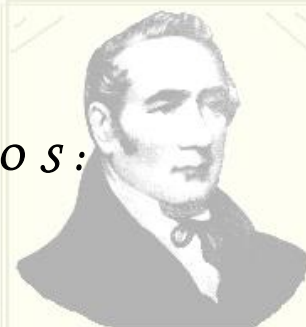


UNIVERSIDAD CIENFUEGOS:

Carlos Rafael Rodríguez



TRABAJO DE DIPLOMA

SEDE UNIVERSITARIA MUNICIPAL
CUMANAYAGUA

Título: "El ferrocarril y el desarrollo sociocultural
en Cumanayagua"

Autor: Suyen Flores Berenguer

Tutor: Gilberto Fadraga Verdecia

- Curso 2011 - 2012 -

"Año 54 de la Revolución"

... “ El ferrocarriles el nexo más importante
entre la ciudad y el campo, entre la industria
y la agricultura... . un medio indispensable e
insustituible para el desarrollo... ”

Lenin

----- *D e d i c a t o r i a* -----

A m i s p a d r e s , m i h i j o y e s p o s o :

*P o r s u a p o y a d o i n c o n d i c i o n a l p a r a l o g r a r m i a n h e l o . A e l l o s q u e l e s d e b o
c u a n t o h e l o g r a d o .*

----- *A g r a d e c i m i e n t o s* -----

A m i f a m i l i a :

*G r a c i a s p o r a y u d a r m e e n t o d o m o m e n t o y e s t a r p r e s e n t e s c a d a v e z q u e l o s
n e c e s i t a b a .*

A m i t u t o r : G i l b e r t o F a d r a g a V e r d e c i a :

*P o r d a r m e s u a p o y o i n c o n d i c i o n a l p a r a q u e y o p u d i e r a r e a l i z a r e s t e t r a b a j o , p o r
c o n f i a r e n m í , p o r s e r e j e m p l o d e p r o f e s i o n a l .*

A m i s c o m p a ñ e r o s d e l a c a r r e r a :

A t o d o s l o s q u e m e a y u d a r o n a t r a n s i t a r p o r e s t e c a m i n o .

A l o s a m i g o s i n c o n d i c i o n a l e s :

*A l a C h i n a , Z e n i a , p o r s u g r a n a p o y o y a y u d a , s i n e l l o s h u b i e s e s i d o i m p o s i b l e .
G r a c i a s .*

A l a R e v o l u c i ó n :

P o r d a r m e l a o p o r t u n i d a d d e f o r m a r m e c o m o p r o f e s i o n a l .

P o r s u a p o y o i n c o n d i c i o n a l :

M u c h a s g r a c i a s

El desarrollo de los ferrocarriles en Cuba, sigue su camino detrás de la expansión de la industria azucarera. De tal manera es que, Cumanayagua, debió esperar hasta la segunda década del siglo XX para quedar integrada al sistema ferroviario con la inauguración del ramal procedente de San Fernando de Camarones. El presente trabajo titulado "El ferrocarril y el desarrollo sociocultural en Cumanayagua", se realizó a partir de la decisión de eliminar este medio en la localidad. Tiene como objetivo analizar la incidencia que ha tenido el desmantelamiento del ferrocarril en el municipio de Cuamanayagua relacionado con el aspecto social y cultural de sus habitantes. En su desarrollo se expresa el surgimiento del ferrocarril en Cuba y su contribución en el progreso social, cultural y económico, se realiza una caracterización del municipio considerando su entorno sociocultural y demográfico. Se aplican un grupo de instrumentos y técnicas que corroboraron la repercusión que tuvo tal decisión en los pobladores y se determinan las consecuencias.

----- *A b s t r a c t* -----

The development of the railroads in Cuba follows its road behind the expansion of the sugar industry. In such a way it is that, Cumanayagua, it should wait until the second decade of the XX century to be integrated to the rail system with the inauguration of the brunch coming from San Fernando of Shrimps. The present titled work The railroad and the sociocultural development in Cumanayagua, it was carried out starting from the decision of eliminating this means in the town. It has as objective to carry out a study that bases the incidence that has had the dismantlement of the railroad in the municipality of Cuamanayagua related with the social and cultural aspect of their inhabitants. In their development the emergence of the railroad is expressed in Cuba and its contribution in the social, cultural and economic progress, It is carried out a characterization of the municipality considering its sociocultural and demographic environment.

They are applied a group of instruments and technical that they corroborated the repercussion that had such a decision in the residents and the consequence are determined.

Índice	Página
Introducción.	1
CAPÍTULO I: Análisis histórico del surgimiento y desarrollo del ferrocarril.	
Relación con el aspecto sociocultural	5
1.1. El Ferrocarril. Definición.	5
1.2. Orígenes y primeras concesiones.	5
1.3. Surgimiento del ferrocarril en Cuba. Desarrollo en cada período histórico.	7
1.4. Años de profunda crisis. Se desmantela el ramal de Cumanayagua.	19
1.5. Nuevos proyectos para recuperar el ferrocarril en Cumanayagua.	20
1.6. Significación del ferrocarril en el ámbito social y cultural.	23
CAPÍTULO II: Fundamentos metodológicos de la investigación.	28
2.1. Diseño Metodológico.	28
2.2. Perspectiva Metodológica	30
2.3. Tipo de diseño de la investigación según perspectiva metodológica	30
2.4. Muestra y población según perspectiva metodológica	31
2.5. Unidad de Análisis.	32
2.6. Operacionalización	33
2.7. Métodos y técnicas empleadas. Método fenomenológico	34
CAPÍTULO III: Análisis y discusión de los resultados.	38
3.1 Caracterización del entorno sociocultural y demográfico del municipio de Cumanayagua.	38
3.2. Análisis de los resultados del cuestionario.	39
3.3. Análisis de las entrevistas a organismos e instituciones	43
3.4. Consecuencias del desmantelamiento del ferrocarril en el aspecto social y cultural para los habitantes del municipio	50
Conclusiones.	53
Recomendaciones.	54
Bibliografía.	
Anexos.	

INTRODUCCIÓN.

La humanidad en los últimos tiempos ha alcanzado niveles asombrosos en el desarrollo tecnológico, lo cual repercute directamente en todas las esferas de la vida económica, política, social y cultural de los países. El hombre contemporáneo ha dividido el proceso evolutivo de la sociedad en macro períodos de tiempo, relacionados directamente con los avances más significativos obtenidos, uno de ellos es precisamente "El Ferrocarril", pues según señala, Oscar Zanetti Lecuona: "El impacto del ferrocarril en la sociedad es una cuestión vital debido al alcance que tiene la utilización de este medio. (Zanetti L, Oscar.1987)

La temática ferroviaria constituye un aspecto importante para el desarrollo del país, por tal motivo el Partido Comunista y el Gobierno de Cuba, han concedido al transporte ferroviario un papel primordial, es así que en los Lineamientos aprobados en el VI Congreso del PCC sobre la política para el transporte se plantea la necesidad de lograr la rehabilitación y desarrollo de los ferrocarriles así como restaurar la imagen de este servicio público que se encuentra deteriorada debido al abandono a que estuvo sujeto en los últimos años.

En Cuba, el empleo del ferrocarril en sus inicios estuvo determinado por las necesidades de exportar su principal producto, el azúcar. La influencia de esta industria fue tan intensa que en ocasiones limitó el estímulo a otros tipos de uso para su desarrollo, situación esta que provocó una subutilización de las posibilidades de este servicio."Las necesidades económicas que habría de satisfacer el ferrocarril determinaron su introducción y difusión en el país."(Serrano, Violeta.1973)

El presente trabajo se ocupa de estudiar la importancia que posee el ferrocarril desde su surgimiento hasta los momentos actuales, en el proceso de desarrollo en todos los órdenes de la sociedad, a través de sus valores, beneficios y utilidad. En particular se encarga de analizar la incidencia que tuvo en los pobladores de Cumanayagua, (pueblo intramontano del macizo Guamuhaya) la decisión de desmantelar la infraestructura vial y suspender el servicio ferroviario en el territorio con el fin establecer las consecuencias que en el orden sociocultural trajo consigo tal levantamiento lo que obstaculizó la acción social, cultural y económica de la localidad. Prueba de esto es que los cumamayagüenses estuvieron identificados con

el ferrocarril hasta el día en que se desmanteló la vía férrea y no se escuchó más su pitazo.

En sentido general la suspensión del servicio ferroviario en la localidad de Cumanayagua afectó la psicología del pueblo, dificultó varios aspectos fundamentales de la sociedad, tales como la acción social, el progreso cultural, el transporte de la población que por razones de estudio, trabajo, atención a la salud y otros fines, se traslada a diferentes provincias y lugares aledaños, obstaculizó el desenvolvimiento del ferrocarril como patrimonio histórico, cultural y ferrocarrilero del asentamiento y limitó la actividad económica; todos estos aspectos influyeron de manera determinante en la calidad y nivel de vida de la población y repercutieron en el desarrollo de la localidad.

A través del presente trabajo, se puntualiza en la necesidad, importancia, trascendencia y valores que tiene el ferrocarril, como alternativa de desarrollo sociocultural para la localidad. En tal sentido y con el interés de contribuir a la solución de la problemática planteada se realiza un estudio que fundamente la incidencia que ha tenido el desmantelamiento del ferrocarril en el municipio de Cumanayagua relacionado con el aspecto social y cultural de sus habitantes.

Los estudios actuales realizados por Hernán Venegas sobre Historia Regional, se orientan a señalar que el protagonismo de los ciudadanos es sumamente decisivo para transformar la localidad; además que son insuficientes los grados de autonomía existentes para el ámbito local debido a la centralización del poder.

Es por ello que se le dedica especial interés a la opinión de los ciudadanos para poder puntualizar hasta qué punto incidió en la actividad sociocultural de la población, el levantamiento y suspensión del ferrocarril.

Al respecto es necesario considerar que dadas las condiciones concretas de Cuba es necesaria la centralización de los recursos para poder llevar a cabo la estrategia de desarrollo del proyecto cubano. La centralización y descentralización han de considerarse en su relación dialéctica, tal como la concebía el Che, al señalar:

“La descentralización es deseable, siempre que contemos con los cuadros administrativos y técnicos suficientes, pero es siempre relativa... Centralización y descentralización no son más que una contraposición dialéctica que hay que analizar

en cada caso y momento, tendemos hacia la centralización en unos casos y hacia la descentralización en otros. Las inversiones hay que tenerlas muy centralizadas para evitar el despilfarro de los recursos del país... "

Las fuentes bibliográficas utilizadas en torno a los ferrocarriles abordan perspectivas interesantes para el estudio de esta problemática. Para ello se han utilizado, obras de autores nacionales e internacionales. Las referencias sobre el lazo de los ferrocarriles con el contexto sociocultural en estudios nacionales fueron insuficientes. Los autores más recurrentes en el tema fueron: Oscar Zanetti Lecuona, Alejandro García Álvarez (1974-1977) y Manuel Moreno Fragnals (1978)

Con el propósito de hacer valer la idea a defender y alcanzar metas definidas el tipo de investigación se basará en los estudios descriptivos mediante la aplicación de los métodos del nivel teórico: histórico-lógico, inductivo-deductivo y analítico-sintético, que permiten realizar un análisis del desarrollo histórico del tema lo que posibilita establecer de forma cronológica el devenir de los sucesos y obtener de forma detallada los conocimientos con respecto a los valores, beneficios, opiniones y valoraciones relacionadas con el objeto de estudio. De igual manera se aplicaron métodos del nivel empírico: que permiten obtener información sobre el tema, mediante el intercambio de información con organismos e instituciones y personas conocedoras de la actividad en cuestión, a través de las encuestas, entrevistas y la observación.

Para el desarrollo del informe de investigación se ha estructurado el trabajo en los siguientes capítulos:

El **Capítulo I**, contiene los fundamentos teóricos que argumentan el propósito del estudio. Se exponen los antecedentes del surgimiento y desarrollo del ferrocarril, su definición, valores, beneficios y la caracterización del mismo así como su relación en las transformaciones sociales; desarrollado en seis epígrafes.

El **Capítulo II**, ordenado en 8 epígrafes, contiene los fundamentos metodológicos de la investigación, conceptos fundamentales y se tiene en cuenta lo aprobado para el proyecto de investigación, la selección de la muestra y la explicación de los métodos y técnicas utilizadas durante la investigación.

El **Capítulo III**, se encuentra estructurado en 4 epígrafes, en el cual se expone el análisis de los resultados de la investigación desde la perspectiva descriptiva-analítica. Teniendo en cuenta la problemática desde la localidad de Cumanayagua. Para finalizar se exponen las conclusiones y recomendaciones.

La importancia de la investigación radica en comprobar la incidencia que tuvo en los pobladores de Cumanayagua la desactivación del servicio ferroviario y poder conocer las consecuencias que en el orden sociocultural afectaron la acción social de los habitantes del asentamiento; tema de vital importancia para fortalecer los valores y la identidad cultural del individuo.

CAPITULO I: Análisis histórico del surgimiento y desarrollo del ferrocarril.

Relación con el aspecto sociocultural.

1.1. El Ferrocarril. Definición

Se entiende por Ferrocarril, en el sentido amplio del término, el sistema de transporte terrestre guiado sobre carriles o rieles, que son de acero o hierro, y hacen el camino o vía férrea sobre la cual circulan los trenes, que genera la energía necesaria para el movimiento del conjunto.

Su desarrollo se produjo en la primera mitad del siglo XIX como parte de la Revolución Industrial, lo que causó una transformación completa de la sociedad al permitir el transporte de personas comunes y mercaderías a un bajo costo y en forma regular y segura.

Se trata de un medio con ventajas comparativas en ciertos aspectos, tales como la posibilidad de realizar transportes masivos, el impacto ambiental o el consumo de combustible por tonelada kilómetro transportado, que hacen relevante su uso en el mundo moderno.

Estos medios cada vez más modernizados, han permitido lograr un incremento de la transportación por este concepto. Los ferrocarriles en la actualidad, son diseñados para ofrecer condiciones de seguridad, comodidad y eficiente calidad del servicio ferroviario.

1.2. Orígenes y primeras concesiones

En el siglo XVIII los trabajadores de diversas zonas mineras de Europa descubrieron que las vagonetas cargadas se desplazaban con más facilidad si las ruedas giraban guiadas por un carril hecho con planchas de metal, ya que de esa forma se reducía el rozamiento. Los carriles para vagonetas solo servían para trasladar los productos hasta la vía fluvial más cercana, que por entonces era la principal forma de transporte de grandes volúmenes.

La Revolución Industrial, en la Europa de principios del siglo XIX, exigió formas más eficaces de llevar las materias primas hasta las nuevas fábricas y trasladar desde estas los productos terminados. Hasta la llegada de la máquina de vapor, la fuerza empleada para el transporte era principalmente la del hombre o el caballo.

Transcurrieron así, dos décadas durante las cuales se desarrollaron los rieles de hierro fundido que soportaban el peso de una locomotora de vapor.

El éxito que tuvo el transporte de pasajeros y de carga que funcionaba exclusivamente con locomotoras de vapor, transformó el concepto de vías férreas. Algo que antes se veía como medio para cubrir recorridos cortos, beneficioso sobre todo para la minería, se consideraba ahora capaz de revolucionar el transporte de largo recorrido, tanto de pasajeros, como de mercancías. **(Anexo # 1)**

Es así que desde mediados de la década de 1830 se desarrolló con rapidez en Gran Bretaña y en la Europa continental la construcción de vías férreas entre ciudades. En la América hispana, hecha la salvedad del caso cubano, el primer ferrocarril se inauguró el 15 de septiembre de 1850 en México y en Estados Unidos, tras la inauguración en 1830, del primer ferrocarril de vapor para pasajeros, la construcción de vías férreas pronto avanzó hacia el oeste desde todos los rincones de la costa este. Al cabo de pocos años, los ferrocarriles habían convencido a los comerciantes de su superioridad.

