

Temática: Turismo y patrimonio

**LAS ESTACIONES FERROVIARIAS COMO PATRIMONIO
ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DEL PAISAJE CULTURAL.**

Caso Cienfuegos, Cuba.

Autores: Manuel Andrés Díaz Ceballos (autor principal y ponente)
Asociación Cubana de Comunicadores Sociales (ACCS)

María Gloria Fabregat Rodríguez
Universidad de Cienfuegos, Cuba

Email: mgfabregat@ucf.edu.cu

Resumen

El trabajo describe las características arquitectónicas y valores patrimoniales de las estaciones ferroviarias donde se desatacan las seis construidas en la ciudad de Cienfuegos y su influencia en la dinámica urbana y regional del centro de Cuba, constituyendo importantes elementos en la evolución de los paisajes culturales de dicho territorio y potenciales recursos para el turismo especializado dentro del sistema del transporte ferroviario. El estudio se realizó a partir de una amplia búsqueda bibliográfica y reconstrucción de hechos e inmuebles a través de planos y proyectos de arquitectura, documentación histórica y reconstrucción cartográfica de los espacios, además de una amplia fuente de imágenes visuales. Entre sus principales resultados está el logro de revelar la evolución e impacto del ferrocarril en los paisajes culturales y el desarrollo de la región centro sur de Cuba, a través de uno de sus elementos más valorativos: las estaciones ferroviarias.

palabras claves: estaciones ferroviarias, patrimonio arquitectónico industrial, paisaje cultural

Trabajo en extenso

**LAS ESTACIONES FERROVIARIAS COMO PATRIMONIO
ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL DEL PAISAJE CULTURAL.**

Caso Cienfuegos, Cuba.

Las estaciones de ferrocarril se han convertido en una de las edificaciones más emblemáticas y distinguidas de la arquitectura industrial ferroviaria del mundo, majestuosas obras de arte, de ingeniería civil y tecnológica, invaden los continentes, dando servicio a millones de seres humanos a toda hora, todas las semanas, durante los 365 días del año.

Desde que los primeros trenes circularon por los campos ingleses, edificios de diferentes características materiales y diseño se anexaron a las vías férreas, con el objetivo de servir con comodidad y eficiencia al pasajero en su viaje por ferrocarril. De construcciones muy rudimentarias a imponentes “palacios”, fueron edificados en todos

estos años de progreso ferroviario, donde las más sobresalientes se ubican en el viejo continente Europeo, cuna de este medio de transporte.

Estas obras cambiaron el desarrollo urbanístico de las ciudades del siglo XIX y XX creando toda una infraestructura de comercios, servicios, áreas recreativas y de descanso, viabilidad y muchas otras, que interactuaban estrechamente con las estaciones férreas, permitiendo a los viajeros comodidad, facilidad y sobre todo una imagen de la identidad económica y el desarrollo alcanzada por estas localidades. Por lo tanto, las estaciones ferroviarias son la fachada de toda ciudad o localidad del mundo, hasta que a partir de la década del 70, en algunas de ellas, los aeropuertos le quitaran su protagonismo.

Cuba

Con el surgimiento del ferrocarril por los campos habaneros, las estaciones férreas fueron también protagónicas e indisolubles de aquel acontecimiento industrial, en la mayor isla de las antillas. Sus construcciones improvisadas en algunos casos como la de Garcini, impuestas por la arrogancia del entonces Capitán General de la Isla, Miguel Tacón, otras como la de Bejucal, la Aguada del Cura, Güines y tantas edificadas a lo largo del país, fueron construidas a partir de ideas y proyectos norteamericanos y europeos, pero enriquecidas con elementos de la arquitectura criolla colonial como la teja de barro, vitrales, rejas trabajadas, carpinterías de cristal o francesa, las canales y aljibes donde se acumulaba el agua de los periodos de seca, la madera, la mampostería y otros materiales, dándole a nuestras estaciones una identidad de autentica cubanía.

Cienfuegos

El ferrocarril cienfueguero, construido entre 1848 a 1860 y siguiendo los mismos patrones y objetivos de otras compañías que la antecedieron, de unir un puerto importante, Cienfuegos, con una población al centro del territorio, Santa Clara, (población que años más tarde se convirtió en capital política del centro del país), también edificó diferentes estaciones a lo largo de su línea, que transformaron en muchos de los casos la urbanización de los poblados ubicados junto a las vías férreas y crearon otros. Pero el hecho curioso de toda estas obras lo sería en Cienfuegos, donde la Empresa del Ferrocarril entre Cienfuegos y Villa Clara, nombre que presentaba la compañía, llegó a construir cinco estaciones de pasajeros, quizás la que construyó más estaciones para una sola empresa y para una ciudad a nivel nacional.

