

El patrimonio ferroviario de la ciudad de Camagüey. Sectores urbanos de desarrollo

Camagüey city railway heritage. Urban development sectors

Arq. Luís Rafael PINO SANTAMARÍA*

Dr.C. Arq. Gerson HERRERA PUPO**

*Empresa Provincial de turismo de ciudad Santa María

e-mail: luis.pino@tcsm.co.cu

**Universidad de Camagüey “Ignacio Agramonte Loynaz”. Centro de Estudios Multidisciplinarios del Turismo – CEMTUR.

e-mail: gerson.herrera@reduc.edu.cu

Recibido: 16 junio 2021

Aceptado: 3 septiembre 2021

RESUMEN

El ferrocarril, a su paso por las ciudades, generó relaciones formales y dependientes que configuraron y condicionaron la estructura urbana de la ciudad. A su vez, propició el establecimiento de un sistema de estructuras urbanas, ingenieras, arquitectónicas y paisajísticas, que llegan hasta nuestros días, con un alto carácter patrimonial. En el presente artículo se busca demostrar la relación entre el patrimonio industrial ferroviario y la ciudad de Camagüey a partir del establecimiento de dos sectores de desarrollo urbanos asociados a esta industria. Se utilizan métodos como la búsqueda documental de archivo y testimonial, la observación y el análisis empírico que permiten realizar la identificación de relaciones de cada parte y elemento componente que conforman los dos sectores urbanos desarrollados a consecuencia del ferrocarril.

Palabras clave: Ferrocarril, patrimonio industrial ferroviario, ciudad y ferrocarril, sectores urbanos

ABSTRACT

The railroad as it passed through the cities generated formal and dependent relationships that shaped and conditioned the urban structure of the city. At the same time, it led to the establishment of a system of urban, engineering, architectural and landscape structures that continue to this day with a high heritage character. In this article we seek to demonstrate the relationship between the railway industrial heritage and the city of Camagüey from the establishment of two urban development sectors associated with this industry. Methods such as archival and testimonial documentary search, observation and empirical analysis are used that allow the identification of relationships of each part and component element that make up the two urban sectors developed as a result of the railroad.

Keywords: Railway, railway industrial heritage, city and railway, urban sectors

INTRODUCCIÓN

Desde su introducción, el ferrocarril se convirtió en uno de los medios de transporte más populares, rentables y singulares utilizados por la población a nivel mundial. No solo implicó la evolución socioeconómica y tecnológica de los territorios donde se desarrolló,

sino que garantizó el transporte a gran escala y a costos muy bajos para la sociedad. A su vez, propició la creación de nuevos núcleos poblacionales y modificó los ya existentes.

La configuración de nuevos espacios urbanos por la introducción del ferrocarril en la ciudad decimonónica se fraguó a partir de dos modelos territoriales de implantación del nuevo medio de transporte. El primero, consistió en la construcción de las nuevas infraestructuras ferroviarias dentro de la ciudad tradicional, mediante la apertura de la ciudad y el derribo y/o transformación de las edificaciones situadas en los terrenos elegidos para la construcción de la estación y el tendido ferroviario en su conjunto. El segundo modelo, consistió en la implantación de dichas infraestructuras fuera de la ciudad, en la periferia de la urbe, adecuándose a las necesidades territoriales del ferrocarril, hecho que motivó, con el tiempo, la aparición de suburbios, barrios, núcleos poblacionales alrededor de la nueva estación y la unión de ésta con la ciudad por medio de una calle o avenida de nueva creación.

Por una parte, las consecuencias del establecimiento del ferrocarril en la ciudad, en base al primer modelo, determinaron la transformación de los espacios urbanos existentes y la disminución de la superficie edificable de la ciudad tradicional, agravándose de esta forma las ya precarias condiciones de vida de la mayor parte de una población que se agrupaba, hacinada, conformando enormes bolsas de pobreza en los barrios más populares y más céntricos de las urbes (Álvarez Palau, 2016); mientras que, por otra parte, los cambios en la morfología urbana derivados del segundo modelo, propiciaron la expansión de los límites de la ciudad, mediante la creación de nuevos espacios urbanos que fueron incorporados en mayor o menor medida a los diferentes planes de crecimiento urbano de las ciudades.

El vínculo entre infraestructuras ferroviarias y ciudad empieza así a tomar relevancia en cuanto a la caracterización del territorio que lo circunscribe. Bajo esta perspectiva, el análisis histórico de la relación entre ferrocarril y ciudad debe ayudar a explicar buena parte de este proceso evolutivo. El ferrocarril supuso una revolución en términos de transporte terrestre, siendo hegemónico durante casi un siglo. Las ciudades tuvieron que adaptarse a las posibilidades que éste ofrecía, sobretudo en términos de accesibilidad. Se indujeron cambios morfológicos en sus tramas urbanas, pero también cambios en la estructura socio-económica derivados de este proceso.

La explicación de este fenómeno ha progresado notablemente en los últimos años, principalmente de la mano de la historia ferroviaria. Nueva cartografía de las infraestructuras históricas mediante bases Sistemas de Información Geográfico (SIG), la introducción de nuevas variables procedentes de fuentes primarias complementarias, así como la aplicación de nuevos métodos de análisis han permitido una revisión profunda de la temática. Diferentes Congresos Internacionales (Álvarez Palau, 2016) han facilitado el intercambio de conocimiento y se han publicado las primeras obras de carácter generalista al respecto.

Abordar a día de hoy el estudio del ferrocarril es analizar uno de los repertorios industriales, arquitectónicos, gráficos y ornamentales más integrados y sistematizados de la historia. El hoy definido como patrimonio industrial ferroviario pasó desde Europa a

América de forma directa pero asimétrica, como un sistema de elementos componentes ya experimentados en Europa, y que, con el pasar de los años, se ha convertido en fiel reflejo del rico pasado histórico, tecnológico y social de nuestros pueblos (Herrera Pupo, 2008).

Es imprescindible el conocimiento de la historia, evolución y transformación, tanto de la arquitectura como de la ciudad, así como de su entorno, ya sea rural o urbano. Por medio de estos estudios, se podrá catalogar la importancia de edificios o sitios concretos y se tendrá una base científica que justifique y avale la restauración o rehabilitación de un elemento del conjunto.

Valorado como uno de los nuevos términos dentro del estudio de los elementos tangibles e intangibles relacionados con la historia de la humanidad, el patrimonio industrial es cada vez más reconocido por nuevas generaciones de investigadores que ven en los métodos y aplicaciones productivas antiguas la verdadera esencia de la nueva mecanización (Herrera Pupo, 2008).