En otros continentes como, África y Asia no tuvieron ferrocarril hasta 1850. La construcción del ferrocarril australiano, comenzó verdaderamente a partir de 1870 cuando la corriente de emigrantes hizo que la población del país aumentara considerablemente, lo que exigía un mejor transporte para llegar al interior del país. A partir de la II Guerra Mundial, la construcción de nuevas vías férreas en el mundo desarrollado fue sobre todo, de líneas metropolitanas y ferrocarriles suburbanos, hasta que a mediados de la década de 1960 se inició, en Francia y Japón simultáneamente, los planteamientos para el desarrollo del ferrocarril de fin de siglo.

Momento radiante del ferrocarril.

Los continuos avances relativos a tamaño, potencia y velocidad de la locomotora de vapor durante los primeros 100 años de historia del ferrocarril, ofrecieron los resultados más impresionantes en Norteamérica.

En paralelo con el desarrollo de la potencia y la velocidad de las locomotoras, los fabricantes entendieron que a los viajeros había que darles una cierta comodidad, mayormente en viajes largos, en los que deben pasar mucho tiempo dentro de los departamentos de los vagones.

El desarrollo de los modernos trenes de pasajeros para largo recorrido empezó en la década de 1860, cuando George Pullman convenció a las empresas de ferrocarril de Estados Unidos para que le permitieran añadir a los trenes, sus propios coches-camas, y luego también coches-restaurantes y coche-salón. Estos vagones, marcaron cotas de comodidad desconocidas hasta entonces en los trenes. En consecuencia, al terminar el siglo, el mobiliario, el servicio y la cocina de los trenes de largo recorrido estadounidenses y de algunos trenes internacionales europeos justificaron su renombre de "Hoteles sobre ruedas". Al terminar el siglo y gracias al entusiasmo por los viajes, los trenes normales mejoraron de modo muy notable.

Etapas final del vapor. Nuevas energías

Un inconveniente de la locomotora de vapor es la interrupción de servicios por las paradas técnicas, que impone su frecuente mantenimiento. Por esta causa y por la fuerte competencia del transporte por carretera, surgida en la segunda mitad del siglo XX, el transporte por ferrocarril tuvo que reajustar sus costes, operación que se vio favorecida con la utilización de nuevas energía, como alternativa al vapor.

Así empieza la era de las locomotoras, equipadas con motor diesel, que precisan menor tiempo de mantenimiento, y sobre todo las de tracción eléctrica, que pueden funcionar sin descanso durante días. Con estas técnicas la explotación de una línea llega al máximo rendimiento, al hacer los trenes, mayor número de viajes con tiempo mínimo de entretenimiento, con este principio económico, empezó la decadencia del vapor a favor del desarrollo del diesel y de la electrificación de las líneas. **(Anexo #2)**

En el último cuarto del siglo XX, la evolución de las vías férreas estuvo marcada por la reacción en el mundo desarrollado ante la fuerza de la competencia del transporte por carretera y por aire, por la explotación de la electrónica y por una rápida difusión de los sistemas de metro (urbanos), tanto en países desarrollados como en vías de desarrollo.

1.3. Surgimiento del ferrocarril en Cuba. Desarrollo en cada período histórico

La historia del ferrocarril en Cuba está estrechamente vinculada al desarrollo del capitalismo en la isla y a través de sus vicisitudes, pueden conocerse algunas de las particularidades y problemas más relevantes de este proceso histórico.

Si bien la historia ferroviaria es, en cierta medida la historia de una técnica, de la evolución de un elemento específico de la tecnología del transporte, por sus implicaciones y su contenido mismo, esta obra trasciende ampliamente. Carlos Marx, señala el vasto alcance de este problema:

"La tecnología nos descubre la actitud del hombre ante la naturaleza, el proceso directo de la producción de su vida y por tanto de las condiciones de su vida social y de las ideas y representaciones espirituales que de ellas se derivan"(Marx 1962. p 325).

Los ferrocarriles cubanos tienen la peculiaridad, de que no pasaron como en Inglaterra o Norteamérica por las clásicas fases de carriles de maderas, tracción animal y su posterior sustitución por carriles de hierro y fuerza de vapor. Como la invención ya estaba plenamente probada en países industrializados y la urgente necesidad de los hacendados exigía una solución radical a favor de la exportación de azúcar, este logro de la revolución industrial se introdujo en Cuba, con la más acabada tecnología del momento.

El caso cubano ofrece la oportunidad privilegiada de analizar una tecnología; el ferrocarril, considerado por muchos, como el medio técnico revolucionario por excelencia del siglo XIX. La experiencia de los ferrocarriles cubanos debe arrojar resultados muy elocuentes acerca de las posibilidades reales de la tecnología y de la relación dialéctica entre la técnica y las condiciones sociales de su utilización.

Al abordar la historia de los ferrocarriles cubanos con un enfoque totalizador, se hace necesario atender a los siguientes aspectos:

- 1) Factores determinantes de la utilización del ferrocarril.
- 2) Características del desarrollo y funcionamiento de los ferrocarriles.
- 3) Efectos económicos del ferrocarril.
- 4) Aspectos sociales de la historia ferroviaria.

1) Factores determinantes de la utilización del ferrocarril.

En su clásico estudio sobre el desarrollo del capitalismo en Rusia, Vladímir Ilich Lenin, destaca la posición de los empresarios cubanos, en su inmensa mayoría exportadores.

“Las necesidades económicas que habría de satisfacer el ferrocarril y que determinaron tanto su temprana introducción, como la posterior difusión de su empleo, conforman un aspecto esencial del fenómeno histórico ferroviario” (Ilich Lenin, Vladímir. 1975: 952).

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. Con una economía monoexportadora como la cubana, el empleo del ferrocarril estaría determinado por las necesidades del principal y casi único producto exportable: el azúcar.

Como en la historia las necesidades económicas se expresan a través de los intereses de clases y grupos sociales. La historia ferroviaria de Cuba ofrece en este sentido un interés particular, pues la iniciativa y el control dentro del sector ferroviario, que originalmente correspondió a los mismos intereses locales que fomentaron el crecimiento azucarero, fue cambiando en la misma medida en que el modo de producción capitalista evolucionaba hacia su fase imperialista, para quedar finalmente en manos del capital monopolista extranjero.

2) Características del desarrollo y funcionamiento de los ferrocarriles.

En este aspecto no se trata solo de abordar los temas sobre el crecimiento vial, la situación económica de las empresas ferroviarias o sus tendencias organizativas, sino de definir el patrón de funcionamiento que adoptan los ferrocarriles cubanos.

En tal sentido deberán examinarse las relaciones entre el crecimiento ferroviario y la economía, la evolución tecnológica del ferrocarril y las regulaciones estatales al funcionamiento del servicio ferroviario, cuestiones que constituyen en gran medida la base de toda historia ferroviaria.

3) Efectos económicos del ferrocarril.

El impacto del transporte ferroviario sobre la economía es una cuestión de vital importancia para establecer la significación histórica efectiva de este medio. Las cuestiones fundamentales a analizar en este sentido son:

a) La importancia de la reducción de los costos del transporte ocasionado por la superior productividad del ferrocarril.

b) La repercusión del desarrollo ferroviario sobre otros sectores de la economía.

Los análisis que se realizan en este sentido permitieron determinar que el ferrocarril facilita un ahorro de recursos a la sociedad que lo utiliza y luego demostrar la importancia de esos ahorros, pues más que determinar la magnitud de los ahorros sociales, lo que interesa es conocer el uso social de los recursos ahorrados.

Los efectos económicos del ferrocarril deberán incluir además de crecimiento en la economía, otras cuestiones de tanta trascendencia como el grado de racionalidad con que un país aprovecha sus recursos naturales y humanos, resultantes de la actividad económica en función de mejorar el nivel de vida de la población.

En este orden Oscar Zanetti señala:

"Se debe considerar además, el papel del ferrocarril en la movilización de la fuerza de trabajo, el poblamiento y el desarrollo de los núcleos urbanos y no deberán descuidarse otros que, como la influencia del ferrocarril en la evolución de la propiedad agraria, se integran bajo la definición de efectos económicos" (Zanetti Lecuona, Oscar. 1987:7)

Hernán Venegas al respecto expresó: *"La red vial de la Isla permitía movilizar la riqueza agrícola interior..."* y realiza un profundo análisis sobre el alcance del ferrocarril en la economía como elemento base de la sociedad.

4) Aspectos sociales de la historia ferroviaria.

La historia de los ferrocarriles se desarrolla dentro de un marco de relaciones sociales concretas y la referencia a éstas se torna indispensable para la comprensión de algunas cuestiones esenciales de dicho proceso.

En este marco se señalan los intereses de clases que promovieron el ferrocarril y le impusieron un determinado patrón operativo. Pero también desde el punto de vista social, se reproducen los rasgos básicos de la estructura de la sociedad, en el colectivo humano vinculado al ferrocarril, con sus contradicciones y enfrentamientos, que hacen del sector ferroviario un activo escenario de la lucha de clases. Al referirse a este tema Oscar Zanetti expresa: "Ninguna historia ferroviaria estaría completa si pasa por alto este aspecto decisivo del problema".

La historia social del ferrocarril es, en esencia, la historia de los miles de hombres que construyeron y operaron ese sistema de transporte. Los trabajadores ferroviarios

constituyeron uno de los sectores más antiguos, combativos y organizados del proletariado cubano; como factor primordial que son de la propia historia del ferrocarril y como parte integrante del movimiento obrero cubano.

El ferrocarril durante la colonia.

Más que una invención genial, el ferrocarril fue el resultado de un prolongado esfuerzo de creación colectiva, en el proceso de desarrollo científico –técnico que revolucionó las bases del capitalismo, y que lo conduce a su etapa industrial.

En la etapa de la colonia la situación de los transportes terrestres constituía un problema agobiante para los productores y el ferrocarril llega como una solución moderna que superó distintas fases de su desarrollo hasta alcanzar la forma en que se le conoció, en la tercera década del siglo XIX.

A principios de 1830, el gobernador de Cuba, Francisco Dionisio Vives, recibió una carta del inventor y publicista andaluz Marcelino Calero, en busca de apoyo para un proyecto ferroviario, además ofrecía por adelantado sus servicios en caso de que en Cuba se hiciera un proyecto similar. La Sociedad Económica acogió la idea y pasado un tiempo se decide considerar con toda seriedad la construcción del ferrocarril.

A pesar de los contratiempos los trabajos del camino avanzaron con rapidez suficiente. En abril de 1837 se recibió el primer embarque de material remitido desde Inglaterra. A mediados de 1837 solo quedaba pendiente la construcción de la sección inicial y de otros elementos como la Terminal, los almacenes de depósito y los talleres.

El 19 de noviembre de 1837 en ocasión del santo de la reina Isabel II la Real Junta de Fomento, inauguró solemnemente el ferrocarril. Se convertía así Cuba en el séptimo país del mundo en disponer de un ferrocarril, y aventajaba a la propia metrópolis española. **(Anexo # 3)**

Sin dejar de lado la posibilidad de construir ramales, la necesidad más urgente era concluir el tramo proyectado, la llegada del ferrocarril a Güines que significaba grandes beneficios económicos por lo que se le da prioridad a esta tarea.

El 19 de noviembre de 1838 en el primer aniversario de la inauguración del ferrocarril, la línea quedó abierta al tráfico en toda su extensión. Con el tramo entre Bejucal y Güines, aumentaron las recaudaciones, los ingresos se triplicaron, se

demonstró así, que el éxito del ferrocarril era indiscutible. La Junta de Fomento, comenzó a recibir solicitudes para la construcción de ramales, paraderos y almacenes por parte de propietarios interesados que hasta ofrecían gratuitamente sus terrenos para las instalaciones ferroviarias.

Las casas de pasajeros y estaciones principales, así como las rudimentarias casetas edificadas en los paraderos de menor importancia, completaban la red de servicios ofrecidos por el ferrocarril, pero al haber sido concebidos estos como un complemento del sistema exportador de azúcares, el transporte de pasajeros era cuestión secundaria. Por otra parte la población del país era bastante escasa, apenas llegaba a 12 habitantes por kilómetro cuadrado, por lo que no ofrecía un soporte lo suficientemente sugestivo como para que valiera la pena mantener a todo trance un buen servicio de trenes de pasajeros; además, por el hecho de existir en Cuba un sistema de explotación esclavista, no podía considerarse con movilidad física la totalidad de la población.

Progresos del ferrocarril en Cienfuegos

En los estudios realizados por Hernán Venegas sobre la región cienfueguera, manifiesta la evolución de la misma y sus diversas zonas históricas, tanto en el orden económico, comercial como el papel del ferrocarril en la consolidación de la región histórica, así como las formas y mecanismos utilizados en su desarrollo sistemático y constante.

A mediados de la década del cuarenta del siglo XIX la plantación azucarera había alcanzado cierto desarrollo en la región central de Cuba, entonces conocida como; Las Cinco Villas. Los núcleos azucareros de esta región eran desiguales y dispersos, existía una zona de antiguo y sólido desarrollo productivo en el valle de Trinidad y otros centros menores como Remedios, Villa Clara y Cienfuegos. El aislamiento relativo de estos núcleos dio origen a diversas iniciativas ferrocarrileras.

Desde 1841 los vecinos de Cienfuegos, población fundada dos décadas antes en el litoral de la bahía de Jagua, planeaban la construcción de un ferrocarril que comunicase su centro portuario con Villa Clara. En realidad el nuevo proyecto ferroviario, no carecía de atractivos económicos: entre Cienfuegos y Villa Clara se extendía un territorio de fértiles tierras negras, cuyas enormes posibilidades para el

cultivo cañero estaban aún poco aprovechadas. Los productores podrían contar así con el puerto de Cienfuegos, para la exportación de sus mercancías. Este nuevo ferrocarril no se limitaría a conectar una importante población interior con la costa sino que, además de unir a Cienfuegos y Villa Clara, establecería comunicación con toda una serie de pequeñas poblaciones intermedias.

El Ferrocarril de Cienfuegos a Villa Clara comenzó a construirse en 1847 a resentimiento de la baja de precios del azúcar que se dejó sentir a partir de ese año; su primer tramo, entre Cienfuegos y Palmira fue concluida e iniciada su explotación, el 21 de octubre de 1851.

Dos años después de inaugurado el primer tramo el ferrocarril llegó a la zona azucarera de Cruces, con lo cual se pudo atender las necesidades de transporte de los ingenios. La verdadera problemática del camino de hierro de Cienfuegos a Villa Clara, el transporte de azúcares, quedó prácticamente solucionada para los hacendados de Cienfuegos, en los primeros cuatro años de existencia de la empresa, el objetivo secundario, la comunicación con Villa Clara, necesitaría de algunos años más y de la incorporación de nuevos intereses.

Al margen de la maestría de los técnicos o de la mayor o menor audacia inversionista de sus promotores, el ferrocarril fue en definitiva obra de aquellos que bajo el candente sol del trópico tendieron los raíles o hicieron más tarde correr las máquinas: los trabajadores ferroviarios. La característica dominante de esta extensa masa, puede definirse con una sola palabra: heterogeneidad. Diversidad de razas y culturas, de mecanismos de reclutamiento, de formas de explotación. En su aspecto laboral el fenómeno ferroviario trasluce nítidamente las contradicciones de la estructura social existente. **(Anexo #4)**

En este período los negros africanos representaban una importante cifra de esclavos destinados a los trabajos duros en la construcción del ferrocarril, unido a la posterior trata de culíes chinos, que resultaron la primera alternativa rentable frente al esclavo africano; quizás sin ese aporte, el desarrollo vial de 1853-1868 hubiese resultado imposible.

