

El tren cubano ha sufrido las consecuencias del periodo especial de forma muy cruenta. En la imagen unos operarios ultiman en la estación habanera de Casablanca la puesta a punto de una desvencijada locomotora rusa del popular tren de Hershey con destino a Matanzas, el más representativo de la supervivencia del sistema ferroviario cubano.

EL LECHERO



Allá en La Habana se dice que su lento caminar no agria nada ni a nadie y que su sonido suena dulce y cremoso. Fue el primer tren de toda hispanoamérica y el séptimo de todo el mundo; 161 años después, por aquel tramo inaugurado en 1837 bajo dominio colonial español, hecho de azúcar y de esclavos, circula un tren lleno de vida al que los cubanos llaman *el lechero*.

Texto Antonio Ortí y Javier Sulé
Fotos Javier Sulé

DE CIENFUEGOS



Grabado histórico del tren La Habana-Bejucal; inaugurado en 1837, fue el primer tren de toda hispanoamérica.

El 19 de noviembre de 1837, bajo un torrencial diluvio, un gran monstruo de hierro rugió en La Habana ante la pavorosa mirada del expectante público. Las crónicas de la época aseguran que algunos ricos hacendados se quedaron boquiabiertos frente a aquella «mole» que respiraba humo «tan negro y espeso como si hubiera prendido entera la fábrica de puros de Eduardo Valladar». Aun así, nada impidió que, a las ocho de la mañana, partiera el primer tren de América Latina con destino a Bejucal, una pequeña localidad situada a 27 kilómetros de la capital.

Han pasado 161 años y han cambiado bastantes cosas. El lugar de La Habana de donde partió aquel primer tren, la estación de Garcini, es hoy una comandancia de policía, y lo único que queda de ese brillante momento es una placa recordatoria. Un siglo y medio después, aquella línea que unió La Habana con Bejucal y que un año



Imagen de la histórica estación de Bejucal, conservada casi tal cual estaba en 1837.

después de su inauguración se amplió hasta San Julián de Güines, llega hasta la ciudad de Cienfuegos y atraviesa 297 kilómetros. Quizás ya no despierte el asombro de nadie, pero para un extranjero subirse a él es una experiencia tan intensa como pasear por el Malecón, degustar un helado en Coppelia o perderse por las calles de Trinidad.

Hacia Bejucal y Cienfuegos

La actual Estación Central de La Habana es un hervidero. Desde este precioso edificio inaugurado en 1912 para sustituir a la vieja estación de Villanueva, que se encontraba donde hoy se erige el Capitolio, parte a las ocho en punto Cienfueguero, popularmente conocido como *el lechero*. El viaje transcurre tranquilo hasta que después de pasar por La Vibora y llegar a Luyano, aún dentro del término municipal de La Habana, se escucha un grito nuevo: «Maní, maní, el maní a peso». Un hombre de mediana edad vende cucuruchos de cacahuets mientras la *ferromozza*, simpático nombre con el que se conoce en Cuba a las azafatas de tren, pasea arriba y abajo del vagón provista de un termo con café y unos bocadillos de pasta, una especie de carne picada, tan rica como inclasificable. Y en esto que sube un segundo vendedor, muy gracioso

A DURAS PENAS

El tren sobrevive a duras penas en Cuba. Tras la desintegración de la Unión Soviética y el permanente bloqueo norteamericano, la crisis energética y de suministros se manifiesta con crudeza en la situación de los ferrocarriles cubanos. Antes del llamado 'Período Especial', el 80% de la estructura de los vagones se fabricaba en Cuba, y de la cincuentena de locomotoras canadienses y el centenar de soviéticas que había, menos de la mitad están hoy en activo realizando trayectos de largo recorrido. Desde 1975, año en el que se hicieron las últimas adquisiciones novedosas en locomotoras, vagones, comunicaciones y sistemas de señalización, comprados a Canadá, Argentina y Polonia, los ferrocarriles cubanos, salvo algunas donaciones recibidas, están casi tal cual. Alargarle la vida a todo es en Cuba dogma de fe y, así las cosas, todavía podemos ver en la isla auténticas piezas de museo funcionando: locomotoras con más de 70 años de vida y vagones que, como los que aún circulan por la popular línea Habana-Matanzas, son más propios de una película del oeste. Según los responsables ferroviarios, los esfuerzos que se están haciendo para mantener en funcionamiento el ferrocarril son inhumanos, y aun así las deficiencias son muchas y sobre todo la demanda es muy superior a la oferta. Conseguir un billete de largo recorrido para un cubano requiere armarse de paciencia y hacerlo por lo menos con 15 días de antelación. El caso es que, pese a todo, el Holguinero, el Manzanillero, el Espirituano, el Camagüeyano, el Santiaguero, los llamados trenes lecheros y todos los trenes locales siguen surcando las vías del menguado sistema ferroviario cubano.



