

## Reliquias centenarias del patrimonio cultural cubano: las locomotoras a vapor y su protección

*Centennial relics of Cuban cultural heritage: Steam locomotives and their protection*

MSc. Ilka Pell-Delgado

ipd130774@gmail.com

Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, Cuba

### Resumen

El trabajo aborda la evolución histórica de las producciones que contribuyeron a la formación del patrimonio industrial en Cuba; el estado de conservación de sus bienes y en especial el de las locomotoras a vapor. Inicia con un estudio retrospectivo de la labor realizada para la conservación del patrimonio industrial por parte de las instituciones responsables. El documento analiza la situación de las locomotoras a vapor y las acciones que se desarrollan para su rescate y conservación, teniendo en cuenta las potencialidades para la inserción en los escenarios actuales de desarrollo de la economía del país. Se realiza un estudio de las locomotoras existentes y se muestra un catálogo de los ejemplares más significativos, haciendo distinción entre las que conservan su función original y las que han sido destinadas a un nuevo uso; así como sus formas de exhibición en la actualidad.

**Palabras clave:** patrimonio, locomotora a vapor, patrimonio industrial, museos del azúcar.

### Abstract

The work addresses the historical evolution of the productions that contributed to the formation of industrial heritage in Cuba. The state of conservation of these goods, especially steam locomotives. It begins with a retrospective study of the work done for the conservation of industrial heritage by the responsible institutions. The document analyzes the situation of steam locomotives and the actions that are developed for their rescue and conservation, taking into account the potential for insertion in the current development scenarios of the country's economy. It carries out a study of the existing locomotives and shows a catalog of the most significant specimens and their recovery, distinguishing between those that retain their original function and those that have been destined for a new use; as well as its forms of exhibition at present.

**Keywords:** heritage, steam locomotive, industrial heritage, sugar museums.

## **Introducción**

La isla de Cuba fue la primera de Iberoamérica, la segunda del continente y séptima a nivel mundial en introducir el ferrocarril-en 1837- como solución a las dificultades internas de transporte. La presencia de los ferrocarriles cubanos en el siglo XIX, fue y ha sido fundamental, para el desarrollo de toda la historia. Según el historiador Manuel Moreno Friginals, este fue el primer elemento de la Revolución Industrial que transforma completamente las condiciones cubanas de producción. Con la introducción del nuevo adelanto científico se proporcionó un fuerte impulso a la industria azucarera: la producción de caña, azúcar y sus derivados que se encontraba estancada debido a los inconvenientes para su traslado.

Resultado del proceso cultural asociado a la actividad ferroviaria, en especial las centenarias locomotoras a vapor, ha llegado a nuestros días una herencia tangible e intangible, parte imprescindible de la identidad de la nación que debe ser conservada y protegida por sus valores.

En la última década del siglo XX, el país se vio inmerso en una profunda crisis económica que fue en detrimento de la conservación del patrimonio industrial. Algunas fábricas se paralizaron y después se cerraron, la tecnología al estar obsoleta, en muchos casos quedó abandonada y los inmuebles sufrieron deterioros por falta de mantenimiento; otras lograron insertarse en los nuevos planes económicos creados acordes a la disponibilidad de los recursos.

Hacia el año 2002 el sector agroindustrial azucarero contaba con más de 200 locomotoras a vapor que en su gran mayoría funcionaban. A partir de los adelantos tecnológicos, la adaptación al diesel del sistema ferroviario y reestructuración del sector, se sustituyó la totalidad de las maquinas a vapor del balance activo de zafra, quedando estas disponibles y en la mayoría de los casos sin la protección adecuada. Ante esta situación surge la necesidad de crear una estrategia de trabajo para lograr el adecuado rescate, conservación, divulgación y educación del patrimonio ferroviario a vapor.