Con el impetuoso crecimiento vial que tiene lugar entre 1853 y 1868, el sistema ferroviario de la Cuba colonial alcanza su plenitud. Prácticamente todas las regiones

donde se efectúa una producción exportable, cuentan ya con vías férreas y el ferrocarril deviene en el medio de transporte por excelencia. Todo ello, hace posible realizar un análisis que ponga de manifiesto las características básicas del sistema ferroviario en su conjunto, muchas de las cuales resultan válidas no solo para este período, sino para casi todo el siglo XIX.

- La reducción de costos provocada por el ferrocarril no solo fortaleció la posición mercantil del azúcar cubano, sino que permitió disponer también de mayores recursos para la inversión.

- El ferrocarril y no la máquina de vapor aplicada al trapiche es el primer elemento de la revolución industrial que cambia completamente las condiciones cubanas de producción.

- El ferrocarril salvó de las ruinas a la plantación azucarera esclavista pero sin dudas la expansión que esta experimenta a mediados del siglo XIX no se hubiera verificado sin ese novedoso medio de transporte.

- No se trata solo de los costos baratos; la posibilidad de un transporte sencillo y masivo, así como la facilidad para el traslado seguro de equipos industriales pesados, o delicados, sino que hicieron posible el brusco incremento de la capacidad productiva de la plantación esclavista y la progresiva mecanización de sus operaciones industriales.

- Por otra parte, la reducción de los gastos en transporte balanceó el sostenido aumento del costo de la fuerza de trabajo esclava; paradójicamente, el ferrocarril contribuyó a retrasar por décadas el final previsible del sistema esclavista.

- Los caminos de hierro de esta época no constituyen vías de penetración destinadas a colonizar regiones vírgenes. En sus inicios, se trazan en regiones relativamente pobladas, por ello, aunque el ferrocarril resulta un poderoso atractivo poblacional, no fue utilizado conscientemente con estos fines.

Las condiciones que determinan la utilización del transporte ferroviario en Cuba restringen a la vez las posibilidades económicas de este medio. En el contexto socioeconómico cubano de la época, el ferrocarril no puede producir muchos de los beneficios que se le atribuyen; es sin dudas un factor de crecimiento pero no de desarrollo.

Rasgos esenciales durante la neocolonia

La intervención militar de Estados Unidos en Cuba se inició oficialmente el 1º de enero de 1899, en circunstancias terribles para el país, recién salidos de una guerra devastadora que había destruido los medios fundamentales de producción y diezmado considerablemente la población.

El capital imperialista norteamericano penetró en el sector ferroviario cubano apoderándose de algunas pequeñas empresas para llevar a cabo la más importante de sus inversiones ferroviarias: la construcción del ferrocarril central. Las inversiones ferroviarias norteamericanas repitieron así, el mismo patrón funcional que había caracterizado desde su origen a los ferrocarriles cubanos.

Cumanayagua se integra al sistema ferroviario.

El desarrollo de los ferrocarriles en Cuba, sigue su camino detrás de la expansión de la industria azucarera. De tal manera es que, Cumanayagua, debió esperar hasta la segunda década del siglo XX (1914) para quedar integrada al sistema ferroviario con la inauguración del ramal procedente de San Fernando de Camarones. Creado igualmente durante el desarrollo cañero en la zona y que no se detuvo en Cumanayagua, sino se hizo avanzar hacia el este.

Este ramal, se construyó en tiempo récord si se consideran las pobres posibilidades constructivas de aquellos años y a pesar de algunos inconvenientes naturales significativos como resultan los cauces de los ríos, Caonao y Arimao.

Esta infraestructura estuvo lista a tiempo de aprovechar las facilidades del mercado mundial del azúcar que durante los años 1914 -1917 tuvo un estupendo incremento, estimulado por la primera Guerra Mundial y con ello el deterioro de los sembradíos de remolachas en Europa.

De ahí resultan las huellas de los tres ramales que alcanzaban, uno, el macizo cañero más allá de la unión del Arimao y el Hanabanilla; un segundo que iba en busca del mineral de cobre desde el Entronque de Minas, mientras un tercero se aproximaba a los cañaverales de la orilla del Arimao.

Poco antes de la depresión general (1929-1932) el movimiento de inversiones cañeras ferrocarrileras fue muy intenso, lo que dio lugar a que en 1927, de acuerdo con un proyecto original aplicado en varias localidades del centro del país, se

construyera La Estación de Cumanayagua, en aquel momento obra destacada de la villa por sus condiciones arquitectónicas y de seguridad, idónea para resistir los movimientos telúricos del paso de las locomotoras de vapor. **(Anexo #5)**

Fue construida con todo el rigor requerido y se dotó de las condiciones indispensables, con instalaciones para el suministro de agua y carbón, amplios andenes, almacenes de pisos de madera sobre pontones. Muy pronto se convirtió, además de sitio de embarque y desembarque, en medio adecuado para citas, reuniones, recreación sana y, refugio principal de personas durante el azote de los ciclones. Según refiere Tony Becerra *“Los días festivos en Cumanayagua era de grata alegría acudir a la estación para recibir a los visitantes. Así ocurría, cada tres de mayo (Día del cumanayagüense). (Becerra, Tony. 2002: 28)*

Posteriormente se extendieron al ramal principal, líneas estrechas para cubrir las necesidades de transporte cañero exclusivamente, las cuales cubrieron espacios hasta Crespo, Quiñones, Breñas, vinculadas al Central Hormiguero, (hoy Espartaco), u otras vinculadas al Central Soledad (hoy Pepito Tey), a ambos lados del río Arima. El chucho cañero que aún se conserva en los patios del ferrocarril adjuntos a la estación, fue levantado por la empresa del Central Santa Catalina en la década de 1950. **(Anexo # 5)**

Durante la II Guerra Mundial una vez más, el azúcar representaba el valor mantenedor de los ferrocarriles, sin embargo el prestigio del sistema, dada sus condiciones de disciplina operacional, rapidez, eficacia, seguridad y economía, hizo que comenzara a ser empleado este ramal como medio de transporte favorito para las salidas hacia el resto del país de las producciones básicas de la región: tabaco en rama y torcido, café natural, cobre, áridos, frutos menores y ganado vacuno, entre otros. Para cada actividad se montaron las facilidades correspondientes. Así mismo, la casi totalidad de los productos alimenticios e industriales destinados al comercio expendedor de la localidad, llegaba a Cumanayagua por ferrocarril. También el movimiento de pasajeros hacia y desde el norte de Las Villas se realizaba perfectamente por este medio. Así el vínculo con Camarones, Cruces, Lajas, Santo Domingo, llegó a ser continuo y mutuo.

Vale destacar que dada la seriedad en el cumplimiento de horarios, los vecinos de las líneas ajustaban los relojes por el pitazo de los trenes, muchos pasajeros, preferían viajar en tren para trasladarse a diferentes lugares del país, ya fueran distantes o no. Otro tanto ocurría con los envíos de bienes personales, muebles y correspondencia en general. La confianza de la llegada a su destino era general.

En esa época dorada que corrió desde finales de la década de los treinta hasta finales de la década de los cincuenta, los trenes en Cumanayagua, tenían reglados dos llegadas y dos salidas por el itinerario, para trenes destinados a carga y pasajeros respectivamente.

En la localidad, muchas familias se hicieron ferroviarias, algunos de los apellidos más frecuentes fueron: Suárez, Velazco, Poello, Hernández, Lois, entre otros, lo que contribuyó a promover la tradición familiar, característico de este sector ferroviario. Durante muchos años los coches y vagones fueron halados por locomotoras de vapor, indudablemente prácticas y económicas, aunque en ocasiones especiales funcionaba un autocoché (Gascar). El uso de las locomotoras diesel se inició después de 1959.

Durante esa etapa, la significación histórica de los ferrocarriles no puede captarse a plenitud si no se contempla el papel desempeñado por el proletariado ferroviario. La combatividad y el sentido de organización de los obreros ferroviarios le concedieron la prioridad en la obtención de dos importantes conquistas: la creación del primer organismo obrero sectorial, de carácter nacional, y la promulgación de la primera ley de retiro. Los trabajadores del ferrocarril escenifican algunas de las más grandes y combativas huelgas de la historia cubana, y crean una tradición de lucha que se proyectaría decididamente hacia el futuro.

A partir de 1937, la tenaz actividad de los militantes comunistas ferrocarrileros, promueve un proceso de creciente unidad en el sector y encauza el espíritu combativo de las masas hacia la obtención de una importante cadena de mejoras sociales, conquistadas a lo largo de la década del cuarenta.

Revolución. Cambios estructurales en el sistema ferroviario

Con la victoria revolucionaria en enero de 1959, se abriría para Cuba una nueva etapa histórica, de profundos cambios estructurales, de radical transformación de las

relaciones sociales de producción, dentro del cual podrían tener solución los graves problemas del país. En el marco de ese proceso, cobraría finalmente su verdadero sentido la utilización de la tecnología ferroviaria. Al conducir el progreso económico y social sobre la base de una planificación armónica y multilateral, posibilitaba que los ferrocarriles cubanos dejaran de ser meros caminos del azúcar para convertirse, definitivamente, en vías para el desarrollo del país.

“En realidad, nuestro país se había ido quedando rezagado en materia de ferrocarriles, y el ferrocarril en las condiciones de Cuba, resulta un transporte insustituible”. (Castro Ruz, Fidel. 1975)

La crisis que afectaba a los ferrocarriles atravesaba uno de sus más complejos momentos. El deterioro físico de las vías, unido a la casi absoluta dependencia financiera del Estado, se había visto agravado por los efectos de la guerra revolucionaria sobre las vías férreas.

Una vez más los trabajadores ferroviarios supieron estar a la altura del momento histórico que vivían. La inventiva proletaria afrontó innumerables dificultades: se adoptaron carrocerías de ómnibus para cubrir las necesidades del servicio de pasaje y se construyeron pequeños automotores para facilitar el movimiento de pasajeros entre las localidades del interior del país.

El acelerado proceso de desarrollo generado por la Revolución en todos los órdenes de la vida del país, modificó gradualmente las condiciones de realización de los servicios de transporte. Así, la elevación del nivel de vida de la población y de otros indicadores del desarrollo social, como la incorporación de la mujer al trabajo, la disponibilidad de servicios y otros, ha redundado en un aumento de su movilidad y, por consiguiente en el incremento de la demanda de pasaje.

Resulta claro que las instalaciones ferroviarias para enlazar los principales centros productivos y poblacionales de Cuba, constituyen un elemento decisivo dentro de la infraestructura necesaria para el rápido desarrollo del país y que, desde el punto de vista de una economía del transporte con dirección planificada, los ferrocarriles ofrecen la opción más adecuada para el transporte de cargas y pasajeros en medias y largas distancias.

La renovación del ferrocarril es de suma importancia y para ello la capacitación del personal que ha de operarlo. Esto exige de obreros calificados, técnicos e ingenieros con una mayor preparación. Para la formación de esta fuerza de trabajo de elevada calificación, se crearon centros docentes especializados y las escuelas de capacitación técnica ferroviaria. El aporte juvenil se integra así, con su entusiasmo, a la larga tradición ferrocarrilera cubana.

“El sector ferrocarrilero - señalaba el Comandante en Jefe Fidel Castro - tiene grandes tradiciones revolucionarias y patrióticas. Tenemos que tomar de las viejas generaciones de ferrocarrileros su espíritu de sacrificio, su abnegación. Ellos han mantenido en condiciones difíciles durante estos años de Revolución la marcha de esos ferrocarriles. Nuestra juventud debe tomar de ellos su ejemplo y sus virtudes, a la vez que aportar su sangre nueva y aportar el indispensable conocimiento técnico que se requerirá para la explotación de los ferrocarriles modernos”. (Castro Ruz, Fidel. 1975). **(Anexo #6)**

1.4. Años de profunda crisis. Se desmantela el ramal de Cumanayagua

Como consecuencia de la desaparición del campo socialista a finales del año 1989 y principio de la década del noventa, el país entra en una etapa de profunda crisis, de la que se derivan un conjunto de restricciones que afectan el ámbito socio-económico de la nación. Una vez más el ferrocarril se ve afectado y conjuntamente a otros factores da lugar a la suspensión del servicio de trenes y posteriormente al desmantelo de la infraestructura vial.

Causas que provocaran la suspensión del ferrocarril en Cumanayagua:

- ❖ El pésimo estado de la infraestructura ferroviaria que incluye todas las instalaciones y edificaciones necesarias para el funcionamiento del ferrocarril: entiéndase como tal; vías, puentes, estaciones, sistemas de señales y comunicaciones.
- ❖ La difícil situación económica, que imposibilitaba disponer de recursos para la reparación de la infraestructura, lo que marcó un deterioro total de la vía férrea.
- ❖ La carencia de locomotoras y vagones para el servicio de pasajes y cargas de mercancías.

❖ Pérdida de disciplina e incumplimientos de horarios y servicios de toda índole que influyeron en la improductividad.

Todos estos factores condujeron a que se tomara la decisión de desmantelar el sistema ferroviario en la localidad. Es así que a finales de 1995 se comenzaron los trabajos de desmantelo de la vía, ya en el año 1996 Cumanayagua quedó sin el ferrocarril.

A decir de un cumanayagüense; *“El tren llegó a Cumanayagua para alborotar su silencio de pueblo intramontano, hasta el día en que apagó su pitazo.”* (Becerra, Tony. 2002: 30)

Este sentimiento de identidad se hace notar a través de los versos del poeta cumanayagüense, Luis Gómez. **(Anexo # 5)**

1.5. Nuevos proyectos para recuperar el ferrocarril en Cumanayagua

Hoy el país está enfrascado en la ardua tarea de resistir, sin renunciar a una sola de sus conquistas, lo que obliga a hacer el máximo de sacrificio en aras de alcanzar tales objetivos. A los ferroviarios, la Revolución les ha asignado la responsabilidad de las grandes transportaciones de cargas y pasajeros, ya que este constituye el medio de transporte terrestre más eficiente. Por tal motivo no se debe esperar que nuevas soluciones, inventivas o racionalizaciones surjan de forma espontánea y aislada, pues todos conocen que la motivación dirigida; acelera y desarrolla los procesos del pensamiento humano.

A tales efectos y convencidos del potencial con que cuenta esta rama del transporte, se elabora a solicitud del Ministerio de Economía y Planificación, y con el trabajo de un grupo de especialistas del MITRANS, de la Unión de Ferrocarriles de Cuba y del Instituto de Investigación del Transporte, el Estudio de Factibilidad Integral del Programa de Recuperación del Ferrocarril, bajo los preceptos de los Lineamientos aprobados en el VI Congreso del PCC (2011), que en su acápite -Política para el Transporte- refiere: “Impulsar el programa de recuperación y desarrollo del ferrocarril dentro del proceso inversionista del país”.

Fundamentación del Estudio de Factibilidad Integral.

Este estudio abarca desde los años 2006 al 2016. Con el objetivo de renovar integralmente el sistema ferroviario en Cuba y como parte del desarrollo del

transporte intermodal, se propone rehabilitar y remodelar un grupo de estaciones ubicadas en los distintos territorios. Estos trabajos pretenden convertir las mismas en centros de carácter cultural, donde se aprovechen los espacios públicos, de manera que se convierta en una nueva estación, centro de generación y atracción de actividades, servicios públicos y comerciales al aprovechar los tiempos de espera o de circulación de pasajeros. De esta forma se logrará una substancial mejora de los servicios unido a una grata estancia de los pasajeros, así como una imagen corporativa, en la que se favorezca la modernización del ferrocarril. Las estaciones forman parte importante del patrimonio cultural del país y son imprescindibles para el movimiento de trenes. Estas intervenciones constructivas son necesarias dado el estado técnico de los inmuebles, edificaciones construidas hace ya muchos años y con un pésimo sistema de mantenimiento.