La Empresa del Ferrocarril Cienfuegos a Villa Clara comienza la construcción de sus obras el 4 de febrero de 1848, saliendo desde el oeste de la ciudad de Cienfuegos, hacia el poblado de Ciego Abajo, hoy Palmira, un trayecto de 12 kilómetro de obstáculos y difícil topografía. El 21 de Octubre de 1851 concluía este primer tramo propiciando el movimiento de los primeros trenes, que debido a que aún no estaban armados los coches de pasajeros, recién comprados en los Estados Unidos, obligaron a los directivos a utilizar planchas con barandas y carros cerrados para este fin.

EL 15 de Noviembre de 1853, la vía llegó a las inmediaciones de un caserío conocido como Las Cruces a 29 kilómetro de la ciudad cienfueguera, terrenos pertenecientes al hacendado y accionista del ferrocarril Joaquín Pedroso y Sotolongo, y adquirido por la Empresa para la construcción allí de sus talleres, almacenes y otras necesidades, lugar

que con el tiempo se convertiría en el importante pueblo de Cruces. Con ello se habían concluido la primera etapa de las obras, proyectada por los Ingenieros Alejo Helvecio Lamier y Julio Sagebien, ambos de nacionalidad francesa.

No esta claro aún de donde exactamente los pasajeros tomaban los trenes en Cienfuegos para viajar por la vía recién concluida en su primera etapa, pero todo parece indicar que se realizaba desde algunas de las instalaciones edificadas en los terrenos de la Empresa en la barrida de Reina, frente a la calle de Arango (calle 19). Es muy probable que dicha instalación fuese totalmente improvisada, operando durante los primero tres años de explotación, antes que oficialmente se construyera la primera estación de pasajeros de la ciudad en 1854. Esta se edificó en un tramo de la línea, entre las calles de D'Clouet (calle 31) y Hourruitiner (calle 33), terrenos al norte de la ciudad conocidos por los potrero San Alejandro pertenecientes a uno de los proyectistas; Alejo Helvecio Lanier,

La edificación construida a un costo de 5.956 pesos oro, tuvo que edificarse sobre un relleno dada la diferencia que había entre el terreno natural con la altura de la vía. Sus paredes debieron ser de madera, techo metálico acanalado y un andén paralelo a la línea seguramente de madera, suspendido por pilotes que evitaba daños a la estructura por la alta humedad del suelo, debida a la proximidad del mar. Pero esta edificación no duró mucho tiempo. Con el inicio de los trabajos del ferrocarril el 15 de mayo de 1855 bajo la dirección del ingeniero norteamericano Santiago Murray, residente en la ciudad de Cienfuegos, las vía arribó al poblado de Ranchelo (13.5 kilómetros de Cruces) el 27 de abril de 1856 y a La Esperanza en 1859.

Muy próxima la llegada del ferrocarril al poblado de La Esperanza, esta primera estación cienfueguera dejaría de operar al ser trasladada a una nueva edificación en los terrenos de la calle de Arango, patio de operaciones y mantenimiento de la Empresa. Varias pudieron ser las causas de este traslado: Quizás las características sociales de las personas que comenzaron a poblar los terrenos aledaños a la primera estación, las calles oscuras o semi-iluminadas, la lejanía del centro de la ciudad, que provocaba temor a los ricos comerciantes y burgueses de la época que arribaban o salían de Cienfuegos en horas nocturnas. Otro factor que pudo incidir fue la interrupción de las operaciones férreas durante el tiempo de arribo y salida de los trenes de pasajeros, los cuales debía estar detenidos por un tiempo prologados, obstaculizando el movimiento ferroviario dada la existencia de una sola vía.

Posiblemente todos estos factores favorecieron la decisión de la Empresa, de trasladar y construir una nueva instalación para este fin frente en la calle de Arango y esquina Argüelles (ave 52) en 1858. De las características arquitectónicas de esta edificación nada se conoce y solo se hace referencia a ella en las memorias históricas de la ciudad, a que era una estación muy fea e incomoda.

Finalmente el 19 de noviembre de 1860 concluyen las obras del ferrocarril, al circular el primer tren de pasajeros entre Cienfuegos y Santa Clara, y en enero de 1861 las paralelas de la Empresa del Ferrocarril de Sagüa llegan a Cruces, provocando un tráfico importante de carga y pasajeros entre estas tres poblaciones. El aumento de tráfico obligó a la empresa ferroviaria cienfueguera a construir una nueva estación de pasajero, la cual se edificó próxima a la calle San Fernando (ave 54), al norte de la existente. Según memorias históricas, ésta era totalmente de estructuras metálica, importada de los Estados Unidos. Su construcción duro un año, comenzando su explotación en 1861.