De acuerdo a la necesidad del reconocimiento y rescate de todo el patrimonio industrial cubano, a partir del contexto actual, donde la dialéctica de la preservación de los patrimonios industriales se hace cada vez más fuerte y reconocido, en la provincia de Camagüey, específicamente en la ciudad de Camagüey; se han desarrollado acciones de identificación y rescate de este patrimonio, que ameritan ser completadas con análisis científicos que demuestren su integridad.

Todo ello además, constituye una necesidad y una experimentación general en el campo de la profesión del arquitecto, y de una posición ideológica referida a la experiencia marxista, de modo que pueda ser confrontado en otros contextos para constatar la validez y sus limitaciones.

Unido a la necesidad por parte de los directivos del gobierno y de la Oficina del Historiador de la Ciudad de Camagüey del rescate, dentro de la ciudad, de los elementos del ferrocarril con determinado carácter patrimonial, que por desconocimiento pueden ser mal intervenidos a la hora de conservarlos o rehabilitarlos, también se hace necesario identificar cuáles fueron los sectores urbanos que generó el paso del ferrocarril por la ciudad tradicional; lo que conlleva a establecer qué nivel de relación posee el ferrocarril, sus partes y elementos componentes con la ciudad y así demostrar su integridad y autenticidad. En este sentido, se concreta como objetivo general del presente artículo el demostrar la relación entre el Patrimonio Industrial Ferroviario y la Ciudad de Camagüey a partir de la identificación de los principales sectores urbanos de desarrollo ferroviario, su integración con la ciudad tradicional y los principales elementos que le otorgan valor patrimonial.

DESARROLLO

El ferrocarril fue en sus inicios el resultado de un prolongado esfuerzo de creación colectiva, enmarcado dentro de un amplio proceso de desarrollo científico técnico que revolucionó las bases del sistema productivo y financiero del capitalismo, conduciéndolo

a su etapa industrial. El ferrocarril, como solución moderna del transporte terrestre, superó distintas fases de su particular desarrollo hasta alcanzar la forma más o menos plena en que se le conoció durante la tercera década del siglo XIX

En la Europa continental, el nuevo invento se difundió con rapidez. Francia inauguró en 1828, un ferrocarril entre Saind Etienne y Antrezieux. También en 1828 comenzó a operar, entre las ciudades de Linz-Budweis el primer ferrocarril austriaco. Dos años después, Bruselas y Amberes quedaban conectadas por el primer tramo de una red ferroviaria que habría de ser la más racional y organizada de toda Europa. Casi simultáneamente, en 1835, Baviera y Sajonia inauguraban sendos ferrocarriles y se disputaban el mérito de haber puesto la “primera piedra” del sistema ferroviario alemán (Zanetti Lecuona y García Álvarez, 1987, p. 19)

En España -metrópolis de Cuba-, el desarrollo de la red ferroviaria se desarrolló mucho más lento que en los países europeos. Las primeras líneas se proyectaron de forma diseminada en torno ciudades portuarias y capitales interiores: La Habana – Güines (1837), Barcelona – Mataró (1848), Madrid – Aranjuez (1851), Langreo – Gijón (1852) o Valencia – Játiva (1854). No fue, hasta etapas posteriores, que la red comenzó a mostrar un cierto nivel de mallado en todos los territorios de la metrópoli española (Zanetti Lecuona y García Álvarez, 1987) (**Fig. 1**).

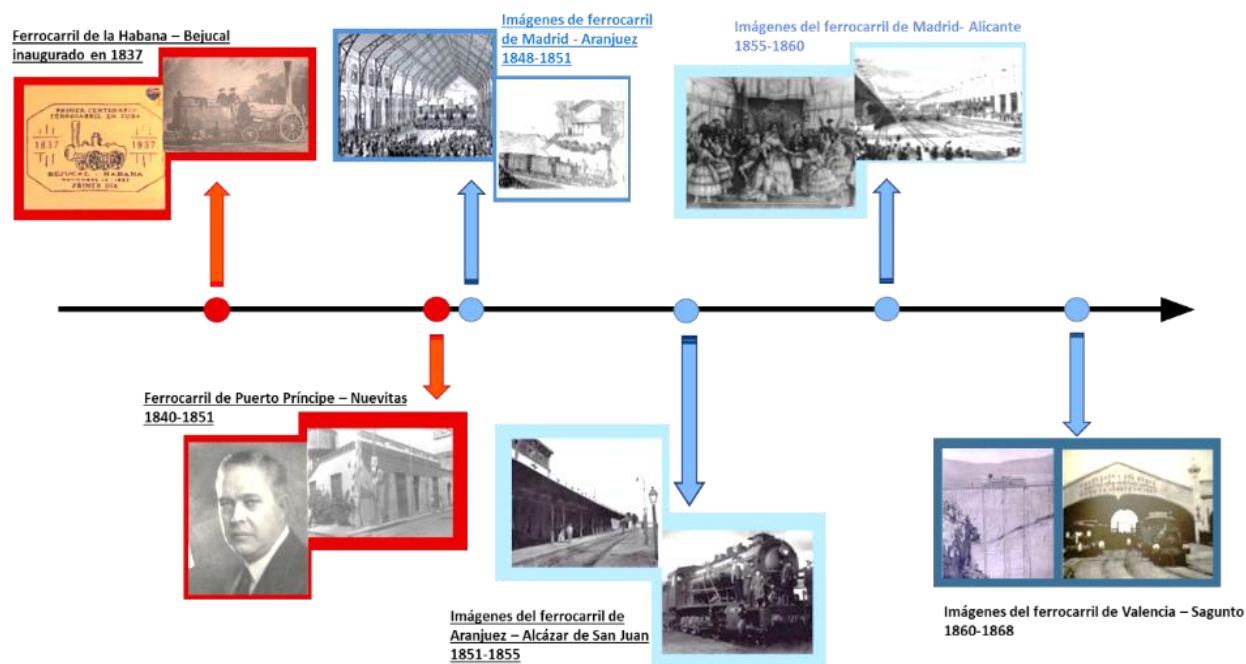


Fig. 1 Mapa cronológico con las principales líneas de España (incluidas sus colonias) en el siglo XIX
Fuente: Elaboración propia con imágenes cortesía del Archivo Histórico del Ferrocarril en Camagüey

Cuba comenzó su relación con el ferrocarril cuando María Cristina de Borbón, Reina de España, autorizó a una Junta de Fomento el 12 de diciembre de 1834 a hipotecar sus rentas para amortizar un préstamo con Inglaterra, lo que permitió el comienzo y la

realización de la construcción de la primera línea de ferrocarril en la Isla (Zanetti Lecuona y García Álvarez, 1987).