Para la reconstrucción se aprovechará el corredor existente del antiguo ramal ferroviario entre el Paradero de Camarones y Cumanayagua, con una longitud de 27 Km., tramo priorizado para su construcción. **(Anexo # 7)**

La obra en cuestión no causará afectaciones de consideración al uso de los suelos, al estar en un 76 % enclavado dentro de un área patrimonio del MITRANS. Este ramal es de gran interés tanto para el MITRANS como para el MINFAR. **(Anexo # 8 y # 9)**

De ahí que las motivaciones para esta inversión tengan los objetivos siguientes:

- ❖ Restablecer y ampliar el servicio de trenes de pasajeros y cargas de mercancías en la región.
- ❖ Devolver al territorio su rico patrimonio, tradición e identidad con el ferrocarril.
- ❖ Rehabilitar y remodelar la estación para que adjunto a su objeto social se puedan realizar en ella actividades de carácter cultural.
- ❖ Favorecer el transporte a la población de los asentamientos de la región vinculados a este ramal, lo que posibilitará elevar la calidad y nivel de vida de los mismos.
- ❖ Elevar el estado técnico de las vías con incidencia en la corrida de trenes para cargas importantes localmente.

- ❖ Asegurar los programas de accesos ferroviarios a instalaciones priorizadas para el incremento de las transportaciones de la economía, materiales del MINFAR y otras de interés nacional.
- ❖ Reducir los costos por concepto de transportación en su conjunto.
- ❖ Posibilitar la rápida evacuación de personal, materiales y equipos de la región en casos excepcionales.
- ❖ Disminuir el tiempo de transportación de las materias primas y productos terminados que se dirigen a la EM I o salen hacia otros destinos.
- ❖ Reducir las posibilidades de que ocurran hechos extraordinarios en los diferentes recorridos que se realizan por carretera con estas materias primas o productos terminados.

Para dar cumplimiento al programa de recuperación de dicho ramal se tiene en cuenta como factor fundamental el restablecimiento y recuperación de la infraestructura ferroviaria en el territorio, pues se considera el eslabón fundamental para la puesta en marcha del servicio ferroviario.

Infraestructura.

La infraestructura es la base material de la sociedad que determina la estructura social, el desarrollo y cambio social, Incluye las fuerzas productivas y las relaciones de producción (Ramos Melero, 2000).

Las tesis marxistas mas claras relativas a la infraestructura son las siguientes:

Es el factor fundamental del proceso histórico, y determina el desarrollo y cambio social, dicho de otro modo, cuando cambia la infraestructura, cambia el conjunto de la sociedad: las relaciones sociales, el poder, las instituciones y el resto de los elementos de la superestructura.

La componen las fuerzas productivas: los recursos naturales, medios técnicos y fuerza de trabajo y; las relaciones de producción: los vínculos sociales que se establecen entre las personas a partir del modo en que estas se vinculan con las fuerzas productivas, las clases sociales.

Otra de las definiciones de infraestructura es la intervención primaria del ser humano sobre el territorio, para acceder al abrir su potencial de desarrollo. Usualmente comienza por la provisión de los servicios para sobrevivir -agua y refugio- pero

rápidamente se expande para incluir vías de acceso que permitan ampliar el área de influencia de la actividad humana y tecnologías más avanzadas para generar energía y permitir la comunicación a larga distancia.

Por ello, el nivel de la infraestructura de un territorio esta íntimamente vinculado al nivel de desarrollo de la sociedad que lo habita, y constituye una restricción severa sobre las posibilidades de grandes saltos en el bienestar material de la sociedad. La infraestructura es una condición necesaria (aunque no suficiente) para que se dé el desarrollo, y al mismo tiempo es una evidencia del nivel de desarrollo que se ha alcanzado en un territorio. La infraestructura básica del transporte comprende los puertos, las carreteras, las vías férreas.

Infraestructura ferroviaria en Cuba.

Los Ferrocarriles constituyen el medio principal del sistema de transporte terrestre de la República de Cuba, y por tanto su estructura, organización y funcionamiento son determinantes para el desarrollo económico y social del país (Resolución 93/98 del MITRANS).

En la Carta Circular 005/2004 del MFP se denomina infraestructura ferroviaria a las vías férreas y sus obras de fábrica, estaciones, los sistemas de señalización, electricidad y comunicaciones ferroviarias; incluye además los servicios de gestión de la infraestructura ferroviaria.

1.6. Significación del ferrocarril en el ámbito social y cultural

"Ante las perspectivas abiertas a los ferrocarriles, parece fantasía que apenas unos años atrás se levantaran voces en Cuba para pedir que se extendiese el certificado de defunción al viejo y obsoleto medio de transporte. Las obras que actualmente se ejecutan, los modernos equipos que se han adquirido, la nueva generación de trabajadores que se forman, constituyen la más sólida garantía del futuro ferroviario del país. Los ferrocarriles cubanos se adentran así en una nueva etapa que habrá de aportar las páginas más brillantes de su larga historia." (Zanetti Lecuona, Oscar. 1987)

Hata aquí se realizó la interpretación del ferrocarril, que pretende comunicar un mensaje impactante que difunda la más simple explicación e influya en actitudes y comportamientos positivos para la conservación del patrimonio y su entorno social.

Además permitió determinar la significación del ferrocarril en el espacio sociocultural a partir de sus valores, beneficios y aportes.

Al referir los valores que posee el ferrocarril, es inevitable coincidir en que están íntimamente relacionados con los valores del hombre, sus costumbres, su conducta, sus principios y su cultura en general, esto permite relacionar el ferrocarril con la acción que promueve y genera valores dirigidos a la preservación y la optimización de la calidad de vida de quienes lo utilizan.

Valores del ferrocarril

❖ **Valor Histórico:** Surge en un momento determinado del desarrollo del capitalismo, cuando este está en un período de tránsito hacia la etapa industrial (Revolución Industrial). Además ha ido sufriendo cambios y transformaciones según las condiciones existentes en cada momento histórico.

❖ **Valor Social:** Contribuye a la formación del proletariado de este sector, caracterizado por la unidad y solidaridad entre ellos. Dio la posibilidad de empleo a una gran cantidad de personas, lo que permite mejorar las condiciones de muchas familias cubanas. Se caracteriza por ser un sector de tradición familiar. Constituye un medio de transporte masivo y más barato que el resto. Además ayudó en el proceso de transformaciones sociales que dieron lugar a mejorar la calidad de vida. Ayuda a formar a los ciudadanos más comunicativos e interesados por sus semejantes, convirtiéndose en un elemento o agente facilitador de costumbres, culturas, necesidades e intereses, tanto en lo personal como en la localidad y a fomentar el fortalecimiento del espíritu de la confraternidad y la comunicación entre las comunidades.

❖ **Valor Cultural:** Permite el vínculo entre el campo y la ciudad, entre la agricultura y la industria. Permite el intercambio de culturas, tradiciones, y costumbres entre distintas regiones del país. Contribuye al impulso de actividades de carácter cultural, como: concursos de artes plásticas, el desarrollo de la filatelia en el país, la divulgación de eventos, noticias, así como de inspiración a poetas que reflejan en su arte la importancia del ferrocarril. Además es un elemento esencial del desarrollo cultural, dotado de un valor intrínseco, pues como señalara Javier Pérez de Cuellar

“todo aquello a lo que otorgamos valor forma parte de la cultura” (Pérez de C, Javier. 1996)

❖ **Valor Científico-Técnico:** Está dado porque más que una invención genial, el ferrocarril, es el resultado de los adelantos científico-técnicos durante la Revolución Industrial, a través de la tecnología los hombres descubren lo que son capaces de hacer ante la naturaleza lo que les permite mejorar las condiciones de su vida social mediante las ideas y representaciones que de ella se derivan, por lo que con el paso del tiempo esos avances se siguen aplicando con la utilización de nuevas tecnologías.

❖ **Valor Patrimonial:** Todos estos valores le confieren a su vez valor patrimonial. Además al hacer referencia al pasado que significa una realidad extensa, y ser parte de aquello que como testimonio de los valores y el trabajo de las generaciones pasadas, forma lo que en la actualidad se conoce como bienes o inmuebles de carácter tangible o intangible que han merecido conservarse, que fueron transmitidas por otras generaciones y no son solo cosas materiales, sino costumbres, tradiciones, ideas, representaciones del mundo, valores, objetos, testimonios y documentos de otras épocas, se concibe como parte del patrimonio histórico-ferrocarrilero y cultural del país. (Anexo #10)

Beneficios que aporta el ferrocarril

a) **Beneficios Individuales:** Brinda las posibilidades de lograr determinadas satisfacciones personales, pues facilita el transporte a cortas y largas distancias con precios asequibles, permite ampliar la comunicación entre las personas, el sentido de solidaridad, lo que conlleva a elevar la calidad de vida. Permite la capacitación y superación individual de las personas que se preparan para laborar en este sector.

b) **Beneficios Comunitarios:** Ofrece oportunidades para vivir e interactuar con la familia, los vecindarios, las comunidades y el mundo, permite el intercambio cultural, la tolerancia y comprensión, proporciona nuevas fuentes de empleo para jóvenes, programas de capacitación. Contribuye al desarrollo y progreso de la localidad.

c) **Beneficios Ambientales:** Preserva espacios abiertos, contribuye a la conservación de la faja de la vía férrea, a la seguridad y salud de los habitantes, a la protección de los suelos y el medio ambiente.

d) **Beneficios Económicos:** Representa un estímulo económico pues contribuye al bienestar de los individuos, reduce los costos de transportación de cargas y pasajeros, facilita el turismo, beneficia los procesos de importación y exportación de mercancías, mantiene una fuerza de trabajo productivo estable, constituye un medio de transporte masivo, además uno de los beneficios más significativos para el país, es que contribuye al ahorro de combustibles por concepto de transportación.

Aportes del ferrocarril en el campo de la cultura

Los ferrocarriles fueron concebidos en sus inicios con fines netamente económicos, pero con el transcurso de los años no quedó ahí sino que trasciende a otras esferas de la vida, de esta manera brinda algunos aportes en el plano social y cultural.

- La inmigración, propiciada por el proceso de desarrollo del ferrocarril, representó un elemento importante en la diversidad y heterogeneidad en el proceso de formación de las distintas etnias que habitan en Cuba, además constituye el peso fundamental del crecimiento de la población cubana a partir del siglo XVIII, realidad que se mantuvo vigente hasta la primera mitad del siglo XX, cuando también se reforzó considerablemente la inmigración debido a problemas de índole económico.
- La tradición ferroviaria de muchas familias, donde padres, luego hijos y posteriormente los nietos fueron trabajadores de los ferrocarriles, se hizo característico en este sector, hasta hace pocos años.
- El desarrollo de la temática de los ferrocarriles en la filatelia cubana. **(Anexo #11)**
- Los ferrocarriles como parte del patrimonio histórico y cultural del país.
- Aportó elementos de tradición en algunas localidades, pues se hizo costumbre en los pobladores, ajustar los relojes por el pito de los trenes debido al cumplimiento estricto de los horarios.
- Las estaciones concebidas para la estancia de los pasajeros, fueron utilizadas posteriormente como centros para el desarrollo de actividades de carácter cultural.
- Gracias a la importancia que se le concede a este medio, las instituciones culturales fijaron su atención en los ferrocarriles con el fin de desarrollar en las ciudades y localidades, eventos que contribuyen a enriquecer la cultura ferroviaria en el país. (Concursos de artes plásticas y literatura, entre otros).

En tal sentido se puede definir que el ferrocarril es un recurso de carácter local, vital para el desarrollo sostenible de la localidad y el diálogo intercultural, que posee principios elementales en cuanto a su autenticidad, responsabilidad social, respeto hacia el significado, el contexto cultural y la integridad intelectual.

CAPÍTULO 2: FUNDAMENTOS METODOLÓGICOS DE LA INVESTIGACIÓN.

2.1. Diseño Metodológico

Tema: El ferrocarril y el desarrollo sociocultural en Cumanayagua.

Situación Problemática

A partir de la desaparición del campo socialista, una nueva crisis impacta la economía cubana y con ello se vio afectado el ferrocarril, lo que provocó que para el año 1995 se tomara la decisión de desmantelar la vía férrea y suspender el servicio ferroviario. Situación que afectó la psicología del pueblo, dificultó varios aspectos fundamentales de la sociedad, tales como la acción social, el progreso cultural, el transporte de la población que por razones de estudio, trabajo, atención a la salud y otros fines, se traslada a diferentes provincias y lugares aledaños, obstaculizó el desenvolvimiento del ferrocarril como patrimonio histórico, cultural y ferrocarrilero del asentamiento y limitó la actividad económica; todos estos aspectos influyeron de manera determinante en la calidad y nivel de vida de la población y repercutieron en el desarrollo de la localidad.

Problema de estudio:

¿Qué incidencia ha tenido el desmantelamiento del ferrocarril del municipio de Cumanayagua en el aspecto social y cultural de sus habitantes?

Objetivo general:

Analizar la incidencia que ha tenido el desmantelamiento del ferrocarril en el municipio de Cumanayagua relacionado con el aspecto social y cultural de sus habitantes.

Objetivos específicos:

1. Caracterizar el entorno sociocultural y demográfico del municipio de Cumanayagua.

2. Diagnosticar el criterio de los habitantes del municipio de Cumanayagua con relación al ferrocarril.
3. Identificar las consecuencias del desmantelamiento del ferrocarril en el aspecto social y cultural para los habitantes del municipio.

Idea a defender:

Un estudio que fundamente la incidencia del desmantelamiento del ferrocarril en el municipio de Cumanayagua, contribuirá a conocer las consecuencias que desde el punto de vista social y cultural ha tenido en sus habitantes.

Objeto de la Investigación:

El proceso de desarrollo sociocultural.

Campo de la Investigación:

El ferrocarril como elemento de identidad sociocultural en el municipio.

El **aporte práctico** ha sido de especial riqueza y madurez científica en el campo de las ciencias sociales. Ofrece conocimientos sobre los ferrocarriles y su importancia para el desarrollo sociocultural, así como aspectos interesantes sobre la incidencia que tiene y las consecuencias que trajo para los pobladores de la localidad, el levantamiento de la vía férrea a instituciones como MITRANS, el Gobierno tanto municipal como provincial, la Comisión de Patrimonio y el Centro Nacional de Infraestructura ferroviaria.

La **novedad** de esta investigación radica en beneficiar y fomentar futuros estudios sobre el tema en aras de superar los obstáculos que limitan el desarrollo sociocultural. Es un esfuerzo para crear conciencia en las instituciones y organismos pertinentes, sobre la necesidad de recuperar el servicio ferroviario en el municipio, para favorecer la acción social y el progreso cultural lo que secundará en mejorar la calidad y nivel de vida de la población.

2.2. Perspectiva Metodológica

La siguiente investigación se ha realizado con la utilización de la metodología cualitativa. No obstante se han empleado técnicas cuantitativas para fortalecer los resultados.

La elección del método de investigación debe depender de las exigencias de la situación de investigación de que se trate, en este caso factores sociales y subjetivos desempeñan un papel crucial en la producción de conocimientos.

Con el fin de entender el “por qué” y no solo el “cuánto”, es preciso reconocer la compleja interacción de esos factores, la cual solo puede lograrse mediante un planteamiento metodológico que integre técnicas cualitativas y cuantitativas para recoger y analizar la información, y lograr así, una amplia variedad de datos sobre la investigación.

Durante la investigación cualitativa se produjo una interacción constante entre el investigador y el municipio, para propiciar la construcción del conocimiento. Además ha favorecido el estudio de las derivaciones provocadas por la ausencia del ferrocarril en el desarrollo sociocultural de la localidad mediante entrevistas, encuestas, descripciones y puntos de vista del investigador. Entonces, ha resultado un enfoque más flexible y abierto basado en la realidad vivencial de la población de dicha localidad.

2.3. Tipo de diseño de la investigación según perspectiva metodológica

En este caso se utilizan los estudios descriptivos, cuyo propósito es lograr la medición de la incidencia que ha tenido el levantamiento del ferrocarril en el municipio de Cumanayagua y especificar las consecuencias que desde la perspectiva sociocultural se ha experimentado.