El Cienfueguero, popularmente conocido como tren lechero, a punto de partir de la estación habanera.

so, que con un *explicito* «*qué rico que está, dos pomos (botellones) cinco pesos*» se dedica a vender perfumes, no sin antes impregnar las manos de todos los viajeros con la letal fragancia para que puedan oler sus propiedades. En eso que sube un tercero, puro nervio: «*Caramelos, caramelos*», grita. Desde la parte trasera del vagón suena una voz infantil: «*Compañero*», dice llamando al vendedor una preciosa niña mulata con sus dos lacitos en la cabeza, ansiosa de golosinas.

Endulzado, perfumado y alimentado, el tren continúa su destino. A estas alturas hay gente ya viajando de pie; éste es uno de los pocos trenes cubanos de largo recorrido que lo permite. Y es que el lechero de Cienfuegos para en todas las estaciones y, para subirse a él, no se necesita hacer reserva. Así, los cubanos, acostumbrados a hacer colas para casi todo y con



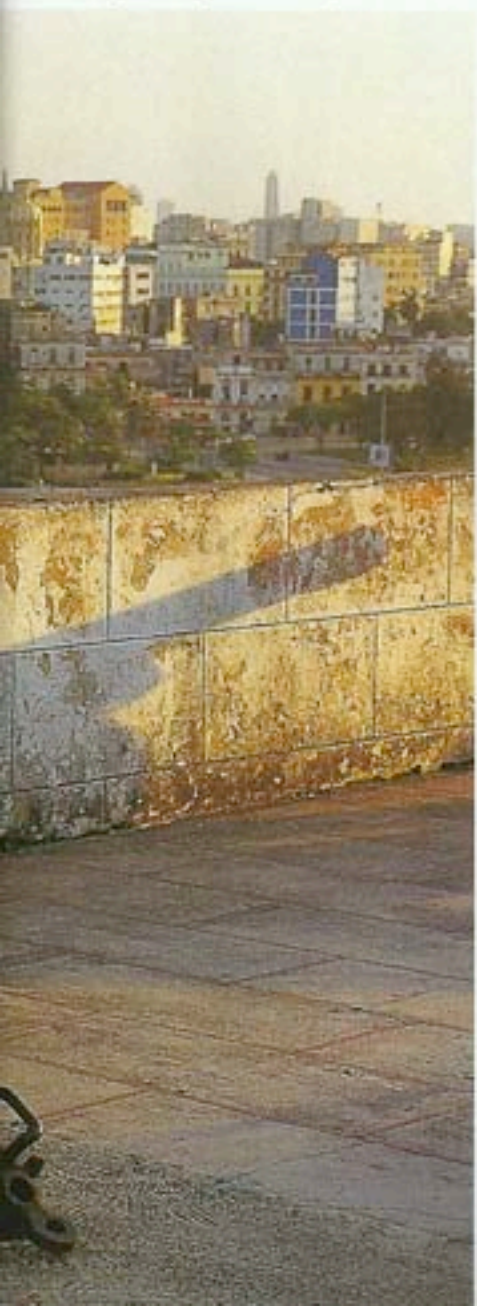
las limitaciones de transporte existentes, no tienen en cuenta la incomodidad y la lentitud y sienten un cariño especial por este tren que, como ellos dicen, les "resuelve".