La responsabilidad estuvo a cargo de la empresa “Compañía de Caminos de Hierro de La Habana” la que construyó los 27.5 kilómetros entre San Cristóbal de La Habana y Santiago de Bejucal, el 19 de noviembre de 1837, convirtiéndose en el primer ferrocarril de Latinoamérica y predecesor del de España. Con la inauguración de esta línea, la Compañía de Caminos de Hierro de La Habana, puso en marcha el primer ferrocarril cubano, español, y latinoamericano (Zanetti Lecuona y García Álvarez, 1987) (Acosta Albelo y otros, 2020).

Las necesidades económicas que habrían de satisfacer el ferrocarril y determinaron tanto su temprana introducción, como la posterior difusión de su empleo, conforman un aspecto esencial del fenómeno histórico ferroviario cubano. A diferencia de lo que sucede en otros países, el ferrocarril no se desarrolla en Cuba para satisfacer las necesidades de un mercado interno y estimular su crecimiento, sino para facilitar los vínculos de los productores insulares con los mercados exteriores. En el marco de una economía mono exportadora como la cubana, el empleo del ferrocarril estaría determinado por las necesidades del principal y casi único producto exportable: el azúcar (Herrera Pupo, 2008 y 2014).

El inicio del ferrocarril en Puerto Príncipe fue una clara demostración de las políticas de crecimiento e independencia del Camagüey, así como de las posibilidades económicas de una región que hasta ese entonces se veía limitado por los inconvenientes del transporte. Su principal benefactor, inspirador y creador, Gaspar Betancourt Cisneros, “El Lugareño”, junto a algunos hacendados de la región logró vencer las trabas del primer proyecto de ferrocarril en la región y que fue aprobado en 1837 (Herrera Pupo, 2014).

Los trabajos del ferrocarril que enlazaría el puerto de Nuevitas con la ciudad de Puerto Príncipe comenzaron en febrero de 1841 bajo la dirección del ingeniero norteamericano Benjamín Hall Wright. Pese a que las condiciones del terreno sólo exigían la construcción de un terraplén contra las lluvias, las dificultades financieras obligaron a la inauguración por tramos que se desarrollaron desde Nuevitas: el primero tramo se culminaría en 1846 hasta O'Donnell, el segundo tramo llegaría en 1850 hasta Sabana Nueva y finalmente el 25 de diciembre de 1851 la vía llegaría hasta Puerto Príncipe. En total fueron 73 km de vía férrea que tenía como singularidad el poseer un ancho único en Cuba (1,60 m entre raíles), lo que generó discordias entre inversores, ingenieros, constructores y directivos (Gómez Consuegra y otros, 2009) (**Fig. 2**).

Un segundo ferrocarril y del cual se preservan muy pocos documentos referenciales se inauguró a comienzos de la década de 1860 entre el embarcadero del Bagá y San Miguel también al norte de la provincia (Gómez Consuegra, Cento Gómez, Prieto Herrera y Mas Sarabia, 2009) (**Fig. 2**).



Fig. 2 Primeras Vías Férreas en la región de Puerto Príncipe
 Fuente: Elaboración propia

Fuentes documentales refieren que desde 1894 comenzó a circular en la ciudad de Camagüey el denominado “*Ferrocarril Urbano*” caracterizado por ser un tranvía tirado por caballos. Ello fue la primicia para que se realizaran las inversiones necesarias para que el 1º de abril de 1908 iniciara sus operaciones el tranvía eléctrico de Camagüey con un solo Trole (vagón). Este poseía una red de líneas que enlazaban importantes zonas de la ciudad, manteniendo sus operaciones hasta el 23 de febrero de 1952, cuando fue sustituido por el servicio de ómnibus urbanos. Los tranvías fueron utilizados además en La Habana, Matanzas y Santiago de Cuba (Gómez Consuegra, Cento Gómez, Prieto Herrera y Mas Sarabia, 2009) (**Fig. 3**).

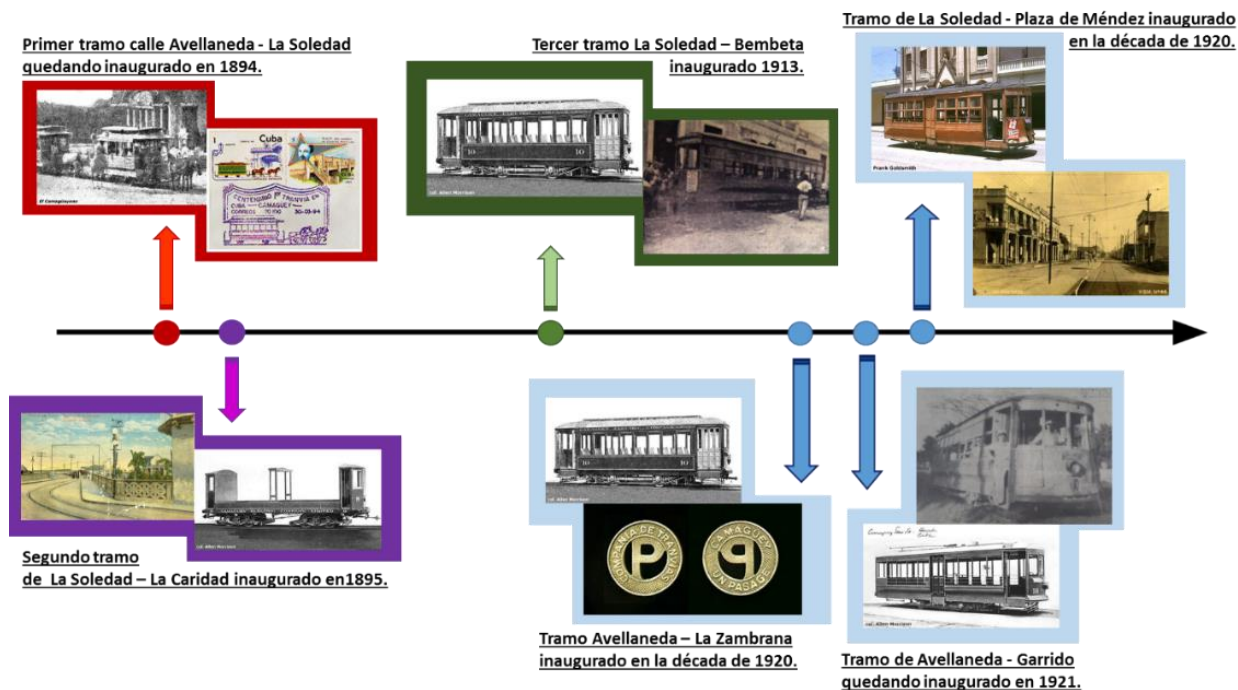


Fig. 3 Cronología del desarrollo en los tramos de las vías del tranvía en Camagüey
 Fuente: Elaboración propia con imágenes cortesía del Archivo Histórico del Ferrocarril en Camagüey

Posterior a la intervención norteamericana en Cuba, se comienza a desarrollar una carrera que a modo de competición pretendía por parte de inversores (norteamericanos fundamentalmente) el tratar de controlar la mayor cantidad de tierras y con ello generar fuertes inversiones, vinculadas al azúcar fundamentalmente. Paralelo a este proceso, las inversiones vinculadas al ferrocarril no se hicieron esperar, por lo que gobernantes, inversores y benefactores del país comenzaron a crear proyectos para grandes empresas ferroviarias (Acosta Albelo y otros, 2020).