La investigación descriptiva, requiere considerable conocimiento del área que investiga para formular las preguntas específicas que busca responder. La descripción puede ser más o menos profunda, pero en cualquier caso se basa en la medición de uno o más atributos del fenómeno descrito. Ella busca especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades, localidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis.

2.4. Muestra y población según perspectiva metodológica

En esta investigación se utilizó para determinar la muestra, las técnicas no probabilísticas; éstas son aquellas que no aseguran la probabilidad que tiene cada unidad de la población de ser incluidas en la muestra, en este caso, constituye la única forma posible de determinar cuáles son las personas que pueden aportar la información más relevante a los propósitos de la investigación.

En la metodología cualitativa, el criterio de selección muestral no tiene como propósito representar una población a partir de la cual se puedan generalizar resultados: "La muestra siempre es intencional y su selección estará determinada por la amplitud, variedad e integración de las diversas realidades que convergen en el objeto estudiado" (Molina, 2008:6). Constituye el nivel de información sobre la realidad investigada, lo que determina que "algo" devenga en criterio muestral.

El municipio de Cumanayagua está compuesto por 3 consejos populares totalmente urbanos. Para este estudio se ha seleccionado intencionalmente, el Consejo Popular de Rafaelito, por ser uno de los consejos con mayor número de habitantes que oscilan entre los 50 y 70 años de edad que pueden ofrecer la información necesaria y suficiente para la comprensión con respecto a los ferrocarriles. Representa la parte de la población que puede proporcionar y aportar los datos más relevantes con relación al objeto de investigación, pues tuvieron la oportunidad de vivir gran parte de la etapa de prosperidad y florecimiento de los ferrocarriles, cuando se utilizaba para beneficio del pueblo y por consiguiente para favorecer el desarrollo social y cultural en la localidad.

El total de población del Consejo seleccionado es de 2246 habitantes, de los cuales 584 son sujetos que oscilan entre los 50 y 70 años de edad, que representa el 26 % del total de población. Sin embargo para responder a los objetivos propuestos se ha escogido una muestra de 60 personas que se corresponden con estas edades, que representan el 10.3 % dentro del total personas seleccionadas.

Población:

Por tanto la población seleccionada es de 584 habitantes del Consejo Popular Rafaelito, ya que son los que más vinculados han estado al ferrocarril, además el núcleo del ferrocarril se encuentra localizado en este consejo.

Muestra:

La muestra total está compuesta por 71 sujetos. De ellos 60 son habitantes del mencionado consejo que se corresponden con las edades comprendidas entre los 50 y 70 años de edad, seleccionados de forma intencional, donde se escogió explícitamente cierto tipo de casos con posibilidades de ofrecer mayor cantidad de información y 11 son sujetos pertenecientes a diferentes organismos e instituciones que tienen conocimientos y están relacionados con los procesos referentes al ferrocarril en la localidad.

2.5. Unidad de Análisis.

- El Ferrocarril
- Desarrollo sociocultural
- Localidad

Conceptos fundamentales

Ferrocarril: Sistema compuesto por la infraestructura ferroviaria, entiéndase como tal: las estaciones, locomotoras, coches, sistemas de señales y vías férreas que desde sus inicios, hizo brotar ciudades, centros comerciales, estimuló el intercambio social y cultural, el interés por el turismo y el propósito agrícola en sus diversas fases. (Arocha, César. 2011)

Desarrollo sociocultural: Es el proceso, que mediante el aprovechamiento de recursos propios existentes en la localidad, es capaz de estimular y fomentar su acción social y cultural, además de introducir beneficios sociales como: crear empleos, fortalecer el progreso cultural y sobre todo, mejorar la calidad de vida y el bienestar social de la comunidad; dinamizador de la sociedad local. Es un proceso interno de transformación y autosuperación que se genera y desarrolla dentro de las culturas... . (Ribeiro, Darcy. 1992: 11)

Localidad: Lugar específico o espacio geográfico determinado, que se caracteriza por sus rasgos propios (tradiciones, costumbres, relaciones sociales, entre otras).
(Ruiz, E. 2000)

2.6. Operacionalización

Unidad de Análisis	Dimensión	Indicadores
El Ferrocarril	Institucional	Instituciones y organismos involucrados. Planificación y Participación de acciones encaminadas a la recuperación y rescate del ferrocarril. Inserción en el contexto sociocultural.
	Comunitaria	Satisfacción de necesidades e intereses. Necesidades e interés de la comunidad por rescatar el ferrocarril.
	Cultural	Fortalecimiento de la identidad y los valores. Reconocimientos de las tradiciones. Rescate, restauración y conservación del rico patrimonio ferrocarrilero.
	Social	Fortalecimiento de las relaciones comunicativas. Fortalecimiento de la identidad, tradiciones y valores patrimoniales. Socialización de costumbres, necesidades e intereses.
	Económica	Fortalecimiento de la economía del municipio y el país. Contribución en el ahorro por conceptos de transportación. Contribución en el ahorro de combustibles y lubricantes. Fortalecimiento en lo concerniente a bienes y servicios de diversos tipos

Unidad de Análisis	Dimensión	Indicadores
D e s a r r o l l o S o c i o c u l t u r a l	Individual	Fortalecimiento de la identidad. Mejorar las condiciones, y costumbres que favorezcan la calidad y nivel de vida.
	Social	Fortalecimiento de las relaciones comunicativas. Fortalecimiento de la identidad y tradiciones. Socialización de costumbres, además de necesidades e intereses.
	Comunitaria	Reconocimiento de las tradiciones. Restauración y conservación del patrimonio. Satisfacción de necesidades e intereses. Fortalecimiento de la identidad cultural.
	Cultural	Perfeccionar y mejorar las relaciones comunicativas. Fortalecimiento de la identidad. Socialización de costumbres, además de necesidades e intereses.

2.7. Métodos y técnicas empleadas. Método fenomenológico

Para que se pueda obtener la información que hace falta mediante la vía más corta y alcanzar los resultados que se esperan para resolver el problema planteado, es necesario determinar y seleccionar los métodos de investigación que serán utilizados.

Se asume como método cualitativo de estudio en la antropología, la fenomenología (Rodríguez Gómez, G. 2006:40) ya que busca conocer los significados que los individuos dan a su experiencia.

En un proceso de investigación social, la fenomenología intenta ver las cosas desde el punto de vista de otras personas, describiendo, comprendiendo e interpretando tales experiencias y costumbres.

El resultado de un estudio fenomenológico es una narración que dibuja un modelo, una descripción de las “invariantes estructurales de un determinado tipo de experiencia” (Dukes, 1984: 201; citado por Tesch, 1990)

Como diferencia fundamental de la investigación fenomenológica frente a otras corrientes de investigación cualitativas, destaca el énfasis sobre lo individual y sobre la experiencia subjetiva: “La fenomenología es la investigación sistemática de la subjetividad”. (Bullington y Karlson, 1984: 51; citado por Tesch, 1990: 49)

1. La observación:

La investigación cualitativa puede realizarse no solo preguntando a las personas implicadas en cualquier hecho o fenómeno social, sino también observando. Para responder cierto interrogante, la observación puede ser el enfoque más apropiado. (Rodríguez Gómez, G. 2006:149)

La observación permite obtener información sobre un fenómeno o acontecimiento tal y como este se produce. Además constituye un proceso deliberado y sistemático que ha de estar orientado por una pregunta, propósito o problema.

En este trabajo la observación contribuyó a la exploración de las condiciones actuales del ferrocarril en la localidad, así como a la selección de los indicadores a estudiar y posibilitó la convivencia con los pobladores y la identificación con las dificultades con respecto al sistema ferroviario. Permitió además captar no solo los fenómenos objetivos y manifiestos, sino también el sentido subjetivo de muchos factores.

2. La entrevista:

Es una técnica de investigación mediante la cual se obtiene información amplia, abierta y directa de forma oral durante una conversación planificada entre el entrevistador y el o los entrevistados.

En la presente investigación se aplicó la entrevista a 11 sujetos pertenecientes a diferentes organismos e instituciones que tienen conocimiento respecto a la decisión tomada de desmantelar la vía férrea y a su vez sobre la repercusión que tuvo tal disposición en el ámbito social y cultural.

Los objetivos de la entrevista en el trabajo se encaminaron a:

- Enriquecer, completar y constatar la información sobre la incidencia que ha tenido en la población la eliminación del ferrocarril en Cumanayagua, obtenida mediante el empleo de otros métodos (permite profundizar en las opiniones, criterios o valoraciones de los entrevistados).
- Obtener información confiable sobre otros aspectos relacionados con el ferrocarril en la localidad.

Las ventajas de la entrevista en la investigación fueron:

- Facilitó obtener información sobre la importancia de disponer del ferrocarril en el municipio para beneficiar el desarrollo sociocultural.
- Posibilitó corroborar las causas que provocaron el levantamiento de la infraestructura vial en el municipio.

3. La encuesta:

El cuestionario como técnica de recogida de datos puede prestar un importante servicio en la investigación cualitativa. Pero, para ello, es necesario que en su elaboración y administración se respeten algunas exigencias fundamentales: (Rodríguez Gómez, G. 2006:185)

- ✓ El cuestionario es un procedimiento de exploración de ideas y creencias generales de algún aspecto de la realidad;
- ✓ el cuestionario se considera como una técnica más, no la única ni la fundamental, en el proceso de la recogida de datos;
- ✓ en la elaboración del cuestionario se parte de los esquemas de referencia teóricos y experiencias definidos por un colectivo determinado y en relación con el contexto del que son parte;
- ✓ el análisis de los datos del cuestionario permite que la informaciones comparta por participantes en la investigación;
- ✓ la administración del cuestionario no produce rechazo alguno entre los miembros de determinado colectivo, sino que es mayoritariamente aceptado y se le considera una técnica útil en el proceso de acercamiento a la realidad estudiada.

En el presente trabajo se aplicó el cuestionario a 60 sujetos del Consejo Popular de Rafaelito, que comprenden entre los 50 y 70 años de edad y está dirigido a identificar

el estado de opinión de la población con relación a la eliminación del ferrocarril en la localidad y la incidencia que tuvo este suceso en el contexto sociocultural. Además poder establecer las necesidades de recuperar el ferrocarril en el asentamiento para con esto contribuir al bienestar del pueblo y al desarrollo local.

CAPÍTULO 3: Análisis y discusión de los resultados

3.1 Caracterización del entorno sociocultural y demográfico del municipio de Cumanayagua

Cumanayagua, es uno de los ocho municipios que integran la provincia de Cienfuegos y se encuentra localizada en la zona sureste de la misma. Se subdivide en dos zonas, una montañosa que representa el 63% de su territorio, donde se concentra la región cafetalera; y otra que constituye la zona llana y se corresponde con el 37 % del territorio, donde además está delimitada el área urbana del municipio, compuesta por 3 consejos populares en su espacio urbano.

Además a través de la recogida de datos en la Oficina Municipal de Estadística se obtuvo que la población estimada en el año 2011 era de 50 953 habitantes, y al realizar su estratificación por edades, permitió comprobar que el 26% del total de la población se corresponde con las edades comprendidas entre los 50 y 70 años de edad, el 40% refiere las edades comprendidas entre los 25 a 49 años, el 2,5 % a personas mayores de los 70 años, por lo que el 31,5 % se estima desde 1 hasta 24 años de edad, indicador que se tuvo en cuenta , pues resultó ser de gran utilidad a la hora de tomar la muestra para aplicar los instrumentos con efectividad.

El asentamiento se caracterizó a partir de la etapa de la neocolonia, por sus yacimientos de níquel, grandes plantaciones de caña, así como terrenos fértiles que podían ser utilizados para el cultivo del tabaco y otros productos agrícolas, además del desarrollo de la ganadería, lo que motivó a los gobernantes y hacendados de la zona a establecer el ferrocarril.

Es así que en el año 1914, Cumanayagua tuvo disponible para ser explotado, la infraestructura vial y el servicio de trenes para carga. Años más tardes se instauró el servicio de pasaje, el cual facilitó el traslado de la población a los diferentes asentamientos poblacionales que abarcan la región y para mejorar este servicio es que se concibe, la construcción de la terminal de ferrocarril que queda dispuesta para prestar servicio, en el año 1927, obra reconocida por sus características arquitectónicas. De esta manera queda establecido el servicio ferroviario en el municipio.

Durante 81 años, los pobladores de la región disfrutaron de las bondades que el ferrocarril ofreció, permitiendo durante este período un progreso en la acción sociocultural de sus habitantes, no solo como medio de transporte más efectivo, barato y masivo, sino porque posibilitó ampliar la cultura local, el desenvolvimiento social y fortalecer elementos de identidad y tradición con dicho medio así como el patrimonio local.

Por diferentes razones, expuestas en el Capítulo I; en 1995 se comenzaron los trabajos de desmantelo de la vía férrea y lamentablemente, Cumanayagua quedó sin el tren y sin el ferrocarril. Como expresara el cumanayagüense Tony Becerra, "El tren llegó a Cumanayagua, para alborotar su silencio de pueblo intramontano, hasta el día en que apagó su pitazo".

3.2. Análisis de los resultados del cuestionario.

Debido a la importancia que reviste el ferrocarril para el desarrollo de la sociedad y la cultura, se realizó el cuestionario, con vistas a conocer, los beneficios que brindó la utilización de este medio en todos los órdenes de la vida, así como la incidencia que tuvo para sus pobladores la decisión de desmantelar el ferrocarril. Para ello se aplicó a 60 personas, seleccionadas como muestra dentro de una población de 584 sujetos que se corresponden con las edades comprendidas entre los 50 y 70 años de edad, pertenecientes al Consejo Popular Rafaelito, donde se encuentra localizado el núcleo del ferrocarril. **(Anexo # 12).**

En la tabla # 1, se presenta un análisis entre los indicadores sexo, edad y nivel escolar. Se considera importante señalar que fueron seleccionados 28 sujetos que comprenden las edades entre los 50 y 59 años de edad, que representa el (47 %), de ellos, 7 son mujeres y 21 son hombres; 21 personas el (35 %) se corresponden con las edades comprendidas entre los 60 y 69 años de edad, de ellos 8 son mujeres y 13 son hombres y 11 sujetos de 70 años, donde 5 son mujeres, que representa un y 6 son hombres significando un. Se comprobó además el nivel escolar de los encuestados.

Se tomaron estos indicadores como referencia para que tanto hombres como mujeres pudieran opinar al respecto, además las personas que oscilan en estas edades son las que más experiencias tienen respecto al tema de los ferrocarriles en

la localidad y las que más datos y conocimientos tienen respecto a las causas que provocaron el levantamiento de la vía férrea.

Se pudo constatar además que del total de encuestados, 12 sujetos tuvieron vínculo laboral en el ferrocarril, los que prestaron servicios en diferentes actividades y representan el (20%), de ellos el 100% son hombres.

A pesar de la decisión tomada, de suspender el servicio de trenes y posteriormente desmantelar la vía férrea, los habitantes consideran aún en estos tiempos, que el ferrocarril es un medio insustituible, teniendo en cuenta su capacidad de prestar servicios de forma masiva, tanto para carga de mercancías como para pasajes y además constituye un patrimonio del municipio.

Tabla # 1

Caracterización de los encuestados por edad, sexo y Nivel escolar en Cumana yagua

Sexo	Rango por edad	Nivel Escolar				Total	% (60)
		9° grado	12° grado	Nivel Medio	Nivel Superior		
Femenino	50-59	-	-	2	5	7	11.6
	60-69	-	1	2	5	8	13.3
	70	-	-	1	4	5	8.3
Total sexo femenino		-	1	5	14	20	33.3
Masculino	50-59	-	4	5	12	21	35
	60-69	1	-	5	7	13	21.7
	70	2	2	1	1	6	10
Total sexo masculino		3	6	11	20	40	66.7
Total ambos sexo		3	7	16	34	60	100

Fuente: Cuestionario

La tabla # 2, describe el criterio de los encuestados, referente al nivel de importancia que le conceden al ferrocarril.