A la altura de El Rincón, sobrepasada ya La Habana, todavía es posible ver algunas calesas que se detienen en los pasos a nivel compitiendo con desvencijados chevrolts americanos. Una hora después

La Habana vista desde la fortaleza de San Carlos de la Cabaña.



estábamos en Bejucal. Su histórica y coqueta estación todavía conserva la misma marquesina de antaño y, en la antigua casa del jefe de estación, se ha habilitado un museo lleno de recuerdos en memoria de aquel primer trayecto de 1837. Sin embargo, hoy Bejucal es tan sólo un apeadero de paso y apenas se dejan ver por aquí dos trenes al día. Los cubanos que viajan en el tren no parecen ser conscientes de la historia que guarda este lugar. Ni siquiera Mayito, un corpulento negro de los que aquí llaman "prietos", que acaba de sentarse. Este apacible ciudadano que viaja a Cienfuegos tal vez no fuera libre en aquel tiempo y trabajara para los, sin duda, más terribles terratenientes de Cuba; los de su ciudad. El «apartheid» llegó a tal extremo en Cienfuegos, que cada sábado era habitual ver en la plaza más céntrica de la localidad a mujeres blancas y negras bailando al son de una orquesta caribeña, separadas unas de otras por una cuerda que no podían franquear.



A BORDO

El tren lechero parte dos veces por semana desde la Estación Central de La Habana, sita en plena Habana Vieja, justo al lado de la casa museo del poeta y libertador José Martí. Conviene preguntar cuáles son los días de salida previstos y estar en la estación media hora antes como mínimo. Los extranjeros están obligados a pagar los pasajes de tren en dólares. Existe en la estación una oficina especial de reservas para turistas. El precio del billete hasta Bejucal es de un dólar y de 14 hasta Cienfuegos. No obstante, este tren es de los pocos a los que es posible acceder pagando el viaje en pesos cubanos, siempre y cuando se tome en una de las estaciones intermedias del límite provincial de La Habana y no se llame mucho la atención. En este caso es casi seguro que no se encontrarán asientos libres, pero los 14 dólares se convierten en 14 pesos, unas 100 pesetas. A decir verdad, en este tren acostumbra a ir pocos extranjeros, puesto que existen otras formas más rápidas y cómodas de llegar a Cienfuegos, pero en cualquier caso, la experiencia sirve para descubrir una Cuba auténtica, alejada del turismo y de los dólares.

Más información

Oficina de Turismo de Cuba, tel. 914 113 097



Interior de un vagón del tren lechero, camino de Cienfuegos.

Camino para el azúcar

Si este ferrocarril pudiera repasar sus 161 años de vida, recordaría sin duda infinidad de historias hechas de azúcar y esclavos. El ferrocarril que enlazó La Habana con Bejucal permitió a Cuba ser el séptimo país del mundo en disponer de «camino de hierro», tan sólo doce años más tarde de que los ingleses pusieran en funcionamiento su línea Stockton-Darlington (1825) y casi once antes de que el primer ferrocarril español llegara a Mataró. A finales del siglo XVIII, en pleno período colonial español, Cuba se había convertido en 'la azucarera del mundo' y todas las instituciones y hombres de Estado avistaron los beneficios que reportaría a España desarrollar la agricultura de exportación sostenida por un sistema esclavista. Pero la aparición de competencia y las primeras consecuen-

cias del encarecimiento del mercado de esclavos planteó la necesidad de reducir costos. El ferrocarril vino a constituir la solución salvadora.

En los siete años que duró la construcción de la primera línea férrea cubana murieron alrededor de 600 trabajadores. Entre 1837 y 1868, el ferrocarril creció de forma impetuosa, pero únicamente por la senda que trazaba la industria azucarera. La isla se convirtió en el país del mundo con más kilómetros de vía férrea por habitante, pero este crecimiento distaba mucho de querer crear un auténtico sistema insular de comunicaciones. Ajeno a la historia, el Cienfueguero llega a su destino. Un siglo y medio después concluye un viaje más de este ferrocarril que los habitantes de la isla bautizaron como *el lechero*, tal vez por el mímico que hoy dispensa a las gentes en su lento caminar. *