## **Desarrollo**

### *Labor en pro del rescate y preservación*

La orientación de realizar el Inventario Nacional del Patrimonio Industrial fue uno de los trabajos más completos y trascendentales en la conservación del este patrimonio

que se inicia hacia 1990. Hasta ese momento la protección se había ejercido de manera aislada, encaminada solamente hacia conjuntos y bienes de excepcional valor arquitectónico o histórico.

La labor fue un reto para los especialistas que, por primera vez, se enfrentaron a evaluar tecnologías e inmuebles. Surgieron colaboradores en los propios sitios: presuntos historiadores, conocedores de cada detalle tecnológico del central, los trabajadores, personal jubilado y especialistas en maquinarias. Se realizó un inventario de localización para conocer la cantidad de los bienes que existían y otorgarles el grado de valor correspondiente para su protección. Luego se confeccionó una ficha de inventario pormenorizado para tener una evaluación completa del bien.

Con esta información se confirmó que los exponentes más valiosos de este tipo de patrimonio se relacionan directamente con el desarrollo de las industrias tradicionales. Se identificaron otras industrias como: la minería, fábricas de papel, fósforos, textileras, roneras, embotelladoras de refrescos, confituras, lácteos, molinos de arroz, calzado, molinos de trigo, conservas, embutidos y tenerías.

En la industria azucarera se inventariaron más de 150 centrales en activo, fundados en su mayoría en las primeras décadas del siglo XX, y más de 60 ruinas de ingenios cuyos orígenes datan de los siglos XVIII y XIX. Al confeccionar el inventario patrimonio industrial activo se pudo apreciar el valor de estos bienes y la necesidad de tomar conciencia al respecto. El proceso de reconocimiento tuvo dos aristas: la institucional y la personal.

En el plano institucional los Ministerios de la Industria del Azúcar y el Transporte se han interesado en la firma de convenios de trabajo, que garanticen el rescate y conservación de su patrimonio físico e histórico. En lo personal se logró la motivación entre los trabajadores de las industrias, los jubilados y la comunidad; mostrando interés en apoyar las acciones que garanticen la supervivencia de las actividades productivas.

El Ministerio del Azúcar (MINAZ) creó la Comisión de Patrimonio Histórico Azucarero en la cual ha trabajado con el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural y la Comisión Nacional de Monumentos (CNM). Estas entidades trabajan constantemente en la definición de los destinos de los bienes de la industria agroazucarera. Desde 1999

se realizan los Encuentros Nacionales del Patrimonio Histórico Azucarero, donde se premia mediante concurso los mejores trabajos presentados en investigación histórica y rescate del patrimonio físico. Hacia el año 2002, al ponerse en marcha un plan de reconversión de los centrales azucareros, algunos de los que serían desactivados fueron propuestos para convertirlos en museos. Esta idea representó un gran atractivo por la oportunidad que representa para cualquier persona observar una fábrica por dentro.

En correspondencia con todo lo anterior, un componente singular del patrimonio industrial cubano quedaba excedente: el parque de locomotoras a vapor vinculado directamente a la actividad azucarera. El Consejo Nacional de Patrimonio Cultural se dio a la tarea de conciliar el inventario que poseía con el Ministerio del Azúcar, resaltando el valor patrimonial de estos equipos y la importancia de garantizar su conservación. Se emitió la Resolución 02 del 2004, que declara el conjunto de las locomotoras a vapor como Patrimonio Cultural de la Nación. Además, se le otorga los Grados de Protección I y II teniendo en cuenta los excepcionales valores históricos que aportan. Debemos destacar que en esta resolución no se incluyeron las locomotoras a vapor que estaban en activo en los diferentes centrales del país.

El presente documento compromete a los poseedores de estos equipos a realizar las consultas pertinentes con Patrimonio en el momento de definir su futuro destino. De esta manera se ha logrado la reubicación de las máquinas de mayor valor patrimonial en sitios donde se garantiza su cuidado y conservación.

