Salvan y exhiben singular colección de 40 locomotoras de vapor

03/08/2014

Desde 2007, las vetustas locomotoras se fueron amontonando en una parcela ubicada al fondo del Capitolio Nacional, donde un pequeño equipo ha trabajado para rescatarlas, sin publicidad, mientras muchos creían que la nave era un "cementerio" o "parque jurásico" del ferrocarril.

"Se trajeron desde muchos lugares de Cuba, donde hay una relación sentimental con esas locomotoras. Su historia está imbricada con la historia del azúcar, y esa es, a su vez, la historia del pueblo cubano", dijo a Efe Ariel Causa, uno de los encargados del proyecto.

Causa trabaja para la Oficina del Historiador de La Habana, la entidad que decidió restaurar, con vistas a su exhibición pública y como atractivo turístico, un total de 40 locomotoras de vapor entre las más de 200 que hay en la isla, donde son consideradas patrimonio desde 2004.

Sin grúas y con métodos arcaicos, una veintena de hombres encabezados por el contratista Raúl Abreu sacó las máquinas de antigua centrales azucareras o campos inhóspitos, con poleas, ganchos e improvisadas rampas para subirlas a los remolques que las trasladaron a La Habana.

Abreu, un técnico de experiencia que se crió en una familia de ferroviarios, confesó a Efe que realizar ese traslado les costó siete años y se hizo sin apenas recursos, por lo que ha sido el logro "más importante" del proyecto.

"Nuestro trabajo es diferente al de otras partes del mundo. No usamos tecnología, no compramos piezas nuevas, lo hacemos todo de modo rudimentario", comentó Abreu.

Ahora, si no surgen problemas, en lo que queda de año se concluirán las reparaciones para completar esta peculiar colección, cuyo valor mínimo de subasta antes de la rehabilitación se calculó en casi siete millones de dólares.

Al menos siete máquinas datan del siglo XIX y una de ellas, la más antigua, es de 1878 y estuvo funcionando 127 años.

Dos locomotoras son de origen alemán y el resto fueron construidas por fabricantes de Estados Unidos en el siglo XIX, como Baldwin Locomotives y Rogers Locomotives Works, y sirvieron a la industria azucarera o al transporte público durante los años de esplendor del ferrocarril en Cuba.

En 1837, la isla se convirtió en el primer país de Iberoamérica en tener vía férrea, un suceso que marcó su desarrollo posterior al extender de oeste a este del territorio las líneas de transporte e impulsar la industria del azúcar, hasta hace pocos años eje de la economía local.

Aunque la era del vapor llegó a su fin aproximadamente a mediados del siglo XX, Cuba siguió utilizando las locomotoras sobre todo en el sector del azúcar.

Al margen de su edad o problemas técnicos, varias de esas máquinas quedaron en desuso o abandonadas cuando entre 2002 y 2004 el Gobierno reestructuró la industria azucarera, cerró fábricas y redujo la extensión de las tierras de cultivo de caña.

Por otra parte, el sector ferroviario aceleró su declive en las últimas décadas ante dificultades como la sobreexplotación de equipos y la falta de inversiones.

La Unión de Ferrocarriles admitió en mayo pasado que un 52 por cierto de sus coches está fuera de servicio y solo puede transportar un tercio de los 30 millones de viajeros que solía.

En medio de ese panorama, reparar las viejas locomotoras de vapor ha sido una especie de homenaje simbólico a una "herencia" intrínseca a Cuba, donde existen otros tres talleres con ese fin en la región central.

Las primeras locomotoras reparadas por la Oficina del Historiador fueron colocadas en un parque junto a la Estación de Trenes de La Habana y en otros espacios de la Avenida del Puerto, al lado de la bahía de la capital

cubana.

El destino del grupo que resta todavía no es definitivo, aunque una parte podría acabar en el Museo del Ferrocarril, ahora en reparación y emplazado en Cristina, una de las estaciones pioneras de la capital.

Para los últimos meses del proyecto, se prevé además poner en marcha en un emplazamiento turístico de La Habana un equipo de Cagney Brothers, un fabricante estadounidense que se especializó en locomotoras en miniatura.

Abreu asegura que esa máquina, construida en 1902 y con solo dos metros de largo, es la locomotora de su tipo más antigua y en funcionamiento del mundo, por lo que podría entrar al libro Guinnes.

"Será un espectáculo. Cuando las ves que suenan 'cha cha cha cha cha' y luego aceleran, ese humo y ese movimiento te remontan y te parece increíble que sigan andando después de un siglo", indicó.