Dos años después dado el auge y desarrollo que había alcanzado en sus operaciones la Empresa, se crearon las condiciones para edificar una nueva y majestuosa obra, donde se ubicaría la estación de pasajeros, almacenes y oficinas administrativas. Esta edificación construida exactamente sobre los cimientos de la metálica, constaba de dos plantas, ubicando abajo la estación de pasajeros, expreso y almacén, mientras que en la alta estaban las oficinas administrativas conjuntamente con la vivienda del Jefe de Estación. Este edificio que sobrevivió hasta hace pocos años, era de mampostería, vigas y entre piso de madera, balcones enrejados, andenes techados con piezas acanaladas de zinc, cubierta de madera y teja francesa. Construida a un costo de 700 mil pesos, se puso en explotación el 31 de Octubre de 1863, para ser la cuarta estación de pasajeros edificada en la ciudad. El ande de viajero se ubicaba en la fachada Este, frente a la calle de Arango, mientras que otra línea se situaba por su fachada Oeste para la manipulación directa de mercancías. Jacobo de la Pezuela lo describe como “uno de los edificios de mejor gusto de la villa”

Después de muchos años de lucha contra las inclemencias del tiempo, la ocupación de su planta alta por varias familias, la falta de mantenimiento, el embate de resientes huracanes y otras causas, provocaron que el 4 de septiembre del 2005 a las 4 de la tarde, después de una tormenta severa que afecto la ciudad, la vieja e histórica estación de Carga, como era conocida, colapsara, destruyéndose casi toda la planta alta y parte de la baja, perdiéndose para siempre una de las estaciones más antigua que se conservaban en Cuba.

Pero la construcción de estaciones de pasajeros no concluiría con esta interesante edificación. A principio de la década del setenta del siglo XIX, la Empresa del Ferrocarril de Cárdena & Júcaro, venía extendiendo sus vías hacia el Este con el objeto de unir las a las vías del Ferrocarril de Sagüa en el poblado de Santo Domingo, logro alcanzado en 1871. Con la apertura de esta conexión con el occidente, Cienfuegos podía comunicarse por ferrocarril con La Habana, teniendo los pasajeros que utilizar primeramente trenes de cinco compañías: Cienfuegos a Villa Clara, Sagüa, Cárdena & Júcaro, el Ferrocarril de Matanzas y el Camino de Hierro de la Habana hasta que años más tarde, pudo realizar el viaje con sus propios trenes, circulando por dichas vías hasta la capital de país.

Este aumento del tráfico ferroviario con carga y pasajeros, obligó a la empresa cienfueguera a edificar una nueva estación que acogiera con comodidad y seguridad a los visitantes que llegaba o partían de nuestra ciudad. Es por ello que 1886 se edifica en los terrenos de la empresa en la calle de Arango, entre las calles de San Fernando (ave 54) y San Carlos (ave 56), a unos 50 metros al Norte de la estación en funciones, la quinta y última estación de pasajeros edificada por la Empresa del Ferrocarril de Cienfuegos a Villa Clara.

Ésta era totalmente de madera, con altos puntales que evitaba el calor intenso de los veranos y sus techos cubrían perfectamente sus laterales y andén, evitando al ardiente sol y las intensas lluvias. Su fachada daba directamente a la calle de Arango, permitiendo un amplio movimiento de los carros con pasajes y directa comunicación del viajero con la calle. Lamentablemente la destrucción por un incendio de los archivos de la Empresa el 17 de febrero de 1898, han impedido conocer hasta hoy los costo y

procedencia de su diseño arquitectónico. La estación sería inaugurada el 1 de abril de 1886 después de 6 meses de construcción.

En abril de 1899 luego de profundas negociaciones, la Empresa del Ferrocarril Cienfuegos a Villa Clara dejaría de existir, al ser adquirida por la empresa inglesa The Cuba Central Railway Limited, que a su vez había adquirido anteriormente los ferrocarriles de Sagüa y el de Caibarién, creando un dominio monopolizador en toda la zona central del país.

Pero la historia de las estaciones de pasajeros en Cienfuegos no termina aún. La competencia por el dominio ferroviario de la zona entre los ferrocarriles de la Cuba Central y los Unidos de la Habana, también de capital inglés, provocaría que este último poco a poco invadiera el territorio cienfueguero por las magníficas condiciones de comercio por su puerto. El poder de los Unidos fue tan fuerte que mucho antes que la empresa adquiriera las propiedades de la Cuban Central en 1922, comenzaría en los primeros años de la década siglo XX, la construcción de ramales que atravesaban la ciudad por el Este y Sur accediendo al puerto de la ciudad.