Una ardua faena desarrollada por el Ministerio del Transporte fue el rescate de algunas locomotoras y estaciones de ferrocarriles del país. Debido al valor patrimonial del parque de locomotoras a vapor se creó el Museo Nacional del Ferrocarril en el 2002, en la estación *Cristina*, institución que alberga muchos de estos bienes y desarrolla una importante labor de investigación, estudio y conservación de disímiles piezas vinculadas a la historia del transporte ferroviario en Cuba, declarada a su vez Monumento Nacional.



**Fig. 1: Estación *Cristina*, museo del Ferrocarril**

Otras acciones que evidencian la sensibilidad administrativa y de la población sobre el valor patrimonial de estas industrias cubanas lo constituye la implementación por parte de los ministerios del Azúcar y el Transporte, de los premios anuales por el rescate y preservación del Patrimonio Histórico Azucarero y Ferroviario y la realización del Festival Anual del Vapor. Estos certámenes se han realizado en algunas provincias: Villa Clara, Ciego de Ávila, Cienfuegos, entre otras, en los cuales se premiaban las mejores locomotoras por su grado de conservación técnico. Estas iniciativas revalorizaban y estimulaban ante el trabajador común lo que hasta entonces quizás solo fue considerado un equipo de trabajo usual y corriente.



**Fig. 2: La No.1182 junto a la No. 1910 en el festival de vapor**

Además se completan las actas de responsabilidad de las locomotoras a vapor, mediante la cual los organismos responsables se comprometen a su cuidado y conservación. Así como se realizó un proceso de verificación de responsabilidad por las locomotoras perdidas.

Debido al valor de este patrimonio y la amenaza a que está sometido constantemente por el rápido desarrollo tecnológico, se impone la necesidad de conservación de sus exponentes más representativos. De ahí que la implementación de estrategias que

permitan su reutilización acorde a los nuevos intereses económicos es un recurso que comienza a utilizarse en este ámbito.

Además las experiencias vividas en el complejo proceso de redimensionamiento y desactivación de una parte importante de la industria agroazucarera y la remodelación de otras industrias, demuestran la utilidad del sistema legislativo e institucional vigente para la protección del patrimonio, incluidos los bienes industriales. Sin embargo, se evidenció la deficiencia que existe para la protección de la tecnología, reto que nos obliga a continuar trabajando en su perfeccionamiento o en la promulgación de una Ley específica para el patrimonio industrial.

#### *Situación de las locomotoras a vapor*

Durante la implementación de la Tarea Álvaro Reinoso, en el año 2002, existían en el sector agroindustrial azucarero un parque de más de 200 locomotoras, de las cuales la mayoría funcionaba. Con la restructuración se procede a dar baja de la producción a las mismas, lo que conllevó su deterioro y abandono, en el peor de los casos.



**Fig.3: La locomotora No.1220**

Ante la alerta del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural como resultado de las inquietudes de los historiadores en las asambleas de base de su congreso y la crítica del Departamento de Cultura del Comité Central del Partido; a partir de mayo de 2007, comienza un programa de rescate, traslado, conservación, divulgación y educación de los valores patrimoniales de éstas, mostrando los primeros resultados favorables. No obstante, es evidente que existía un daño irreparable y una difícil tarea por continuar.

Hacia el mes de mayo del 2011, comienza un proceso de actualización del inventario de las locomotoras a vapor de todo el país, por los especialistas de Patrimonio y del Ministerio Azúcar. Cuya acción se llevó a cabo para recopilar toda la información que exista sobre su estado de conservación y evaluar de manera objetiva la posible

reubicación en caso necesario. El CNPC luego de obtener la relación final la confrontó con los centros provinciales de Patrimonio. Cada territorio lo revisó y emitió sus criterios. (Ver tabla 1)

Los resultados del estudio se recogen en la tabla 1 que se muestra a continuación:

**Tabla 1: Locomotoras Registradas por provincia, diciembre 2011**

Provincia	Cantidad
Pinar del Río	0
Artemisa	8
Mayabeque	18
La Habana	57
Matanzas	54
Villa Clara	36
Cienfuegos	20
Sancti Spíritus	13
Ciego de Ávila	19
Camagüey	14
Las Tunas	2
Holguín	16
Granma	7
Santiago de Cuba	4
Guantánamo	2
Isla de la Juventud	0
<b>Total</b>	<b>270</b>
<b>Declaradas Patrimonio Cultural</b>	<b>245</b>
<b>Existen físicas e inventariadas</b>	<b>221</b>

A partir de la designación de un presupuesto por parte del Estado cubano para la reubicación final y conservación de las locomotoras a vapor, el MINAZ junto al Ministerio del Transporte (MITRANS) analizaron los sitios posibles de reubicaciones para que todos estos bienes quedaran bien protegidos. En reuniones con el Consejo de Patrimonio se determinó la necesidad de exigir el Acta de Responsabilidad en todas las entregas y traspasos de estos bienes a las diferentes entidades.

Para lograr el adecuado rescate, conservación, divulgación y educación del patrimonio ferroviario a vapor se dictaron políticas generales como: retirarle el bien a la entidad que no lo conserve; priorizar el uso social de los bienes; estimular la investigación e historia del tema y responsabilizar al sistema ferroviario del MITRANS con el mantenimiento y reparación de las vías férreas.

Todo esto se complementó con las siguientes acciones:

- Identificar el inventario actual de cada locomotora, ubicación y estado.
- Realizar visitas por una Comisión del MINAZ a instituciones de la Oficina del Historiador de la Ciudad para intercambiar experiencias en el rescate y conservación de las locomotoras.
- Actualizar y mantener la legalización de los activos fijos en correspondencia con sus propietarios, a partir de los movimientos realizados.
- Concluir proceso de ubicación y conservación.
- Habilitar talleres y patios ferroviarios destinados a la reparación y conservación.

El Consejo Nacional de Patrimonio Cultural trabaja en la confección del expediente científico de cada locomotora a vapor, que contendrá toda la información sobre ese bien desde su fabricación hasta su uso actual, fotos, la ficha técnica y todos los datos de interés. Además se completan las actas de responsabilidad de las locomotoras a vapor, mediante la cual los organismos responsables se comprometen a su cuidado y conservación.

Es de destacar el trabajo de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (OHC) por apoyar esta actividad. Esta se encargó de localizar y solicitar 40 locomotoras para su reparación, conservación y uso con diversos fines.

Como especialistas y defensores del Patrimonio industrial asumimos el criterio del ingeniero mecánico Agustín Andrés Pérez Priegues al plantear:

Más que establecer una escala o lista de lugares atendiendo al valor o la edad de las Locomotoras centenarias de Cuba, el objetivo es alertar sobre la importancia de preservar este conjunto de máquinas, tangible y único, que se nos escapa, apenas sin darnos cuenta, e integra el nutrido ejército de lo intangible: lo que un día fue y ya no es. Para eso trabajamos.

#### ***Reliquias del patrimonio industrial cubano***

Desde el 19 de noviembre de 1837, Cuba se incorporó a la lista de naciones que disponían del más moderno sistema de transportación de la época: el ferrocarril. Por tal motivo, en la actualidad, son las antiguas locomotoras a vapor, algunas todavía en servicio, uno de los más importantes y significativos valores del patrimonio industrial cubano, distribuidas por buena parte de la geografía del país, lo cual hace de Cuba un lugar interesante por poseer estas reliquias.

La imperiosa necesidad de trasladar mercancías, en especial el azúcar, fue el motivo principal de la temprana introducción de locomotoras a vapor en la Isla, once años antes

que en la metrópoli española. Las primeras cuatro locomotoras a vapor traídas a Cuba provinieron de Inglaterra, ejecutadas por el reconocido constructor inglés John Braithwaite. Arribaron al puerto habanero, el 28 de abril de 1837, siendo llamadas Cubana, Habana, Villanueva y Comisión. Llegaron completamente armadas y fueron almacenadas sin protección, durante el tiempo que duró la construcción del primer tramo de vía, hasta su puesta en explotación en noviembre de ese mismo año, lo que les produjo daños irreparables.