Las diversas condicionantes antes mencionadas propiciaron que muy rápidamente la red ferroviaria en la provincia creciera, lo que causó un fuerte impacto sobre las zonas rurales del centro y oriente cubano, hasta ahora casi vírgenes en cuanto a inversiones industriales.

En 1902 fue inaugurado el Ferrocarril Central de Cuba (tramo de Santa Clara a San Luis) y se comenzó la construcción de los Talleres Ferroviarios de la ciudad de Camagüey. En 1919 inició sus labores el Ferrocarril Norte de Cuba, que tenía sus oficinas centrales en Morón. En 1923 se construye una vía que une la capital provincial con Santa Cruz del Sur (Villareal Quevedo y Rizo Aguilera, 2017).

Por esta fecha se realiza un proceso de fusión entre empresas ferroviarias que tenían sus casas matrices en los Estados Unidos. Ello condujo a la creación de los Ferrocarriles Consolidados de Cuba, cuyas oficinas generales comenzaron a radicar en la ciudad de Camagüey (Prats, 2016).

En la ciudad de Camagüey el desarrollo del ferrocarril modeló casi la totalidad del norte y este de la urbe. El paso de las vías férreas y el asentamiento de la sede central de las oficinas de los Ferrocarriles Consolidados de Cuba y de sus talleres centrales, propiciaron que en todo el primer cuarto del siglo xx se comenzaran a construir varios inmuebles que guardan relación formal, pese a sus marcadas diferencias funcionales y estructurales. Otros edificios sociales condujeron a que junto al movimiento de carga, de viajeros y trabajadores se propiciara un amplio movimiento comercial en esta zona, fomentando en sus alrededores instalaciones de prestación de servicios (hoteles, restaurantes, bares y cantinas).

A su vez, y obedeciendo a las necesidades de infraestructura, se desarrollan diversas instalaciones complementarias, barrios y edificios relacionados con la actividad ferroviaria. Surgen de esta forma barrios residenciales que deben su concepción a ser complemento habitacional para los trabajadores vinculados al Ferrocarriles Consolidados de Cuba. La totalidad de estos conjuntos urbanos, poseen características morfotipológicas singulares que han condicionado su actual estado de conservación.

Sectores urbanos de desarrollo generados por el ferrocarril en la ciudad de Camagüey:

Según la Doctora Lourdes Gómez (2014) las ciudades a nivel mundial han evolucionado en tres grandes momentos históricos: La primera referida la ciudad tradicional y que se desarrolló de forma armónica durante 40 siglos de evolución en todo el mundo, y se estructuró de forma continua, articulada y peatonal. A esta le siguió la ciudad moderna

que con unos 50 años de evolución se caracterizó por ser difusa, dispersa y fragmentada, rompiendo códigos arquitectónicos y urbanos tradicionales generando zonificaciones anexas a la ciudad tradicional. Y por último desde hace unos 40 años hasta nuestros días se está realizando la retoma de valores de la ciudad tradicional, de la compactación y la reticulación.

En correspondencia con el análisis anterior se hace evidente señalar que la relación entre los elementos vinculados al ferrocarril y la ciudad de Camagüey está determinada por la evolución de la ciudad hacia una ciudad moderna. La ciudad de Camagüey moderna se desarrolló entre finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, cuando gran cantidad de inversiones de índole industrial y económica propiciaron la dispersión y fragmentación de la ciudad tradicional.

En este proceso, la industria ferroviaria tiene un peso significativo al favorecer el crecimiento de la ciudad hacia dos sectores fundamentales de la urbe: Uno vinculado a la Estación Central y a las oficinas del ferrocarril al norte de la ciudad, y el otro vinculado a los Talleres ferroviarios al este de la ciudad (**Fig. 4**)

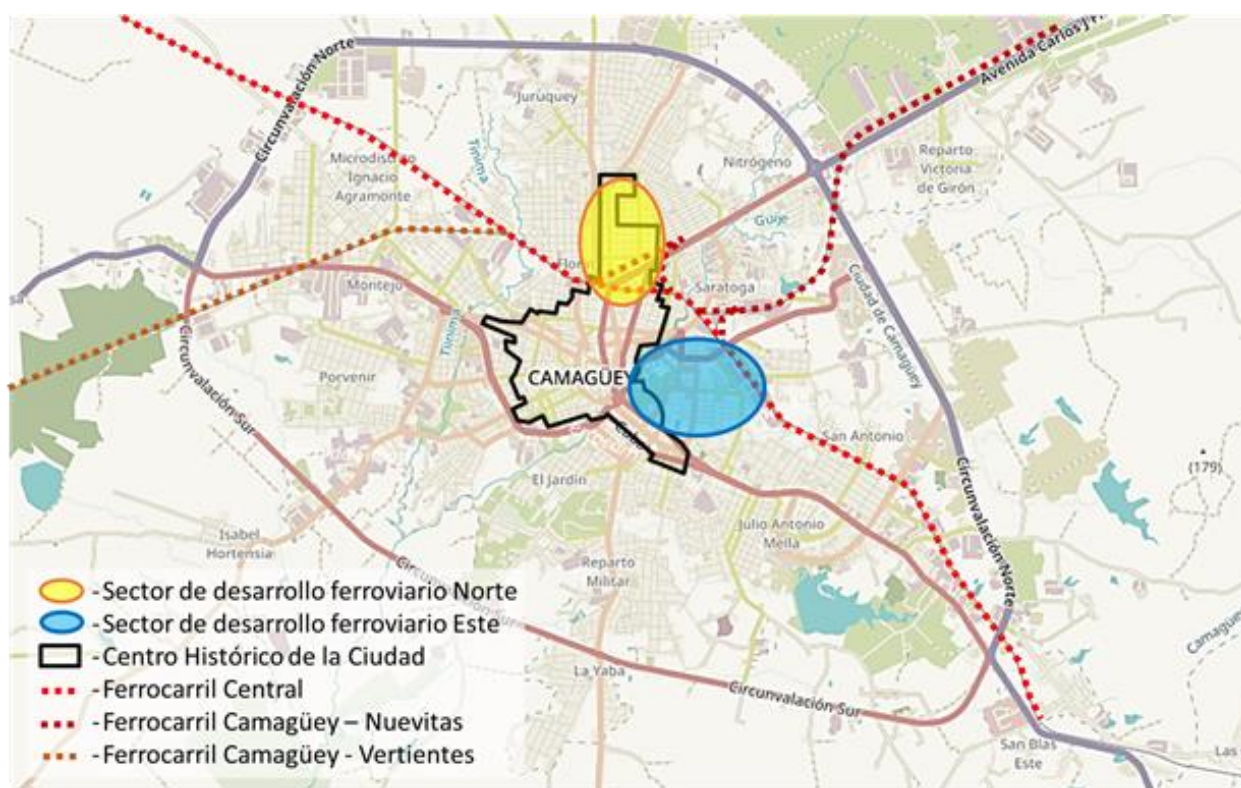


Fig. 4 Sectores de desarrollo ferroviario en la ciudad de Camagüey
Fuente: Elaboración propia