Dentro de estas operaciones constructivas los Unidos adquieren los terrenos ubicados entre las calles de Gloria (calle 49) y la calle Industria (calle 61) y entre Santa Elena (ave 60) y Santa Cruz (ave 58), unos 60 000 metros cuadrados, la finca propiedad de Rafael Pérez Morales, a un costo de 6 mil dólares norteamericanos, el 13 de enero de 1909.

En estos terrenos, los Unidos construyeron diferentes instalaciones para abastecer sus equipos de agua, combustible, su mantenimiento y un viradero para locomotoras, además de una nueva estación, que entraría en operación a las diez de la noche del 1 de Julio de 1913, con la inauguración del primer tren de pasajero directo entre la ciudad y la capital, por la vía conocida como Línea Sur. La prensa de la época refleja muy detalladamente el acontecimiento que fue todo un suceso en la vida social de la ciudad de Cienfuegos. De esta manera la estación de madera ubicada en el patio de Reina, perteneciente ahora a la Cuban Central, cesaría sus funciones según la circular número 884 del 26 de mayo de 1913, pasando todas las operaciones de trenes de pasajeros a la nueva estación conocida desde entonces como la Estación de la Calle Gloria.

Se desconoce exactamente cuándo fue demolida la última estación edificada por la Empresa del Ferrocarril Cienfuegos a Villa Clara, algunos historiadores la sitúan antes de 1914, por las evidencias de que ya no constaba en los planos de la ciudad de ese año. Lo interesante es que después de su demolición, en ese lugar nunca más se construiría edificación alguna, quedando el terreno vacío hasta nuestros días, donde la Oficina de Patrimonio Cultural, proyecta construir un parque ferroviario que perpetúe la historia ferroviaria del lugar, hoy desmantelado y rendir un digno homenaje al General en Jefe del Ejército Libertador Máximo Gómez Báez, que el 14 de Febrero de 1899 llegaría por esta estación en visita a la ciudad de Cienfuegos.

La estación que aún se encuentra en operaciones es una edificación considerada como única en la ciudad y el país. Su arquitectura simétrica con numerosas puertas y ventanas coronadas por elegantes vitrales semicirculares, permite una excelente ventilación al local. El techo de cuatro aguas con una torre central que funciona como un gran disipador del calor, sus características interiores de una gran nave abierta, le ha

permitido durante todos sus años de explotación variar sus funciones y locales sin afectar la estructura original. Posee un ande techado de 200 metros de longitud, con carrileras a ambos lados, que para la época en que se construyó, satisfacía perfectamente los requerimientos de la explotación ferroviaria.

Otro elemento que la caracteriza como única es la construcción de sus paredes. Se pensó en un momento que eran de ladrillos, como la mayoría de las construcciones de la época, pero durante una restauración capital realizada en el 2000, se pudo descubrir que sus paredes eran de mortero monolítico, fundido en el lugar, reafirmandose meses después, cuando una grúa por accidente, impactó el frente de su brazo telescópico contra una sección de la fachada provocando rajaduras y permitiendo ver con claridad la conformación de sus paredes.

Por lo tanto, todas las paredes exteriores de la estación de viajero de la Calle Gloria fueron fundida por mortero, utilizando una tremenda novedad constructiva para la época, el molde deslizante, lo que pudiera ser la primera construida en Cuba con esa técnica. En el interior del muro se utilizó una malla metálica formada por cuadros de 10 x 10 cm, para mantener su rigidez tanto durante su fundición como posteriormente. Estas características constructivas hacen de este edificio una muestra de la aplicación de nuevas técnicas constructivas en Cuba y por ende una obra de importancia vital en la historia de la arquitectura cubana del siglo XX.

Conclusiones:

Como se ha podido constatar, Cienfuegos con sus estaciones ha transitado por toda una historia de eventos constructivos, insatisfacciones, necesidades, obras de gran esplendor y otra de características constructivas únicas. Su cambio constante de lugar hizo de estas instalaciones, necesarias para la explotación de cualquier ferrocarril, un ejemplo único de repetición y experimentación provocada por el desarrollo de la economía ferroviaria local y la búsqueda de la excelencia en el servicio en la trasportación de pasajeros.

La Empresa del Ferrocarril Cienfuegos a Villa Clara puede considerarse como una o la única empresa ferroviaria, de haber edificado para una sola ciudad, cinco estaciones de pasajeros, y en total una sexta, edificada por otra empresa, en la prestación de ese servicio, un factor imprescindible en cualquier operación férrea.

Cada edificación se integró al paisaje cultural de la ciudad dinamizando su urbanización.