Las primeras locomotoras fueron sustituidas rápidamente por otras provenientes de la incipiente industria de los Estados Unidos, con modelos producidos por Baldwin (Badwin Locomotive Works), fábrica creada por Matthias W. Baldwin, en 1831, después de construir una locomotora en miniatura para un museo en Filadelfia). Norris Locomotive Works: se llamó la fábrica de locomotoras radicada en Filadelfia, Pensilvania, fundada por William Norris (1802-1877) y Stephen H. Long (1784-1864), que se mantuvo activa entre 1836 y 1860. Se puede decir que, desde el año 1839 en su mayoría equipos norteamericanos fueron los encargados de mover los trenes cubanos.

En la Isla, la implementación del ferrocarril contribuyó al desarrollo de la nacionalidad cubana, uniendo regiones, acercando pueblos, abaratando costos de producción –especialmente de la industria azucarera– que, gracias a este medio de transporte pudo instalar sus ingenios en puntos del interior del país más alejados de los puertos de embarque. De esta manera, fue extendiéndose por casi todo el paisaje cubano el uso del ferrocarril, además el pitido de la locomotora y el resople del vapor dieron una peculiar sonoridad a las zonas cañeras durante el tiempo de zafra. Operando en diferentes anchos de vías o de trocha: 56 ½ pulgadas el ancho estándar, y las vías estrechas de 36 pulgadas, 30 pulgadas, 2 pies 6 pulgadas y 2 pies 3 ¾ pulgadas, decenas de diferentes tipos de máquinas se podían ver trabajar en los ferrocarriles cañeros, algo difícil de encontrar en otro país.

Con excepción de la locomotora La Junta, primera del ferrocarril de Matanzas –tipo 4-2-2–, que data de 1843, del fabricante Rogers, la más antigua de las máquinas que se conservan en Cuba, en exhibición en la Estación Cristina, en la provincia La Habana. La misma es considerada una joya de la tecnología, declarada Monumento Nacional; el

resto de las máquinas de vapor que todavía perduran, en el país, tuvieron una relación directa con la industria azucarera.



Fig. 4: La Junta, expuesta en la Estación Cristina

No obstante, en el ferrocarril público cubano la masiva introducción de locomotoras diesel se realizó en la década del 50 igual que en otras partes del mundo—, el proceso de cambio comenzó en los centrales azucareros con locomotoras de gasolina y diesel varios años antes que en el servicio público. Pero el vapor continuó dominando en los ingenios para el traslado de la caña de azúcar. Hacia 1958 se reportaban más de 700 locomotoras en existencia para este servicio, cifra hoy reducida a cerca de 200, pero entre ellas están representados fabricantes clásicos.

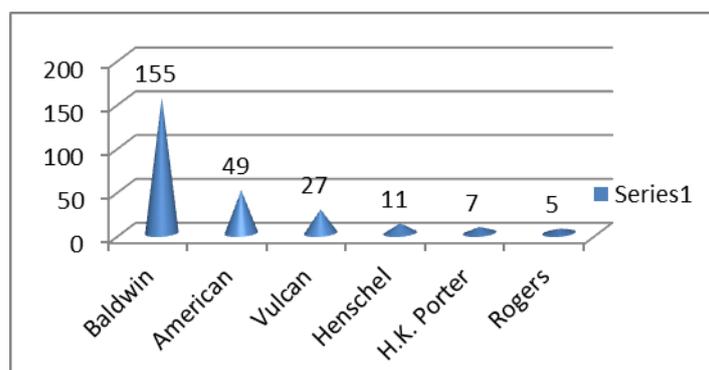


Fig. 5: Marcas de locomotoras más representadas en Cuba

Baldwin Locomotive Works, Filadefhia, EE.UU.

Rogers Ketchum & Grosvenor. Nueva Jersey, EE.UU.

Manning Wardle &Company, Inglaterra.

Vulcan Iron Works, EE.UU.