Al analizar los resultados obtenidos, con respecto a la importancia que le conceden al ferrocarril, se pudo constatar que: 54 sujetos consideran que es muy importante

(90%), 5 personas consideran que es importante (8.3%), mientras que 1 sujeto el (1.7%), no expuso criterios al respecto.

La implantación de los ferrocarriles y el desarrollo alcanzado por el mismo con el transcurso de los años, representó una vía para dar solución y mejorar varios aspectos de carácter social, cultural y económico, permitiendo a su vez un mejoramiento en la calidad de vida de la población.

De tal manera al someter a consideración de los encuestados, si entendían que el ferrocarril trajo beneficios para la población, los resultados obtenidos proyectaron que el 100 % manifestó que el hecho de poder contar con el ferrocarril en la localidad benefició en gran medida a la población.

Tabla # 2

Criterios de los encuestados con relación al nivel de importancia que le confieren al ferrocarril en Cumanayagua

Nivel de Importancia	Cantidad de encuestados	% (60)
Muy importante	54	90
Importante	5	8.3
Poco importante	-	-
No es importante	-	-
No tengo criterio	1	1.7
Total general	60	100

Fuente: Cuestionario

En la tabla # 3 se pueden apreciar los principales beneficios que a juicio de los encuestados, favorecieron en gran medida a la población, ellos fueron los siguientes: Significó un medio de transporte masivo más eficiente y barato (100%); contribuyó a fortalecer el desarrollo económico local (83,3%); constituyó una fuente de empleo (85%); facilitó las comunicaciones y el intercambio con otros pueblos (93.3%); además el (72%) refirió que se aprovechó para la realización de actividades de

carácter cultural; el (67 %) expresó que contribuyó a fortalecer el patrimonio histórico de la localidad. **(Anexo # 13)**

Sobre este último punto se determinó que hay poco conocimiento de la población con respecto al valor que tiene el ferrocarril dentro del patrimonio local, por lo que se hace necesario fortalecer el sentido de pertenencia, partiendo de una correcta interpretación y gestión patrimonial. Estos procesos al ser empleados, implementados y socializados, traen como resultado recursos financieros y socioculturales, que facilitan la recuperación de los edificios históricos y rehabilitación patrimonial que contribuye a modernizar las estructuras económicas, nuevos empleos y prácticas socioculturales, procesos de dinamización económica, implementación de instituciones sociales, culturales, educacionales, entre otras; lo que influye en la calidad de vida de las comunidades, así como en la capacidad de aprender, participar y compartir para poder vivir una experiencia cultural memorable y auténtica, que permita el vínculo del pueblo con su historia.

Se comprobó que el (96%) de los encuestados, siente añoranza, tristeza y nostalgia como consecuencia de la desactivación del ferrocarril, mientras que el (4%), prefiere no referir criterios al respecto.

Al analizar los aspectos de mayor incidencia negativa en la población se destacaron los siguientes: desde el punto de vista social se señalan; el (100%) considera que vio afectada de forma general la situación del transporte, un (65%) afirma que se percibió afectada la economía individual y familiar, el (85%) opina que se obstaculizó la posibilidad de una fuente de empleo para los pobladores, de igual forma un (93.3%) alega que se dificultó la posibilidad de mejorar las relaciones entre los individuos ya que se obstaculizó la comunicación y el intercambio entre los pueblos, mientras que desde el punto de vista cultural, los puntos más reveladores fueron: el (93.3%) considera que se entorpeció en cierta medida el intercambio entre diferentes culturas, entre los pobladores del campo y los de la ciudad, el (72%) alega que la estación perdió el ambiente cultural que había alcanzado, un (48%) manifiesta que se perdió la tradición de celebrar los días festivos con actividades de recibimiento y despedida a los visitantes. Se reconoce por parte del (67%) de los encuestados que se afectó el patrimonio histórico, cultural y ferrocarrilero de la localidad.

El ferrocarril se introduce en el país con fines meramente económicos, sin embargo, no se detuvo ahí y muy pronto su perfil se fue ampliando y cada vez más se hizo elocuente la importancia de su utilización. Aporta varios elementos de identidad y tradición a nuestra cultura, por lo que es el ferrocarril en sí mismo, un elemento que contribuye a fortalecer la cultura de los pueblos.

Se tomó en cuenta, para su análisis, el sentir de la población con respecto al desmantelo de la infraestructura en la localidad.

En el cuestionario se puso a consideración, los criterios de los encuestados sobre si entendían prudencial que se desmantelara el ramal, de la cual se obtuvo como resultado el siguiente: el (100 %) considera que no era necesario. De igual manera el (92%) afirmó que dicho acontecimiento fue perjudicial para la población y un (63%) considera que perjudicó en gran medida el progreso de la localidad.

Con respecto al desmantelo de la vía, el (92%) de los encuestados afirmaron que se debió esperar a que los tiempos mejoraran para hacer una reparación de la vía férrea y no tomar la decisión de levantar la vía, el 100 % refiere que la decisión tomada de desmantelar la vía férrea le imprimió el carácter definitivo de suspensión del servicio ferroviario en la región, de igual manera un (48%) afirma que solo bastaban unos pocos kilómetros para quedar unidos a la cabecera provincial.

Analizando los resultados obtenidos de las encuestas podemos afirmar que la utilización del ferrocarril es de vital importancia para la población y su desenvolvimiento en la acción sociocultural, debido a los valores que posee, los beneficios que reporta, sin embargo según algunos criterios de la población, la pérdida del ferrocarril, afectó la psicología del pueblo, tal pareciera que fue una cuestión totalmente olvidada y que resulta imposible su recuperación.

Durante la observación se pudo constatar el sentir de la población por la perdida de un elemento identitario como lo era el ferrocarril, esta manifestación era evidente al escuchar a las personas hablar sobre el tema y al observar sus rostros que denotaban tristeza y una marcada nostalgia.

3.3. Análisis de las entrevistas a organismos e instituciones

Las entrevistas fueron realizadas con el fin de conocer como se desarrolló el proceso en la toma de decisiones que conllevaron al levantamiento de la vía férrea y poder

corroborar y reconocer las reflexiones que tiene la población respecto a la suspensión del servicio ferroviario y el desmantelo de la vía férrea.

Los organismos seleccionados para realizar las entrevistas y obtener resultados fehacientes son los siguientes:

- 1) Ministerio del Transporte (MITRANS)
- 2) Centro Territorial de Infraestructura Ferroviaria (CEDI Centro)
- 3) Comisión de Patrimonio Provincial
- 4) Poder Popular Municipal
- 5) PCC Municipal
- 6) Museo Municipal
- 7) Casa de Cultura Municipal

Para describir la participación de los organismos e instituciones, se realizaron entrevistas a directivos y miembros de estos centros, con el fin de conocer la importancia e interés que le confieren a la conservación del patrimonio local así como los argumentos que evidencian la incidencia que ha tenido el desmantelo de la vía férrea en cuanto a los valores sociales y culturales en la población. **(Anexo # 14)**

1) En el MITRANS se realizó una entrevista a la directora del departamento de inversiones. Se pudo conocer que esta institución está encargada de garantizar el empleo racional y eficiente de los recursos, con acciones organizativas, técnicas, económicas, políticas y sociales, que permitan de forma gradual y progresiva, incrementar los servicios del ferrocarril, lo que constituye uno de los retos principales de dicha institución.

Referente al desmantelo de la vía férrea, argumenta que se realizó en un momento en el que el país atravesaba una difícil situación y debido a la imposibilidad de comprar materiales en el exterior para reparar las vías, se hizo necesario desmantelar un grupo de ramales que se encontraban en detrimento para utilizarlos en la reparación de algunos tramos de la vía central, que también se encontraban deteriorados, por ser esta la vía de mayor número de transportaciones de cargas y pasajeros en el país.

Manifiesta que se ha puesto en marcha un proceso inversionista de gran magnitud que prevé en los próximos años un mejoramiento significativo en este servicio, lo que

se reflejará en la calidad de vida del pueblo. Considera a su vez que la recuperación del ferrocarril en los diferentes ramales, que fueron en un momento dado, desmantelados; tendrá un impacto positivo que favorecerá el desarrollo de las comunidades. Además señaló la importancia que reviste para el Patrimonio el cuidado y conservación de dicha infraestructura.

También en esta institución, se entrevistó al especialista principal de las inversiones, quien señaló el trabajo que se está realizando de revisión del estudio de factibilidad del ramal Paradero de Camarones-Cumanayagua con vistas a empezar con la mayor prontitud la labor de rescate de la infraestructura vial. Manifestó como reveladora, la idea de apelar por el desarrollo cultural como proceso dinamizador, que influirá en el cuidado y conservación de este insustituible sistema.

2) En el Centro Territorial de Infraestructura Ferroviaria (CEDI Centro), se entrevistó al director y vicedirectora administrativa. Se planteó que el objeto social consiste en administrar el financiamiento asignado por el estado, para el mantenimiento, reparación e inversiones de la actividad ferroviaria, así como dirigir la política de planes anuales y perspectivas, además de controlar la programación y calidad en la ejecución de obras viales vinculadas a los diferentes programas de desarrollo de la rama ferroviaria.

Señalaron además que en un momento dado de crisis de la economía en el país, se hizo necesario desmantelar algunos ramales para evitar el deterioro total de la vía y poder utilizar los rieles que aún se encontraban en buenas condiciones para reparar los tramos de línea central que eran los imprescindibles para las transportaciones que se realizaban en esos momentos.

Sin embargo reconocen la importancia que representa para las comunidades el hecho de contar con el ferrocarril, por lo que han puesto todo su empeño en cumplir con las tareas asignadas para recuperar los diferentes ramales, plantearon que uno de los ramales principales para comenzar los trabajos, es precisamente el de Cumanayagua, por el interés que representa para el MINFAR y para el país, el cual cuenta con un expediente técnico con todos los requerimientos establecidos. **(Anexo # 15)**

3) En la Oficina Provincial de Patrimonio se entrevistó a dos miembros de la comisión de patrimonio. Se planteó que en su objeto social se encuentran las labores de interpretación y gestión de todo lo que se considera patrimonio, así como las tareas de restauración y conservación de los mismos. Señalan que es por ello que se concibe a todo el sistema de ferrocarriles (vía férrea, máquinas, locomotoras y estaciones) parte esencial del patrimonio ferrocarrilero y por tanto del patrimonio histórico y cultural del país. Este patrimonio cultural basa su importancia en ser el conducto para vincular a la gente con su historia, encarna el valor simbólico de identidades culturales para entender a los pueblos, contribuye a un ininterrumpido diálogo entre civilizaciones y culturas.

Se hace notar que el próximo año 2014 este tramo arribaría a su 100 aniversario, fecha local que merece ser conmemorada y que puede aprovecharse, con el apoyo del Gobierno, la comisión de patrimonio y las instancias provinciales interesadas, para iniciar en el municipio un movimiento de rescate del rico patrimonio ferroviario que posee la región.

En este año 2012 cumple 85 años de fundada la estación de Cumanayagua hecho que no se debe dejar pasar por alto, no solo por los años que lleva de construida, sino por lo que representó para la zona el haber establecido el vínculo con las comunicaciones nacionales ferroviarias. Notificaron además que este año se celebrará, la Conferencia Nacional de Patrimonio Histórico Ferroviario en saludo al 175 Aniversario del Ferrocarril de Cuba, acontecimiento cultural de gran significación para el país.

Mediante la interpretación se ha de establecer una conexión emotiva con el lugar y aportar revelaciones, así como también proporcionar hechos que ayuden a estimular un mayor interés. Se considerará como parte integrante del proceso de conservación, y deberá incorporarse en la planificación, financiación y gestión de todo proyecto patrimonial. Es una actividad dinámica y continua, que debe aceptar la posibilidad de múltiples puntos de vista. En el desarrollo de los programas de interpretación del patrimonio debe facilitarse la implicación de todas las comunidades locales y sectores interesados, tanto como por derecho como por responsabilidad.

Los programas de interpretación deben identificar y evaluar su público receptor demográfica y culturalmente. No deben escatimarse esfuerzos para asegurar que la interpretación del patrimonio resulte accesible a todos los sectores de población, y con toda su diversidad.

4) En el Poder Popular Municipal, se entrevistó al vicepresidente y al secretario de la Asamblea, ambos con varios años de experiencia en la actividad. Se planteó que el hecho de contar con el servicio ferroviario en el municipio, representó una alternativa para solucionar varios de los problemas que hoy presenta el territorio, además señalaron que a pesar de que en el Banco de Problemas del municipio no esté recogido el tema de los ferrocarriles, no quiere decir que no sea de interés para el gobierno lograr recuperar el servicio ferroviario en la localidad, ya que sobran los argumentos para corroborar la necesidad e importancia que tiene este medio para el desarrollo sociocultural y para el bienestar de la población.

Es preciso destacar que la identificación plena de la población con su localidad, que le proporcione sentido de identidad con el desarrollo local y se vincule con la historia, la psicología, la lengua, la tradición y el arraigo sociocultural de los habitantes, así como el predominio de un verdadero sentimiento de pertenencia que desarrolle la cohesión y motive a cada individuo, es también aspecto indispensable para lograr un desarrollo sólido en la localidad.

También la unidad de lo tradicional como condición inevitable para ejercer las diversas actividades del individuo en la sociedad, pues la cotidianidad nutre la comunicación y el diálogo, los cuales posibilitan adentrarse en los problemas locales visibles en algunos aspectos fundamentales de la sociedad, la cultura, el barrio.

5) En la entrevista realizada en el Museo Municipal, al especialista Ernesto Machín, este planteó que resulta muy interesante dedicarle un espacio al tema de los ferrocarriles ya que es un contenido poco abordado, y no se conoce de un estudio profundo que aborde el tema de los ferrocarriles en Cumanayagua. De igual manera ayuda a difundir el mayor conocimiento sobre tal argumento, con la colaboración de todos aquellos que de una forma u otra pudieran aportar elementos indispensables, y sugiere montar una sala museo, que permita difundir el desarrollo histórico del ferrocarril en la localidad, imprimiéndole un sello de autenticidad y veracidad que

aportan a su vez elementos de identidad y tradición. Además de establecer un orden cronológico sobre la historia de tan rico patrimonio. Necesidades básicas e indispensables para que el pueblo recobre su identidad con dicho elemento patrimonial.

6) En el PCC Municipal se entrevistó al primer secretario. Se planteó que el ferrocarril contribuyó en gran medida al desarrollo sociocultural y económico de la localidad, al poder disponer de este para los diferentes movimientos de carga y pasaje, para ampliar el perfil cultural de la localidad ya que se conoce de las variadas actividades culturales que se celebraban en la estación, además de constituir el ferrocarril en sí mismo un medio que favoreció el desarrollo cultural, al permitir el intercambio entre territorios con diferentes elementos de tradición, cultura e identidad, y la comunicación entre los pueblos, permitiendo la solidaridad y hermandad entre los hombres.

Señaló además que con la suspensión del servicio ferroviario y posteriormente la destrucción de la vía férrea, se perjudicó en gran medida la acción social de la población, ya que se vieron afectados varios aspectos de tipo social, cultural, económico, que hasta ese entonces se beneficiaban con el ferrocarril, pues este constituye sin lugar a dudas un medio insustituible para el provecho sociocultural y económico de la localidad.

7) En la Casa de Cultura Municipal se entrevistó a uno de los metodólogos. Argumentó sobre la utilización del ferrocarril en algún momento para realizar en la estación, actividades culturales y de recreación con gran dinamismo, a la que concurrían un gran número de vecinos. Señala que la población tenía en aquel entonces gran sentido de identidad con el ferrocarril y que el hecho de la determinación de desmantelar la vía férrea provocó cierto desaliento y nostalgia en los habitantes de la localidad.

