.

## SEGUNDO TRAMO: NUEVO DESTINO

Cuando en el año 2016 el periódico *Granma* anunció que para

la contienda 2019-2020 se concretaría el montaje de una bioeléctrica en el Uruguay —aún hoy en planes—, nadie imaginó que justo en el área escogida descansaba la referida locomotora. Por tanto, lo primero que se decidió fue trasladarla hacia la base de ómnibus de Jatibonico.

“Fue una disposición del Gobierno de aquí y con el cambio se firmó el Acta de Responsabilidad con los directivos del nuevo lugar”, dice Ricardo Guardarrama Román, director del museo de ese territorio, institución que en cada municipio realiza la función del Registro de Bienes Culturales y tiene la responsabilidad de inscribir y controlar los bienes con valor museable o patrimonial, tanto en personas jurídicas como naturales.

En la base de ómnibus permaneció la mole de hierro hasta que un trabajador de Azcuba en una visita de imprevisto detectó que había desaparecido. Dice la *vox populi* que la desmembraron en poco más de tres días, luego de que se tomara ese acuerdo en una reunión bajo los pretextos de que ocupaba espacio y no cumplía ningún objetivo.

“Como Registro hicimos lo que nos toca: denunciar. Habíamos ido varias veces y confirmábamos que estaba ahí, pero la base queda bastante distante, por lo que cuando supimos ya la habían eliminado”, acota Guardarrama Román.

## TERCER TRAMO: DESENLAJE

Desde entonces, el CNPC sigue palmo a palmo la evolución del proceso investigativo actualmente en manos de las autoridades competentes. Y es que la protección del patrimonio cultural cubano se garantiza por un marco jurídico que incluye, entre otras, la Constitución de la República, las dos primeras leyes de la Asamblea Nacional del Popular: la No. 1 De Protección al Patrimonio Cultural, y la No. 2 De los Monumentos Nacionales y Locales, así como el Código Penal vigente.

“Tenemos que hacer un proceso de concientización, porque muchas entidades no saben lo que tienen, no planifican un presupuesto para conservar sus bienes o cuando cambian de directivo se engavetan las Actas de Responsabilidad. Eso ha provocado que se hayan deteriorado algunos. A veces hemos tenido que dar baja y otros los hemos recogido para protegerlos nosotros u otra entidad”, puntualiza Anait Gómez, directora del Centro Provincial de Patrimonio, de Sancti Spiritus.

En espera de las conclusiones del proceso investigativo, duele la mayor de las deudas: a Cuba se le vejó un fragmento de su esencia. Que este daño irreversible sirva de lección para que, en el futuro, primen el respeto, la sensibilidad y los mecanismos de control en la salvaguarda y cuidado de los bienes patrimoniales. Que ninguna otra reliquia histórica tenga que sufrir tan lamentable último viaje.

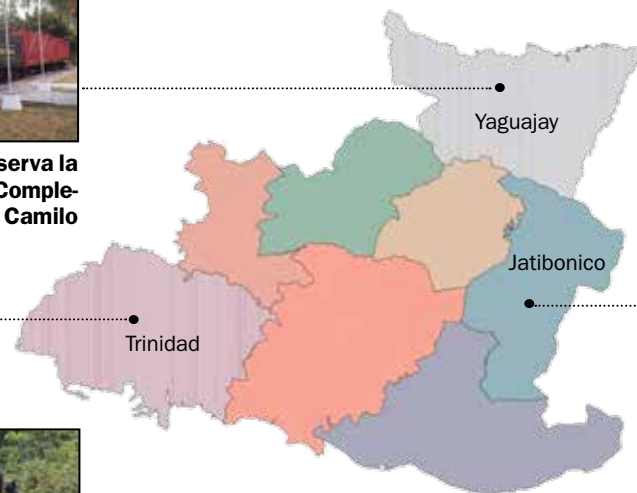
## Apuntes sobre rieles



En perfecto estado se conserva la locomotora ubicada en el Complejo Histórico Comandante Camilo Cienfuegos.



Otro de esos medios se resguarda en el central FNTA.



La locomotora que permaneció hasta hace algún tiempo en el central Uruguay ya no existe.