Sector Norte de desarrollo ferroviario:

La vía ferroviaria Puerto Príncipe a Nuevitas inició un proceso que se consolidó con el paso del Ferrocarril de Santa Clara a Santiago de Cuba por la ciudad, en áreas aledañas a la primera línea del ferrocarril del territorio. Esto generó que se crearan diversas

instalaciones e infraestructuras urbanas que propiciaron el fomento y consolidación del más complejo y compacto de los sectores vinculados al ferrocarril en la ciudad de Camagüey. A su vez, este es el más cercano y vinculado físicamente con el centro histórico tradicional (fundacional), pues buscaba ser el relacionador pendular entre la ciudad tradicional y el desarrollo del principal medio de transporte de Cuba en la primera mitad del siglo xx (**Fig. 5**).



Fig. 5 Principales elementos vinculados al ferrocarril en el Sector Norte de desarrollo ferroviario de la ciudad de Camagüey

Fuente: Elaboración propia

Con la delimitación del centro histórico de la ciudad de Camagüey desarrollado por la doctora Lourdes Gómez (1989), el Sector Norte queda en su totalidad incluido dentro del referido límite, lo que evidencia su relación funcional y formal con la zona más antigua de la ciudad.

Este estrecho vínculo con el centro histórico tradicional de la ciudad, así como la envergadura del trazado urbano, la generación de continuidad entre viales y la fuerte influencia de edificaciones socio-administrativos y comerciales ha traído consigo que tanto el estado de conservación como de permanencia de casi la totalidad de estos sea significativo. La afirmación anterior asevera que este conjunto posea una gran autenticidad e integridad patrimonial en todas sus partes y elementos componentes, salvo pocas excepciones (**Fig. 6**).



Fig. 6 Elementos de mayor significación patrimonial vinculados al ferrocarril en el Sector Norte de desarrollo ferroviario de la ciudad de Camagüey
 Fuente: Elaboración propia

Lo anterior se asevera al observar la generación en el Sector Norte de lo que a decir del Dr. Roberto Rodríguez Valdés (2008, p. 136) son “miradores asociados a las calles”, que no son más que puntos del trazado vial donde se registran visuales panorámicas y una usual apropiación dinámica y pregnante del entorno, en este caso de vocación ferroviaria.

En este sentido, se puede apreciar como en la compleja intersección vial de las calles Avellaneda y su prolongación a partir de la calle Joaquín de Agüero, en dirección norte, con la Avenida Finlay y el trazado del ferrocarril se registra una percepción completa y compleja del trayecto vial vehicular y férreo, con sus intersecciones. Con visuales panorámicas de entre 60° hasta los 160° de apertura, donde convergen texturas heterogéneas y volúmenes fragmentados y escalonados, con un foco tupido de vegetación generado por el Parque Finlay y aislados focos de vegetación dispersos y de líneas entrecruzadas del tendido eléctrico. Se constata igualmente una amplia gama de matices cromáticos, predominantemente rojizos, verdes y neutros con predominio del área asfaltada en los primeros planos (**Fig. 7**).



Fig. 7 Visuales panorámicas asociadas a las calles en el Sector Norte de desarrollo ferroviario de la ciudad de Camagüey

Fuente: Elaboración propia

Sector Este de desarrollo ferroviario:

La consolidación de los talleres ferroviarios al Este de la ciudad, desarrolla un nodo residencial e industrial que desde sus inicios se fomenta de forma aislada al centro histórico tradicional de la ciudad. Conformado por los barrios de Garrido, la Zambrana y el nodo industrial que generan los Talleres ferroviarios y su haz de vías (patio ferroviario). Su estructura posee características de la ciudad industrial moderna con servicios básicos propios lo que evidencia su carácter de sector fragmentado con respecto a la ciudad tradicional (**Fig. 8**).

A diferencia del Sector Norte, el Sector Este se desarrolla desligado del centro tradicional y se aprovecha del río Hatibonico, la carretera central y la vía del ferrocarril para

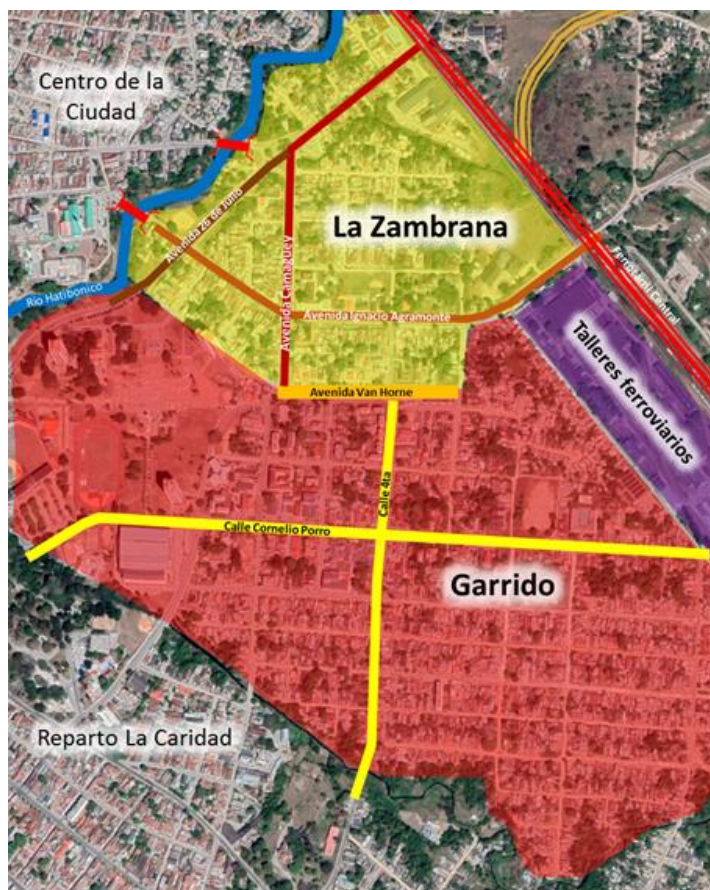


Fig. 8 Sector Este de desarrollo ferroviario de la ciudad de Camagüey

Fuente: Elaboración propia

consolidar su ya señalado aislamiento. No obstante, existen evidencias gráficas que muestran como desde sus inicios ambos barrios se conciben con diversos ejes vinculantes entre esta zona y la ciudad tradicional, lo que genera una red que tiene como punto de partida los talleres ferroviarios y se desarrollan de forma longitudinal siguiendo el trazado reticular casi perfecto hasta conectar con los principales accesos a la ciudad tradicional (**Fig. 9**).