Refiere que una vez recuperado este servicio, se hace necesario realizar un trabajo de promoción para estimular e impulsar al pueblo para que se desarrollen otros tipos de actividades, relativas al tema, lo que secundará en el amplio conocimiento de la población con respecto al patrimonio ferrocarrilero. Dentro de las actividades se pueden hacer concursos de artes plásticas, pintura, escultura y un tema muy

interesante pero poco conocido en el municipio, que es la filatelia, con el fin de motivar y acercar a los más jóvenes a la historia del ferrocarril en el municipio y fortalecer la identidad con dicho medio.

Considera que se necesita de un trabajo de conjunto con todos los factores implicados en estas actividades, para lograr mejores resultados. También opinó que el desarrollo de la cultura ayuda a las personas a crecer y a las sociedades a cambiar.

Vale destacar que la temática de los ferrocarriles en la filatelia cubana es un evento de carácter cultural de gran motivación para coleccionistas del mundo y que la administración postal ha tratado acertadamente, con emisiones que en su conjunto expresan tradición y modernidad, y se trabajan con mucha precisión para recrear escenas completas en diminutos espacios, que permiten que el mensaje llegue cada vez más enriquecido. Estas estampillas realizan un recorrido por la historia de este medio de transporte desde su surgimiento, atendiendo a la evolución y desarrollo de los ferrocarriles en el país y en ocasiones reflejan las nuevas tecnologías ferroviarias desarrolladas en el mundo. Los sellos o timbres atraen por su belleza estética, valor histórico, artístico, geográfico, económico, pero también como testimonio de otros muchos aspectos de la civilización, con ellos se cumple la triple función de garantizar el servicio de franqueo de la correspondencia, acercar al público a la historia y fomentar el interés por el coleccionismo. Esta temática se ha mantenido con relevante aceptación a nivel nacional e internacional. Así se garantiza su continuidad, orgullo de la filatelia cubana que enriquece el patrimonio histórico postal y filatélico en el país.

En las entrevistas realizadas se pudo constatar que los dirigentes de las diferentes instituciones y gobiernos reconocen la importancia de conservar el patrimonio y a su vez abogan porque se restituya el servicio ferroviario, pero que en el momento en que se toma la decisión existían necesidades en el país que conllevaron a desmantelar la infraestructura vial a pesar de que con ello se destruía una parte importante de la identidad cultural del municipio, se afectaba el patrimonio local y existía inconformidad de la población respecto a tal determinación..

3.4. Consecuencias del desmantelamiento del ferrocarril en el aspecto social y cultural para los habitantes del municipio

A partir del análisis realizado y triangular la información obtenida a través de los instrumentos y técnicas aplicadas la autora arriba a las siguientes conclusiones respecto a las consecuencias que en sentido general provocó el desmantelo de la vía férrea para los habitantes del municipio en el aspecto social y cultural.

- El ferrocarril constituye un patrimonio histórico, cultural que forma parte indisoluble de la identidad del cumanayagüense, sin embargo este aspecto se vio afectado ya que:

- ✓ La población manifiesta la pérdida de un elemento identitario del municipio.

- ✓ Las nuevas generaciones no tienen sentimientos de identidad con este medio.

- ✓ Se destruyó parte del patrimonio histórico, cultural y ferrocarrilero dentro de las que se conciben, las líneas férreas, locomotoras y máquinas que tuvieron participación en el tiempo de auge y bonanza de esta industria de trenes.

- ✓ Se descuidó la reparación y restauración de la estación, concebida como patrimonio local y obra destacada por sus condiciones arquitectónicas y de seguridad, idónea para resistir los movimientos telúricos del paso de las locomotoras.

- El ferrocarril formaba parte de la cultura de los pobladores, desde este punto de vista la desactivación del ferrocarril en el territorio incidió negativamente en la población y de ella se derivaron las siguientes consecuencias :

- ✓ Con el desmantelo del ferrocarril se pierde gran parte de la tradición cultural que había en el municipio:

- ✓ Se pierde la tradición de celebrar en la estación actividades de recibimiento y despedida a los visitantes en los días festivos.

- ✓ Se pierde la tradición ferroviaria que tenían algunas familias del municipio.

- ✓ Se entorpece el intercambio cultural entre los asentamientos más cercanos.

- ✓ No se aplican alternativas para motivar en las nuevas generaciones conocimientos sobre la historia y la repercusión que tuvo el ferrocarril en el municipio a través del desarrollo de diferentes manifestaciones del arte.

- El ferrocarril era indicativo del desarrollo social en la localidad, sin embargo:
 - ✓ La desaparición del ferrocarril, fue incomprensible y afectó la psicología de los cumanayagüenses, pues resultó ser muestra del carácter decisivo de la suspensión del servicio ferroviario en el asentamiento.
 - ✓ Provocó sentimientos de nostalgia, tristeza, melancolía e inconformidad en los habitantes de la localidad.
 - ✓ Como consecuencia de tal decisión se afectó el transporte, pues el ferrocarril resultaba ser el medio más barato, efectivo y masivo para el traslado de la población.
 - ✓ El ferrocarril resultaba una alternativa para la evacuación de personal, materiales y equipos de la región en casos excepcionales.
 - ✓ Conjuntamente a este aspecto se afectó la economía individual y familiar al tener que disponer de más capital para el traslado y transportación, ya sea, por razones de trabajo, estudio, atención a la salud u otras.
 - ✓ Se prescinde del ferrocarril y con ello se afectan los recursos humanos pues varios pobladores pierden su fuente de empleo.
 - ✓ El territorio pierde el movimiento obrero ferroviario, caracterizado por ser un sector de tradiciones patrióticas y revolucionarias
 - ✓ Pérdida de los valores históricos y culturales que posee el ferrocarril y lo que representó para el municipio poder contar con tan importante medio.
- La economía fue el factor determinante para la introducción del ferrocarril en Cuba y en el territorio, este elemento como base de la sociedad también se vio afectado en gran medida y repercutió de forma negativa ya que:
 - ✓ Las transportaciones de cargas de mercancías que se realizaban por ferrocarril, hoy se realizan con el transporte automotor, lo que trae consigo gastos desmedidos de combustibles, neumáticos y otros, que luego de resolver un problema, le ocasionan pérdidas al país por este concepto.
 - ✓ Se ocasionaron pérdidas económicas desde el punto de vista de los materiales constructivos empleados en la fabricación de puentes, alcantarillas y otros componentes en este tramo de vía que conformaban la infraestructura, los cuales no habían cumplido su vida útil y fueron desechados e inutilizados.(Anexo # 16)

✓ Se obstaculiza el tiempo de transportación de las materias primas y productos terminados que se dirigen a la EMI "La Campana" o salen de ahí hacia otros destinos.

La mayor consecuencia que trajo consigo el desmantelo vial y la suspensión del servicio ferroviario en la localidad, radica en que afectó en gran medida la calidad y nivel de vida de la población del municipio.

- ❖ En el proceso investigativo desarrollado como apoyo teórico de la propuesta, se identificaron etapas por las cuales ha transitado el desarrollo histórico de los ferrocarriles, cuyos enfoques iniciales llevaron hasta el conocimiento actual sobre el progreso que ofrece este medio, con un profundo reconocimiento de lo social y lo cultural, en correspondencia con los avances de la sociedad.
- ❖ La localidad de Cumanayagua, se caracteriza por sus rasgos propios de identidad, tradiciones, costumbres, relaciones sociales y culturales, en los cuales el ferrocarril jugó un papel importante.
- ❖ El criterio de los habitantes del municipio con relación al ferrocarril, es una fuente de información imprescindible para determinar la incidencia que tuvo en los mismos la eliminación del servicio ferroviario. Así para la mayoría de los cumanayagüenses el ocaso de los trenes significa un triste momento del cual todos no se han recuperado.
- ❖ Resulta indudable para los pobladores de la región, la superioridad del ferrocarril como medio de transporte más efectivo y barato. Además este aportó beneficios que influyeron positivamente en el aspecto social y cultural de la población.
- ❖ La decisión de desmantelar la vía férrea trajo consigo dificultades y derivaciones que repercutieron en la conciliación y armonía de la vida familiar y profesional de los habitantes.
- ❖ Como consecuencia de la ausencia del ferrocarril emergen obstáculos en la acción social y cultural de los habitantes sobre quienes recaen la mayor cantidad de roles y obligaciones sociales.
- ❖ El empleo del ferrocarril resulta un medio eficaz para mejorar la calidad y nivel de vida de la población y contribuir al desarrollo sociocultural de la localidad.
- ❖ Las Instituciones y organismos estatales, tienen bien definido su papel, planificar, organizar, supervisar y controlar las actividades en torno a los programas del ferrocarril; sin embargo no logran una sistematicidad en este rol que deben cumplir.

- ❖ Continuar el desarrollo de investigaciones sobre el tema de los ferrocarriles en la localidad, no solo desde la perspectiva de su importancia en el aspecto sociocultural, sino extender el tema hacia el estudio de las necesidades e intereses de su recuperación, restauración y conservación, con el objetivo de favorecer el desarrollo de otra ideología centrada en los valores humanos y en el progreso local.
- ❖ Rescatar los rasgos propios de identidad, tradiciones, costumbres, relaciones sociales y culturales, que se perdieron como consecuencia de la ausencia del ferrocarril en el territorio.
- ❖ Presentar el resultado de esta investigación a las Instituciones u organismos estatales encargados de planificar, organizar, supervisar y controlar las actividades en torno a los programas de recuperación del ferrocarril.
- ❖ Adoptar procesos que supongan una mayor autoridad en la toma de decisiones políticas, económicas y sociales como una de las principales condiciones para la renovación del ferrocarril, en función de optimizar la acción social y cultural de los habitantes lo que secundará de forma positiva en mejorar la calidad y nivel de vida de la población y contribuirá al desarrollo sociocultural de la localidad.
- ❖ Lograr una sistematicidad en el rol que deben cumplir las instituciones y organismos estatales en las tareas de, planificar, organizar, supervisar y controlar las actividades en torno a los programas de recuperación del ferrocarril.

- Abad, L. V. (1940). Los ferrocarriles de Cuba. La Habana: Imprenta La Habanera.
- Aguirre, S. (1974). Eco de caminos. La Habana: Ciencias Sociales.
- Aldana Martínez, J. (1979). Azúcar, minería: Los primeros ferrocarriles en Cuba (1837-1937). Santiago de Cuba: Oriente.
- Alguacil, J. (2006). Calidad de vida y praxis urbana. Ciudades para un futuro más sostenible, [Internet], Madrid, disponible en: <http://www.habotat.aq.upm.es/cvpu/acvpu9html> [15 marzo 2007].
- Anderez Fuentes, R. (1958). Guía legal de transportes. La Habana: Lex.
- Becerra Carranza, T. (2002). Vida y muerte de un tren. Entre Ríos, 2, 27-30.
- Castro Ruz, F. (1975). Discurso pronunciado en el acto conmemorativo del Día del Trabajador Ferroviario, Placetas. Villa Clara. Ediciones OR, 3, 25.
- Catálogo especializado de sellos de Cuba (1855-1996). (1997). Madrid: EDIFIL, S.A.
- Cembranos, F., H. Montesino, D., Bustelo, M. y Corbitt, C. (1973). El primer ferrocarril construido en Cuba. La Habana: Instituto Cubano del Libro.
- Cuba. Consejo de Estado. (1997). Decreto - Ley No 180 de los Ferrocarriles. La Habana: Autor.
- Cuba. Ministerio de Transporte. Resolución No. 93-98. Reglamento del Decreto Ley de los Ferrocarriles. La Habana: Autor.
- Dumoulin, J. (1973). Cultura, sociedad y desarrollo. La Habana: Instituto Cubano del Libro.
- Edo y Llop, E. (1943). Memoria histórica de Cienfuegos y su jurisdicción. La Habana: Montero.
- Fernández Chávez, R. C. (2005). La huella perenne. Cienfuegos: Mecenás.
- Fontaine Vidal, F. (2007). Algunas herramientas para el trabajo social comunitario. La Habana: Félix Valera.
- González, M. (2006). Sistema de indicadores de control estratégico en el

Centro Nacional de Infraestructura Ferroviaria. Tesis de Maestría, UCLV,
Santa Clara.

Hernández Sampier, R. (2003). Metodología de la Investigación. (t.1). La
Habana: Félix Varela.

Ilich Lenin, V. (1975). Obras Completas. (t.3). "El desarrollo del capitalismo
en Rusia". Buenos Aires. Argentina: Cartago.

Le Riverend, J. (1967). Historia económica de Cuba. La Habana: Instituto del
libro.

Leiva y Aguilera, H. (1974). La isla de Cuba y sus caminos de hierro. La Habana:
Imprenta Mercantil.

Martínez Heredia, F., Scott, J, R. y Martínez García, O.F. (2001).

Espacios, silencios y los sentidos de la libertad. Cuba entre 1878-1912.

La Habana: Unión.

Marx, C. y Engels, F. (1973). El capital. (t.1). La Habana: Ciencias Sociales.

----- (1996). La ideología alemana. La Habana: Revolucionaria.

Miró Argenter, J. (1943). Enciclopedia popular cubana. (t.1). La Habana:
Cultural S.A.

Moreno Fragnals, M. (1978). El Ingenio. Complejo económico social

cubano del azúcar. (t.1). La Habana: Ciencias Sociales.

Oliveros Rives, F. (1983). Tratado de Explotación de Ferrocarriles

(I) Planificación. Madrid: Rueda.

Ordóñez, J. L. (2002). El futuro del ferrocarril tras 10 años de AVE, España,

e-mail: suscribe@ecoportal.net, 2002.

Partido Comunista de Cuba. Comité Central. (2011). Lineamientos de la

Política Económica y Social. VI Congreso del Partido Comunista de Cuba.

La Habana: Política

Pérez de Cuellar, J. (1996). Comisión Mundial Cultura y Desarrollo. Informe

Nuestra Diversidad Creativa. París: UNESCO.

Ramos Melero, R. (2000). La separación de la infraestructura y la explotación

en los países de la U.E: Teoría y experiencia, XX Congreso Panamericano

de Ferrocarriles. La Habana: Félix Varela.

Ribeiro, D. (1992). El proceso civilizatorio. La Habana: Ciencias Sociales.

Rodríguez Gómez, G. y Gil Flores, J. (2006). Metodología de la investigación

cualitativa. La Habana: Félix Varela.

Ruiz, E. (2000). Construcción simbólica de la ciudad. Política local y localismo.

Madrid: Paidós.

Sa Leal, P. (2009). Trocha 1435. Los ferrocarriles en Cuba. La Habana:

Ciencias Sociales

Sagebién, J. y Lanier, A. H. (1948). Informe sobre el ferrocarril de Cienfuegos y

Villa Clara. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General.

Sautu, R. (2005). "Manual de metodología. Construcción del marco

teórico, formulación de los objetivos y elección de la metodología".

Red de bibliotecas virtuales de Ciencias Sociales de América Latina y el

Caribe de la red CLACSO, [Internet], Buenos Aires, Colección Campus Virtual,

disponible en: <http://www.bibliotecavirtual.clacso.org>. [15 marzo 2007].

Serrano, V. (1973). Crónicas del primer ferrocarril de Cuba. La Habana:

Ciencias Sociales.

