

# Subirse a EL LECHERO...

Allá en La Habana se dice que su lento caminar no agria nada ni a nadie, que su sonido se escucha dulce y cremoso y que tiene el color de la piel de los cubanos. Estamos de acuerdo, pero queremos añadir algo más: el primer tren que apareció en América Latina es, también, un estandarte cubano con más de siglo y medio de antigüedad. Y a él nos hemos subido para saber cómo es hoy aquel ferrocarril español que los habitantes de la isla bautizaron –vaya usted a saber por qué– como El Lechero.

**E**l 19 de noviembre de 1837, bajo una lluvia torrencial, un gran monstruo de hierro rugió en La Habana. Su estruendo fue tal que, según cuentan los lugareños, los mosquitos que andaban cerca salieron zumbando sin probar el inigualable manjar que les brindaban los setenta pasajeros del tren, todos ellos ricos y azucarados hacendados, porque, claro está, el acontecimiento estuvo protagonizado por lo mejor alimentado de la isla. Las crónicas también cuentan que a los espectadores que vieron partir el tren “se les quedó la boca abierta al observar cómo la mole de hierro espiraba un humo tan negro y espeso que no habría podido igualar ni la fábrica de puros de Eduardo Vallador, aunque se hubiera incendiado entera”. No es extraño, por tanto, que un total de nueve damas tuvieran que ser reanimadas a base de sales y que un esclavo aprovechara el bu-



Empleados de los ferrocarriles cubanos ultimán la puesta a punto de una desvencijada locomotora soviética, encargada de tirar del Lechero.



# 161 años después





Sólo dos veces a la semana el tren Lechero hace el trayecto completo entre La Habana y Cienfuegos: son 270 km que el ferrocarril tarda en recorrer de seis a ocho horas. En la imagen, una ferromozza (nombre que reciben en Cuba las azafatas del tren) atiende a una pasajera en el andén.

llicio para huir... Esto es lo que sucedió, a grandes rasgos, aquel 19 de noviembre, fecha en la que El Lechero comenzaba su cansina andadura hacia Bejucal; 28 km de recorrido, más de ocho horas de trayecto y, a fin de cuentas, el inicio de una historia que aún perdura.

#### NOSTALGIA DEL AYER

Hoy, las cosas han cambiado bastante: nuestro Lechero ya no despierta el asombro de nadie, a excepción de los turistas que se aventuran a montar en él. Actualmente, subirse a este tren resulta interesante, pero lo fue mucho más en el pasado, cuando las anécdotas simpáticas, y no tan simpáticas, se sucedían una tras otra. De todas ellas sabe mucho Mariano García Rodríguez, el hombre que durante veinticinco años fue dirigente del Servicio Gastronómico de Atención al Viajero. Este cubano, que está a pun-



to de publicar un libro de historias y anécdotas sobre el ferrocarril, nos cuenta el sofoco que "pasamos pasajeros y empleados el día en que una res brava se puso a tomar el sol atravesada en las vías. No había forma de sacarla de allí, y eso que la zurramos con ganas. Estuvimos varias horas hasta que al final -cuando ella quiso, claro-se movió...". Mucho más grave fue cuando el ferrocarril quedó varado en

medio del camino por culpa de un fallo mecánico. "Decenas de esclavos tuvieron que moverlo a golpe de empujón, con tan mala fortuna que, cuando estaban a punto de superar la colina, el tren se deslizó hacia atrás y varios de ellos murieron...". Hoy es difícil que estas cosas sucedan, ya que hace muchos años se prohibió cruzar o andar por las vías, montar a caballo en sus cercanías o amarrar animales a los carriles, algo muy frecuente hace algún tiempo y que fue causa de más de un disgusto ferroviario.

#### UN SIGLO Y MEDIO DESPUES

Aquella línea inicial que unía La Habana con Bejucal y que, un año después de su inauguración, se amplió hasta San Julián de Güines para cubrir un tramo total de 30 km, llega hoy hasta Cienfuegos y atraviesa 297 km. Subirse a este tren es un acierto, siempre

y cuando el viajero tenga la virtud de la paciencia y una buena forma física: es muy posible que después de una larga espera en el andén tenga que realizar parte del trayecto de pie. Todo esto me lo cuenta Julián Moro, un nativo parlanchín que, a cambio de unos pesos, me ha prometido viajar conmigo y contarme la vida y milagros del Lechero centenario.

Desde las siete y media de la mañana, la Estación Central de La Habana es un hervidero. Se escuchan risas, gritos, discusiones...; el ambiente huele a tierra mojada, sudor y bocadillo de pasta, una especie de carne picada tan rica como inclasificable; se ven familias enteras cargadas de bolsas y maletas, niños que corretean por la estación y esculturales cubanas que me recuerdan que aquí la be-

lleza es más brillante que en cualquier otro lugar... Todos esperan el tren (la llegada está prevista para las 8 horas) y confían en encontrar asientos libres, algo relativamente sencillo para los pasajeros que se suben en La Habana y tremendamente difícil para los que lo hacen en Luyano u otra estación posterior.

Antes de que se abran las puertas del tren, Armando Moré, el interventor, comprueba que los billetes se corresponden con la identidad de cada viajero y que los turistas no han sido víctimas de un —llamémoslo— timo habitual. A saber: el billete cuesta 14 pesos (unas cien pesetas) que, con más frecuencia de la debida, se convierten en 14 dólares (alrededor de 2.000) cuando el pasajero es un turista. "Hay que estar en todo, aquí la gente in-



**NO CAIGA EN LA TRAMPA: EL BILLETE CUESTA 14 PESOS, NO 14 DOLARES, COMO PRETENDEN ALGUNOS PICAROS.**

### DE LA HABANA A MATARÓ

**E**l ferrocarril que enlazó La Habana con la llanura de Güines convirtió a Cuba en el séptimo país del mundo en disponer de "camino de hierro", tan sólo doce años más tarde de que los ingleses pusieran en funcionamiento la línea Stockton-Darlington -1825- y casi once antes de que el primer ferrocarril español llegara a Mataró. En los siete años que duró su construcción hubo que hacer frente a frecuentes descarrilamientos, ante la imprudente velocidad que imprimían los maquinistas ingleses a las locomotoras norteamericanas. Si no se incumplía el horario, cosa habitual, el tren salía a las ocho de la mañana de La Habana y llegaba a las cuatro de la tarde a Bejucal. En aquellos primeros años, transportar una caja de azúcar costaba 6,5 reales, el triple que llevar un saco de café, un tercio de tabaco o una caja de maíz. Gracias a este tren pudieron conectarse las zonas azucareras del interior de la isla —cuyos caminos se convertían en auténticos lodazales cuando llovía— con el puerto de La Habana, desde donde partían las mercancías rumbo a Europa y América del Norte