Cooke Locomotive and Machine, EE.UU.

H.K. Porter Locomotive Works, EE.UU.

American Works Locomotive Works Company (ALCO), EE.UU.

Cagney Brothers Locomotive Works Company, EE.UU.

Davenport Locomotive Works Company, EE.UU.

Entre los magníficos ejemplares con que cuenta Cuba, está una de las locomotoras más antigua de la prestigiosa firma británica ManningWardle & Company, con una trocha de 30 pulgadas, tipo 0-6-0, la única locomotora a vapor inglesa que todavía se conserva en el país y la segunda más antigua preservada en la Isla. Su valor es aproximado es de 1,5 millones de dólares y constituye una muestra única a nivel mundial.



Fig. 6: Locomotora de la firma inglesa Manning

Entre las más de 130 máquinas a vapor del actual parque cubano fabricado por Baldwin Locomotive Works, se encuentran varios ejemplos de locomotoras centenarias. La No. 1112, *El Cuatrigo*, del central Rubén Martínez Villena, una 0-4-2T que data de 1878, la más vieja de Cuba en labores, ubicada hoy en el parque El Agrimensor de La Habana.



Fig. 7: La No.1112 en activo durante la zafra

Símbolo de los ferroviarios del municipio de Banes, en la oriental provincia de Holguín, se conserva la máquina de vapor, No.1 nombrada *Panchito*, que transitó por un ramal de líneas férreas de solo 36 pulgadas de ancho, serie 964 construida en 1888 de la marca Porter. Único ejemplar de una de las locomotoras más pequeñas fabricadas en el mundo y que fueran empleadas en la producción azucarera de nuestro país. Se encuentra ubicada en la Plaza Aborigen al lado del Museo de Banes.

En el Museo de Ferrocarril –en laprovincia La Habana– se exhibe otra Baldwin centenaria, la No. 1326 es una 2-8-0 (Consolidado) serie 14436, fabricada en 1895 que pertenecía al central *Espartaco* –antes *Hormiguero* en Cienfuegos. Corría sobre un ancho de vía de 30 pulgadas, y al igual la anterior y la mayor parte del parque activo de Cuba, usaba como combustible el petróleo crudo. Solo unas pocas máquinas, como la No. 1112, utilizaban carbón.

Dos locomotoras no usaban carbón ni otro tipo de combustible, pues trabajan con el vapor de las calderas del *Espartaco*, que acumulan en su tanque con una autonomía de 2 ½ a 3 horas. Nos referimos a la No. 1130 y la No. 1131, la primera fabricada, en 1914, por Orenstein & Koppel, serie 6854, y la segunda una Baldwin que data de 1916, con número de serie 43277. Ambas conocidas por “Las Brujas”, porque son oscuras, no tienen luz propia y se movían casi en silencio desde el patio, tirando de las jaulas de caña hasta el basculador del central. Ejemplos de máquinas libres de contaminación ambiental.



**Fig. 8: No. 1850, nombrada “Doña Bella, expuesta en el museo Marcelo Salado**

Conocida como “Doña Flor”, una de las locomotoras más grandes con que contamos, la No. 1910, tipo 2-8-2, del propio Central Agro-Industrial (CAI) fabricada por ALCO en 1926, la mayor máquina a vapor del país y América Latina. Un poco más pequeña es la nombrada “Doña Bella”, No. 1850, fabricada por Baldwin en 1935, serie 61 888, tipo 2-8-2 (Mikado), que trabajaba en el central *Efraín Alfonso*, expuesta en el museo Marcelo Salado, en la provincia Villa Clara.

Continúan en cantidad a las Baldwin, algunos fabricantes clásicos como ALCO y Vulcan. En menor cantidad número, otras firmas aún están representadas con sus locomotoras en Cuba, como Rogers, y HK Porte. De las pocas europeas presentes, la Henschel, de Alemania es la de más ejemplares.