Fig. 9 A la izquierda porción de un Plano Guía de aproximadamente el año 1920 a 1930. A la derecha porción de un Plano del gabinete de Agrimensura de Camagüey del año 1950. Nótese como en ambos planos se genera una red de viales que conectan con la ciudad, incluso propiciando conexiones sobre el río con puentes inexistentes

Fuente: Plano de la izquierda de Tamames Henderson (2004). Calles y callejones del Camagüey. Entre la Leyenda y la Historia. Plano de la Derecha Cortesía de Dr. C. Gerson Herrera Pupo

Varias son las avenidas o viales de grandes proporciones que se desarrollan en este barrio y que hacen sea coincidente su morfología con las de las Garden City o Ciudad Jardín propias del desarrollo industrial de finales del siglo XIX e inicios del XX en Europa y Estados Unidos. En este sentido, se encuentran en el Sector Este avenidas complejas con características de paseo como la Avenida Van Horne y la Avenida Camagüey, las de parterre y/o partidor central como la Avenida Ignacio Agramonte, o calles con amplios jardines a ambos lados de la calzada como la Cornelio Porro o la Avenida 4ta (**Fig. 10**).

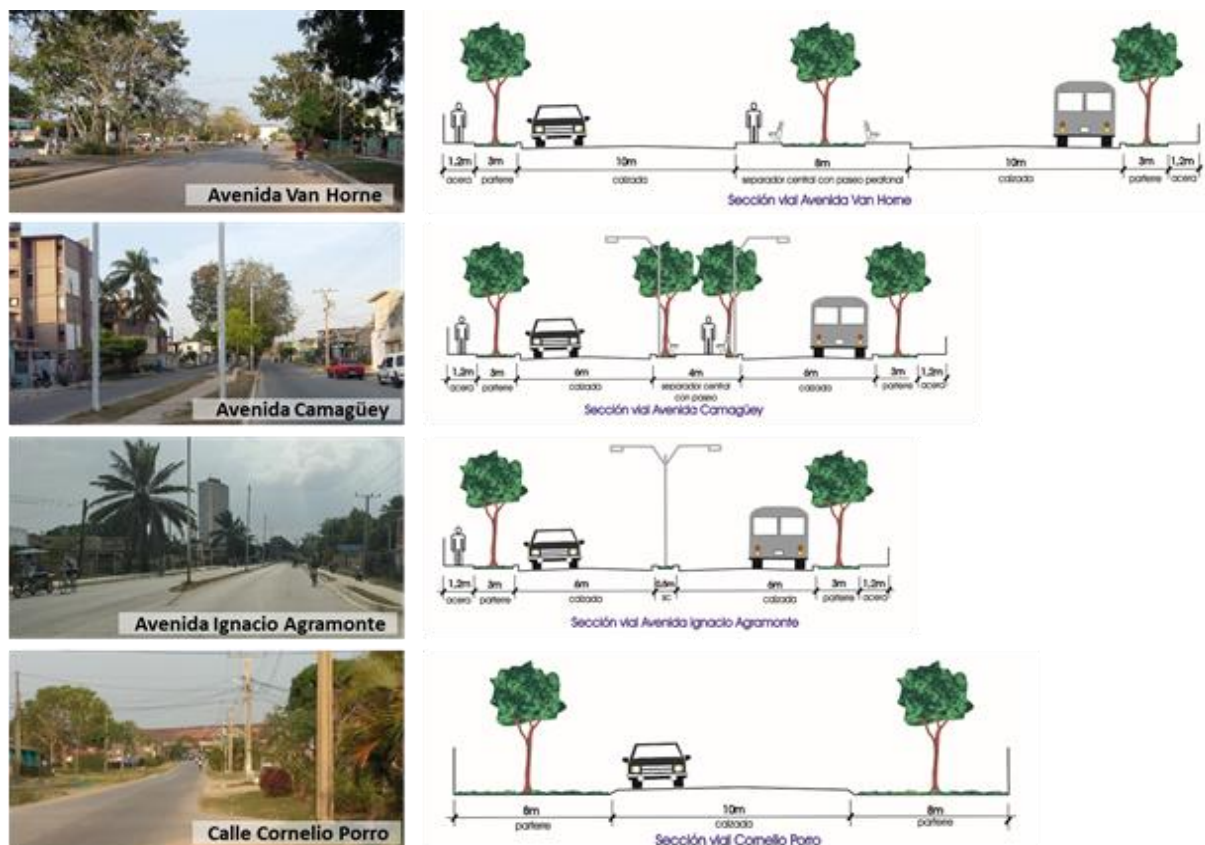


Fig. 10 Viales de mayor significación y complejidad de los barrios Saratoga y Garrido
 Fuente: Imagen tomadas por el autor. Esquemas de secciones viales elaborados por el autor

Otro aspecto singular dentro del Sector Este, es la relación de ambos barrios que conforman el sector con la Quinta San Zenón de Buenos Aires adquirida en el año 1909 por Sir William Van Horne, quien desde 1900 era el presidente de la Compañía Ferroviaria “The Cuba Company” y que en lo adelante desarrollaría el ferrocarril en esta región incluyendo en este proceso casi la totalidad de los elementos vinculados al ferrocarril tanto en el Sector Norte de la ciudad como en el del Este.

Diversas fueron las condicionantes que llevaron a que la Quinta San Zenón no fuera urbanizada y llegara a ser adquirida por el Gobierno en el año 1927 para ubicar en sus predios a la Escuela Normal para maestros. En la actualidad, dicha edificación es ocupada por la sede del Gobierno Provincial y en su área circundante se ubican la Plaza de la Revolución y el centro cívico, deportivo y social de la ciudad (Tamame Henderson, 2004).