Como ejemplos de locomotoras que se exhiben como maquetas en diferentes locaciones –fuera de los centrales–, tenemos el caso de la No. 3 (1163) una Baldwin tipo 0-6-0, fabricada en 1884, del CAI *Pepito Tey*, en Cienfuegos, ubicada en el Kilómetro 172 de la Autopista Nacional. En la entrada de varios ingenios disfrutamos de algunas como: la No.1106, tipo 0-4-0ST, fabricada por Baldwin en 1888, del CAI *Amistad con los Pueblos*, y la No.1107, serie 6468, fabricada por Baldwin en 1891, ubicada en *Manuel Isla*, en la provincia Mayabeque. Del año 1884 es la No.1 Porter, serie 677, tipo 0-4-0T, que perteneció al central *Hormiguero*, ahora en el parque de diversiones de Cienfuegos, con un motor diesel adaptado.

En el Parque Lenin, para los visitantes se muestran varias locomotoras Baldwin, Vulcan y Porter. La No.3 preservada y en exhibición al lado de la estación inglesa, aunque se trata de una tipo 2-6-0 serie 5727 fabricada en 1915, la más antigua de las presentes,

todas pertenecieron a centrales azucareros. Otra experiencia interesante del uso del vapor con fines turísticos se puede apreciar en Trinidad, en el norte de Villa Clara.

### *Museos del Azúcar*

Los centrales convertidos en Museos de la agroindustria azucarera pertenecientes al Grupo Empresarial AZCUBA, (antes Ministerio de Azúcar hasta septiembre 2011, MINAZ, con su número asignado al central) dentro de su programa de rescate y restauración del patrimonio azucarero a nivel nacional son:

315 “José Smith Comas” antiguo *Progreso* - en Cárdenas, Matanzas.

428 “Marcelo Salado Lastra” antiguo *Reforma* - en Caibarién, Villa Clara.

517 “Patria o Muerte” antiguo *Patria* - en Morón, Ciego de Ávila.

444 “Federación Nacional de Trabajadores del Azúcar” antiguo *FNTA* - en Trinidad, Sancti Spíritus (En proceso)

- *José Smith Comas* (Matanzas): Convertido en museo, se encuentra en municipio Jovellanos, dedicado al ferrocarril y las particularidades de la provincia.
- *Patria o Muerte* (Ciego de Ávila): El primer museo histórico del Ministerio del Azúcar (Ministerio de Azúcar hasta septiembre 2011, MINAZ) en la provincia de Ciego de Ávila en las instalaciones del antiguo Complejo Agroindustrial (CAI) *Patria o Muerte*, ubicado en el municipio de Morón. Resalta el proceso de mecanización a partir de la visita del comandante Ernesto Che Guevara y el impulso brindado a esta actividad.
- *Marcelo Salado* (Villa Clara): Antiguo central azucarero convertido en museo, que se encuentra en municipio Caibarién. Abarca el surgimiento, desarrollo y evolución de la industria agroazucarera cubana de manera integral.
- *Federación Nacional de Trabajadores del Azúcar* (FNTA) (Sancti Spíritus): Convertido en museo, que se encuentra en el municipio Trinidad. Resalta como era la producción de azúcar en el siglo XIX y las particularidades del Valle.

Se exhiben locomotoras a vapor en diversos parques temáticos como son: el Agrimensor, en La Habana; Avenida del Puerto, en La Habana; Parque de diversiones, en Cienfuegos; Parque, en Ciego de Ávila y el Parque, Frente a la estación de trenes en Camagüey.



**Fig. 9: No. 1501, expuesta en la Avenida del Puerto, en La Habana**



**Fig. 10: La No.5, frente a la estación de trenes en Camagüey**

Al realizar un cierre en enero del 2018 la estadística es la siguiente:

**Tabla 2: Cierre enero del 2018**

Provincia	Cantidad de locomotoras	Museo	Cantidad
Pinar del Río	---		
Artemisa	---		
La Habana	60	<b>Museo del Ferrocarril</b>	<b>19</b>
		<b>Museo de la Ciudad</b>	<b>1</b>
Mayabeque	5		
Matanzas	45	<b>Smith Comas</b>	<b>28</b>
Villa Clara	45	<b>Marcelo Salado</b>	<b>38</b>
Cienfuegos	7		
Sancti Spíritus	7	<b>FNTA</b>	<b>1</b>
		<b>Museo de Yaguajay</b>	<b>1</b>
		<b>Museo de Jatibonico</b>	<b>1</b>
Ciego de Ávila	24	<b>Patria o Muerte</b>	<b>18</b>
Camagüey	7		
Las Tunas	2		
Holguín	13	<b>Museo de Banes</b>	<b>1</b>
Granma	6	<b>Museo de Troya</b>	<b>1</b>
Santiago de Cuba	2		
Guantánamo	2		
Isla de la Juventud	---		
<b>Total</b>	<b>225</b>		<b>89</b>

### Conclusiones

El ferrocarril ubica un lugar cimero dentro del desarrollo de la agroindustria azucarera cubana. La introducción del ferrocarril en la producción azucarera, constituyó en su tiempo un adelanto científico técnico, siendo Cuba el séptimo país del mundo e incluso primero que la metrópolis española en introducir este adelanto, lo cual propició un salto en el desarrollo de este sector, si tenemos en cuenta que era el cómo trasladar las crecientes producciones de caña, azúcar y miel, el principal problema que enfrentaba en ese momento la agroindustria azucarera de la Isla.

Todo lo que surgió y se desarrolló a raíz de la producción azucarera, trajo como resultados un paisaje cultural característico, formas de vida, tradiciones, sentimiento arraigados a códigos particulares. Los centrales fueron la fuerza motriz en la creación de la identidad nacional, en el desarrollo de muchas comunidades, que por generaciones vivieron vinculadas a su dinámica y sus tradiciones.

Los centrales azucareros y todos los atributos que promueven, produjeron un paisaje cultural, que ha identificado a la economía cubana desde la colonia. Al producirse un redimensionamiento del sector por razones económicas, la mayor parte de esas instalaciones ha interrumpido su proceso de producción. Algunos edificios y equipamientos, con más de un siglo de existencia, fueron abandonados con tendencia a la desaparición, ya sea por deterioro o por demolición; siendo inminente el riesgo de perder un valioso patrimonio nacional.

La preocupación no solo es de índole cultural, sino también económica y social. A cada fábrica de azúcar se asocian bienes muebles e inmuebles, que constituyen un conjunto una unidad indisoluble. La crisis económica de los años noventa y la reconversión de la industria azucarera condujo al abandono de muchas locomotoras a vapor que dejaron de ser usadas en la producción, lo que conllevó al deterioro y pérdida de este patrimonio.

La necesidad y concientización de conservar y proteger el parque de más de 200 locomotoras a vapor, todas centenarias, ha conducido a aunar esfuerzos entre diferentes entidades (Azcuba, Cultura y Transporte). El trabajo de rescate de estos bienes patrimoniales para someterlas a restauración, reubicación y conservación ha sido arduo y constante durante este periodo. Evidencia de esta labor son los antiguos centrales convertidos en Museos del Azúcar, así como los parques creados.

Si bien toda la historia azucarera y el desarrollo tecnológico, provocaron el cambio del modelo industrial, con el objetivo de incrementar la producción, mejorar la imagen y las condiciones de vida; el proceso de redimensionamiento de la industria agro azucarera en la actualidad, no es más que un nuevo período en la historia cubana. Ahora se trata de convivir en un contexto diferente, sin perder la herencia cultural que nos ha legado nuestro patrimonio industrial.

### **Referencias bibliográficas**

1. Moreno Fraginalls, M. (1978). *El Ingenio*. La Habana: Editorial Ciencias Sociales.
2. Consejo Nacional de Patrimonio Cultural. (1998). *Inventario Nacional del Patrimonio Industrial en Cuba*. Inédito.