Por otra parte es necesario señalar que el Sector Este, en su conjunto, posee como peculiaridad y singularidad el ser la única zona de la ciudad que posee vestigios de ciudad industrial. Lo anterior se justifica al estar caracterizado por poseer una estructura urbana diáfana, con amplios y complejos viales; jardines que rodean la mayor parte de las edificaciones domésticas donde predomina la vivienda aislada, y donde a su vez la

estructura urbana está condicionada por la estratificación de su morfología, al existir una zona de alto estándar destinada a edificaciones domésticas de los más altos directivos de los talleres ferroviarios (**Fig. 11**).



Figura 11: Principales elementos vinculados al ferrocarril del Reparto La Zambrana del Sector Este de desarrollo ferroviario de la ciudad de Camagüey
Fuente: Elaboración propia

En específico el actual Reparto La Zambrana surge a partir de una pequeña urbanización reticular conformada por amplias viviendas de madera del tipo Balloon Frame que brindaban alojamiento a los principales directivos de los talleres de ferrocarril cercanos a estas, por lo que poseían una amplia parcelación. Cercano a este barrio se ubicó además el primer aeropuerto de Camagüey operado por la Pan American Airways (PANAM) (Gómez Consuegra, 2009) que luego pasaría a ubicar la posición actual. Se ubicó muy cercana a esta urbanización una pequeña escuela de educación primaria, así como el colegio Pinson, dirigido por norteamericanos y que estaba anexo a la Iglesia Metodista y donde originalmente se utilizaba el sistema de educación de ese país (De las Cuevas Toraya, 2001) (**Fig. 12**).



Figura 12: Muestra de algunos de los elementos de mayor significación patrimonial vinculados al ferrocarril en el Reparto la Zambrana del Sector Norte de desarrollo ferroviario de la ciudad de Camagüey

Fuente: Elaboración propia

De este barrio lo más significativo y aún con unos pocos exponentes que muestran la autenticidad y singularidad del sitio son las viviendas del tipo Bungalows, únicas de su tipo en toda la ciudad y que estaban destinadas a funcionarios del más alto nivel de los talleres del ferrocarril. Siete hileras de tres viviendas cada una, de las que se conservan en la actualidad solamente ocho, la mayoría en muy mal estado constructivo, siendo solo dos las que están en condiciones íntegras y que mantienen sus auténticas características (Fig. 13)



Figura 13: Urbanización para Bungalows de madera en La Zambrana. Señalando Bungalows aún existentes y lotes de Bungalows ya desaparecidos

Fuente: Imagen satelital de Google Maps. Graficación elaborada por el autor

El barrio fue parcelado en 1907 y en sus inicios en él se construyeron 21 chalets tipo Bungalows, de madera, todos montados sobre pilotes con portal corrido a todo su alrededor, cerrados con mallas de tela metálica contra los mosquitos y cada uno en medio de un terreno sembrado de césped.

Es significativo señalar que las búsquedas documentales realizadas demostraron la rápida y acelerada pérdida de los Bungalows de madera del barrio de la Zambrana. La Guía arquitectónica del año 2009 (Gómez Consuegra, Cento Gómez, Prieto Herrera y Mas Sarabia, 2009) señala la existencia de 15 de estos exponentes. Mientras que el Arquitecto Collantes (2002) en investigación realizada en el 2015 señala que estaban en pie 11 de estos. En la actualidad como ya se ha señalado son ocho los existentes, y la mayoría de ellos con un alto grado de deterioro (**Fig. 14**).

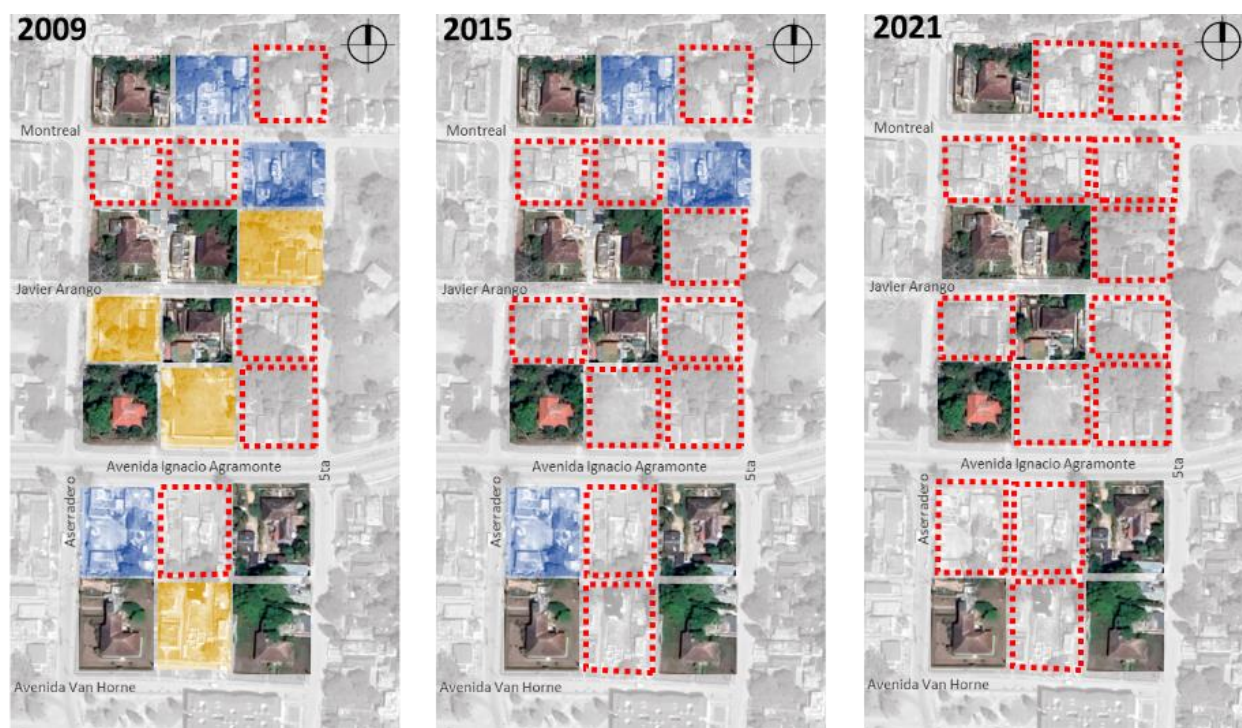


Figura 14: Proceso de desaparición de Bungalows del Barrio la Zambrana

Fuente: Imagen satelital de Google Maps. Graficación elaborada por el autor en correspondencia con referencias (Gómez Consuegra y otros, 2009) (Reyes Collantes, 2002)

En el Reparto Garrido - que casi duplica en tamaño a La Zambrana- predomina de la parcelación doméstica más compacta. Una degradación en cuanto a autenticidad e integridad de sus exponentes arquitectónicos se evidencia hacia la zona sur del referido Reparto, claro vestigio del proceso de crecimiento urbano que aunque parcelado no siguió los estándares propios de la urbanización original.

Es hacia el límite norte del reparto Garrido con la Zambrana y hacia el oeste en vínculo directo con el Casino Campestre que se desarrolla una parcelación más diáfana, con edificaciones domésticas de alto valor y que aún presentan un alto grado de autenticidad e integridad. La Calle Cornelio Porro, como eje longitudinal de Este a Oeste, separaba hacia la zona norte del Reparto el desarrollo de doce ortogonales manzanas con parcelaciones y edificaciones de alto estándar.

Comparte a su vez el Reparto Garrido con la Zambrana a la Avenida Van Horne como vial de mayor significación de todo el sector. Se presupone, que esta, por su carácter de paseo peatonal, funcionara como Avenida Central a lo que se llamaba en tiempos de su construcción “Ciudad Industrial de Garrido” (Prats, 2016) y que uniría al centro histórico tradicional con las oficinas centrales de los talleres ferroviarios (**Fig. 15**).



Figura 15: Algunos de los principales elementos vinculados al ferrocarril del Reparto Garrido del Sector Este de desarrollo ferroviario de la ciudad de Camagüey

Fuente: Elaboración propia

La alta significación paisajística del Reparto Garrido queda corroborada al realizar un bosquejo general de la autenticidad e integridad de la totalidad de su zona de alto estándar y del eje conformado por la calle Cornelio Porro hasta las inmediaciones de los Talleres (**Fig. 16**).



Figura 16: Muestra de algunos de los elementos de mayor significación patrimonial vinculados al ferrocarril en el Reparto Garrido del Sector Norte de desarrollo ferroviario de la ciudad de Camagüey
Fuente: Elaboración propia

A su vez, lo que fue la Quinta San Zenón, hoy ocupada por la Plaza de la Revolución, el Gobierno provincial (Antigua escuela Normal) y diversos edificios modernos que conforman el centro cívico de la ciudad, al comportarse como frontera o zona de amortiguamiento entre el Reparto Garrido y el centro histórico de la ciudad, han propiciado se genere una estructura homogénea, singular y diáfana en lo que es hoy el referido reparto Garrido.

Todo el análisis anterior permite establecer criterios valorativos generales que propiciarán estudios sucesivos más específicos para cada uno de los sectores y de los elementos que los componen.

CONCLUSIONES

El vínculo entre la infraestructura ferroviaria y sus vestigios patrimoniales -con carácter de uso o como vestigio arqueológico- y la ciudad, deben ser estudiados desde su interrelación, su evolución y el impacto de esta industria en el tejido urbano de la ciudad.

El ferrocarril en Cuba, fomentado y construido en la segunda mitad del siglo XIX y once años antes que su metrópolis se desarrolló como una red interconectada durante más de medio siglo exclusivamente hacia el occidente de Cuba, sin embargo, en otras regiones del país, como el caso de Camagüey, acciones de carácter socio económico propiciaron se fomentaran trazados aislados como el caso del Ferrocarril Puerto Príncipe a Nuevitas. Ya con la intervención norteamericana y la expansión de inversionistas hacia el oriente del país se construyen las vías férreas que unen a todo el país.

Desde el momento de la formación del ferrocarril en la provincia de Camagüey este se ha vinculado directamente con la ciudad, consolidándose a partir de la llegada del Ferrocarril Central de Cuba.

El ferrocarril en la ciudad de Camagüey se desarrolla en dos sectores conformados por elementos con características singulares, íntegras y auténticas del proceso de formación y consolidación de la industria ferroviaria en la ciudad: El Sector Norte, vinculado al ferrocarril central con una vocación socio-administrativa y comercial está integrado formal y funcionalmente al centro histórico de la ciudad; Mientras que el Sector Este, vinculado a los talleres ferroviarios, con una fuerte vocación residencial y una significativa cantidad de exponentes patrimoniales se desarrolla aislado al centro histórico de la ciudad de Camagüey.

REFERENCIAS

- Acosta Albelo, Z., Colina Echevarría, D., Corrales Vázquez, I., Díaz Medina, R., Fernández Rodríguez, E., González Ferrales, J., . . . Santamaría García, A. (2020). *Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba*. La Habana; Madrid: Digital CSIC.
- Álvarez Palau, E. J. (25 de agosto de 2016). Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo. *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 21(1.169).
- De las Cuevas Toraya, J. (2001). *500 años de construcciones en Cuba*. Madrid: Chavín Servicios Gráficos y Editoriales.
- Gómez Consuegra, L. (1989). *El Centro Histórico de Camagüey*. Camagüey: Universidad de Camagüey.
- Gómez Consuegra, L. (2014). El Planeamiento urbano y el centro histórico. (U. d. Camagüey, Ed.) *Arcada, Revista de conservación del patrimonio cultural*, 2(2), 33-52.
- Gómez Consuegra, L., Cento Gómez, E., Prieto Herrera, O., y Mas Sarabia, V. (2009). *Camagüey Ciego de Ávila, Guía de Arquitectura y Paisaje*. Sevilla-Camagüey: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio Fomento de la Arquitectura / Cooperación Internacional.
- Herrera Pupo, G. (2008). *El Patrimonio Agroindustrial azucarero de la Provincia de Camagüey*. La Habana: Universidad de la Habana.
- Herrera Pupo, G. (2014). Concentraciones agroazucareras de Camagüey. Condicionantes de su consolidación territorial. *Arquitectura y Urbanismo*, 67-72.
- Prats, J. J. (Ed.). (16 de 11 de 2016). *Del material rodante*. Recuperado el 31 de agosto de 21, de Camagüey, Cuba: <https://camagueycuba.org/fccc/5DelMaterialRodante.htm>
- Reyes Collantes, R. (2002). *Estación central de viajeros de Camagüey: Un exponente de la arquitectura industrial camagüeyana*. Córdoba, Argentina: Universidad Blas Pascal.
- Rodríguez Valdés, R. (2008). *El paisaje urbano en el centro histórico de Santiago de Cuba: modelo gráfico-teórico para su caracterización morfotipológica*. Universidad de Oriente, Facultad de Construcciones. La Habana: Instituto Superior "Jose Antonio Echeverría".
- Tamame Henderson, M. (2004). *Tras las huellas del patrimonio. camagüey*. Camagüey: Acána.
- Villareal Quevedo, F. E., y Rizo Aguilera, L. M. (mayo-agosto de 2017). El patrimonio ferroviario en Santiago de Cuba. Aportaciones a la conformación urbano arquitectónica del territorio. (P. U. Campina, Ed.) *Oculum Ensaíos. Revista de Arquitetura e Urbanismo*, 14(2), 18.
- Zanetti Lecuona, O., y García Álvarez, A. (1987). *Caminos para el azúcar*. La Habana: Ciencias Sociales.