Silva, A. (1975). Cuba y el mercado azucarero mundial. La Habana:

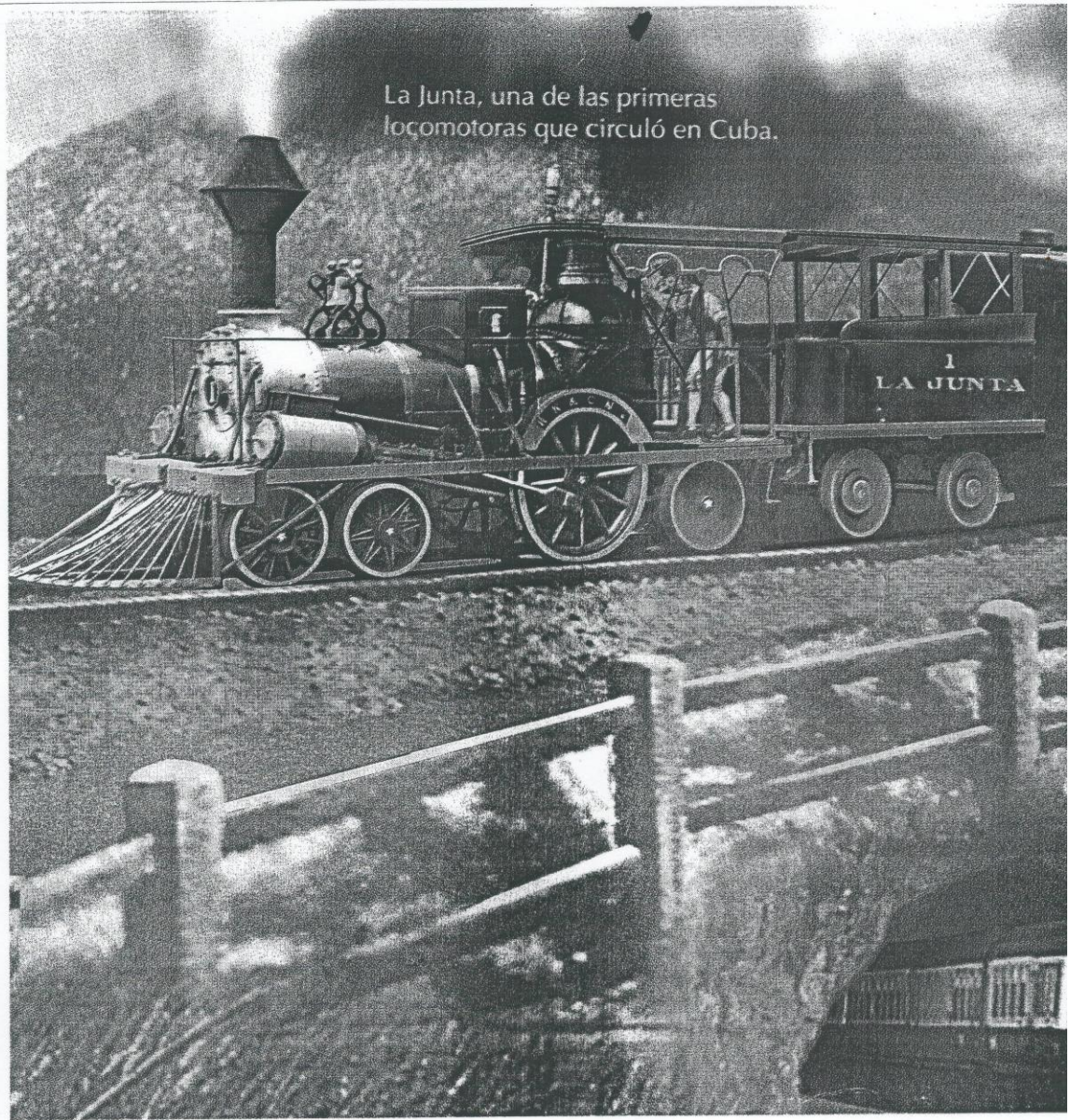
C i e n c i a s S o c i a l e s .

Taylor, S. J. y Bogan, R. (2002). Introducción a los métodos cualitativos de investigación: La búsqueda de significado. Barcelona: Paidós.

Venegas, H.(1973). Apuntes sobre la decadencia trinitaria en el siglo XIX.

Islas, 46,37- 41.

Zanetti Lecuona, O. y Álvarez García, A. (1987). Caminos para el azúcar. La Habana: Ciencias Sociales.



Las locomotoras diesel
han ido sustituyendo a las de vapor
en los trenes de pasajeros y de carga.

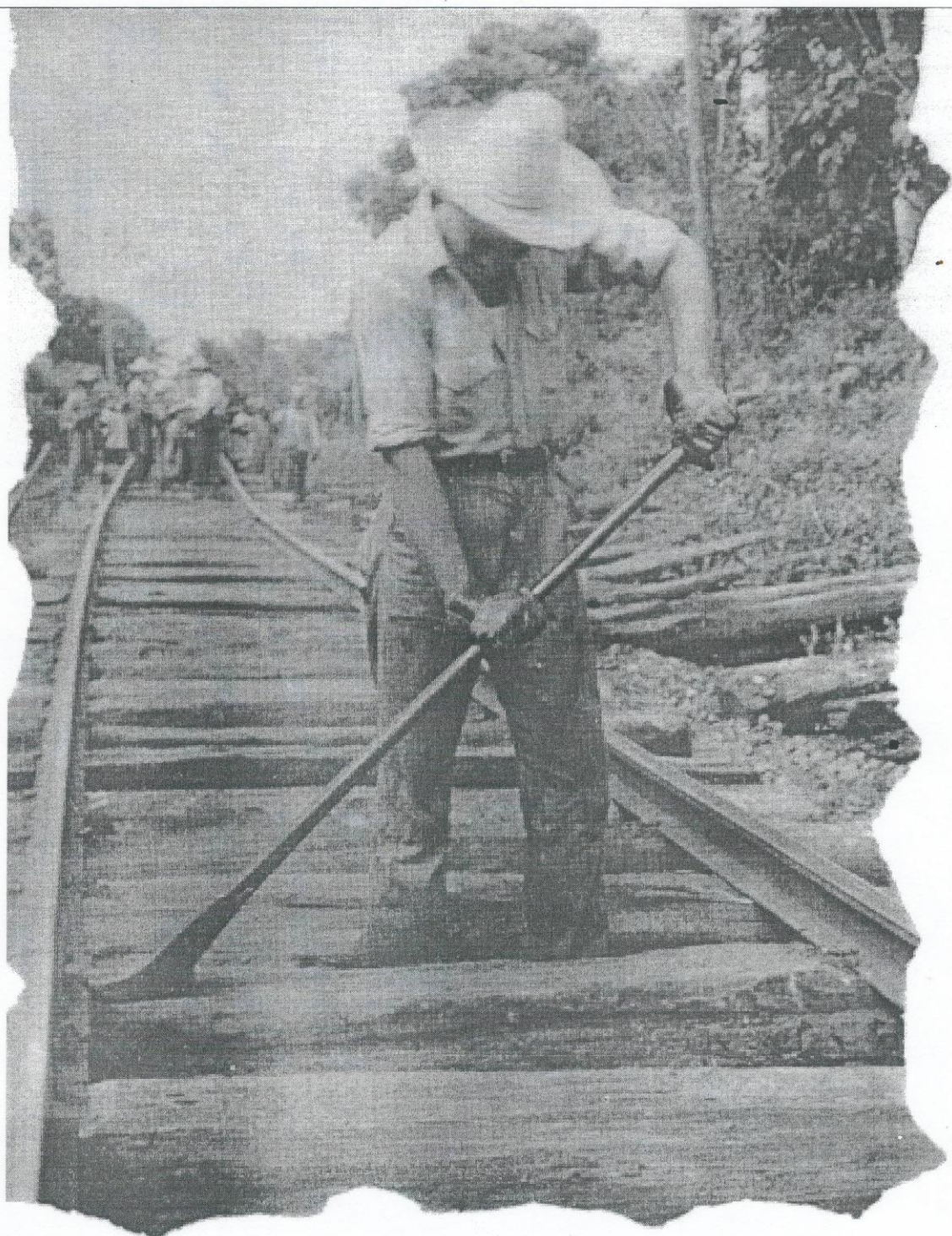


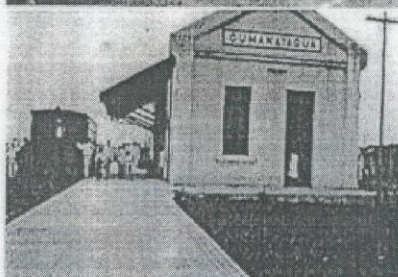
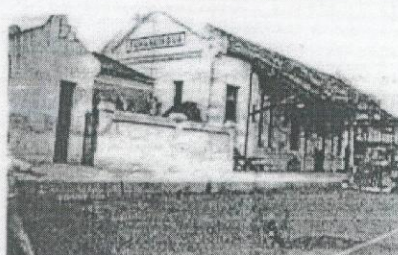
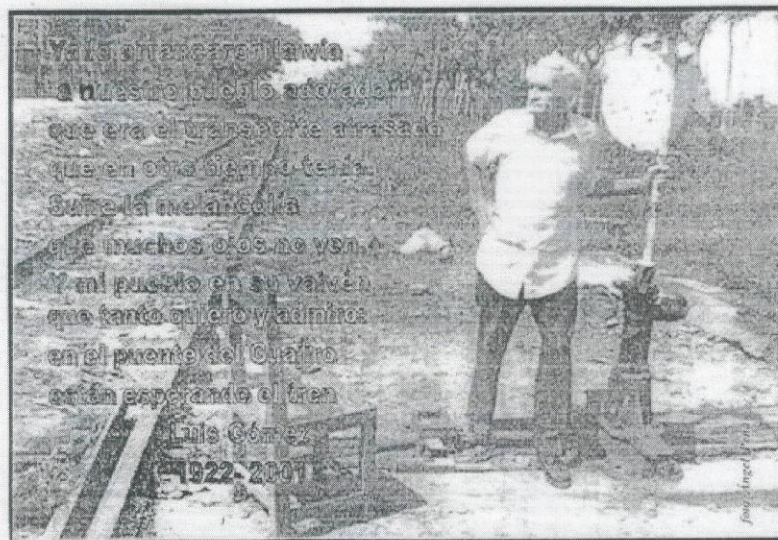
DIRECTIVA DEL CAMINO DE HIERRO A LA REAL JUNTA DE FOMENTO**Apertura del camino de hierro**

La Real Junta de Fomento en sesión extraordinaria de 11 del corriente, presidida por el Excmo. Sr. Consejero de Estado, Intendente de Ejército, Conde de Villanueva, aprobó, después de escámen detenido, el informe que la presentaron los Sres. de la comisión directiva del Camino de Hierro sobre la organización que para el mejor servicio del público y exactitud en la recaudación de los productos de la empresa, debía establecerse desde que empezara á usarse el primer tramo concluido de seis y media leguas entre los paraderos de Garcini y Bejucal, y acordó: 1º que la solemne apertura tuviera lugar, participándose previamente al Excmo. Sr. Capitan general, el domingo 19 del corriente, en celebridad de los días de la Reina Ntra. Sra. Da. Isabel II, sin otra preferencia para ocupar los asientos de los coches que la presentación de los boletines, que se espondrán al público desde la víspera en ambos puestos al precio de la tarifa inserta con anterioridad en los diarios de Gobierno: 2do, que en dicho día se hicieran dos viajes con todas las máquinas y coches desde Garcini al Bejucal, el primero á las siete de la mañana, y el segundo á la una de la tarde, regresando á las diez de la mañana y cinco de la tarde, y que se estableciera desde el siguiente la salida diaria del paradero de Garcini de un convoy de pasajeros á las siete de la mañana, que este de vuelta á las 5 de la tarde. 3º que en el arco morisco que forma la fachada del Tonel se ponga esta inscripción:

La Junta de Fomento — Presidente, El Conde de Villanueva. Comisarios — M. Herrera, A. M. de Escovedo, W. de VillaUrrutia, Ingeniero director — Alfred Cruger.

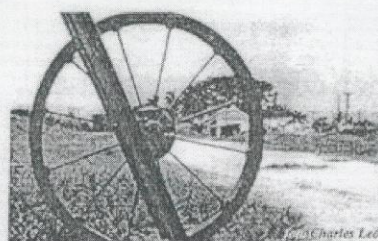
Fragments del informe presentado por la Comisión Directiva del Camino de Hierro a la Real Junta de Fomento en el mes de noviembre de 1837. (Se respeta la ortografía original)





Un año después de su inauguración.

"El chucho cañero que aún se conserva en los patios del ferrocarril anexos a la Estación, fue levantado por la empresa del Central Santa Catalina en la década de los 50"





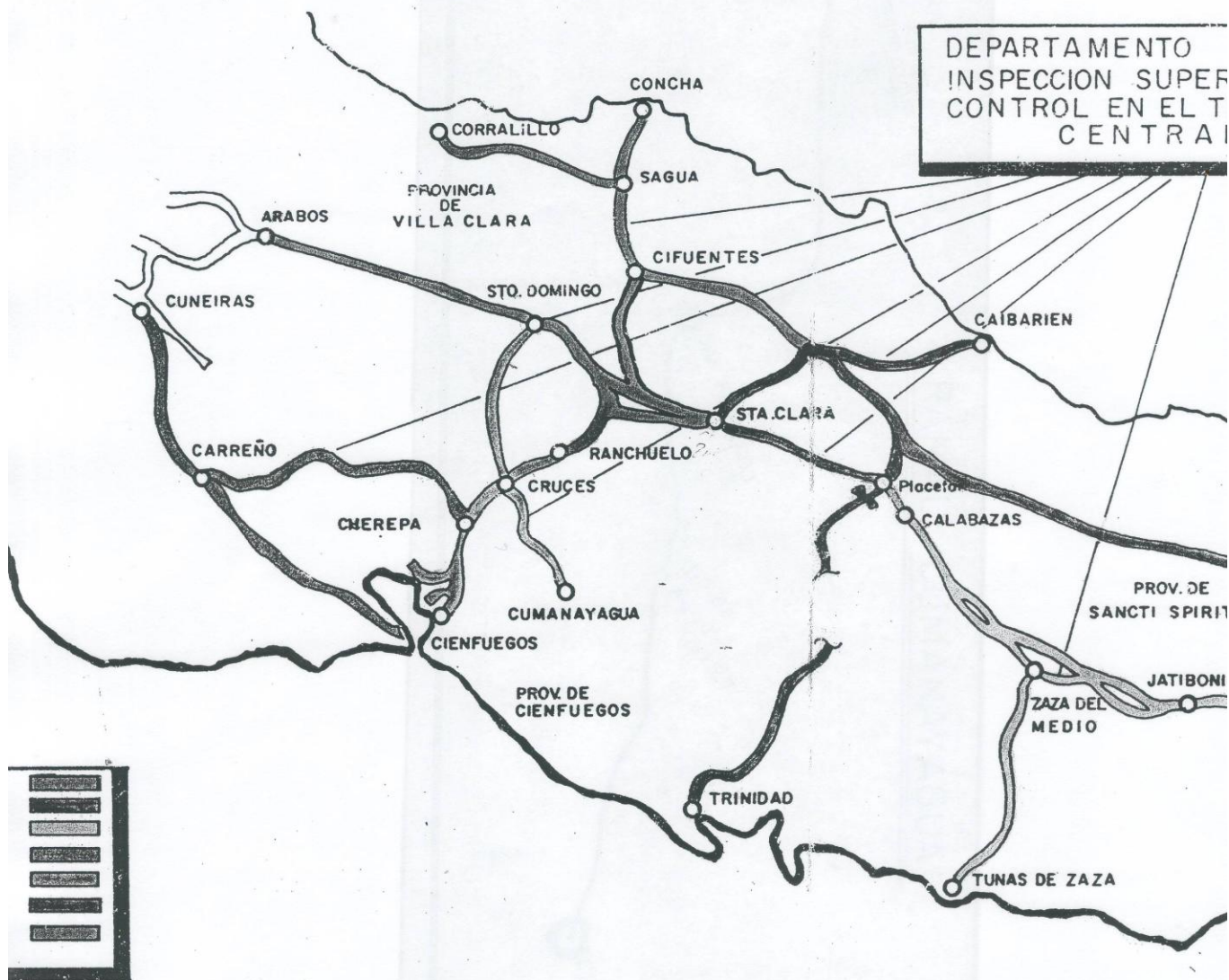
EN EL TRANSPORTE, ESTA LA NECESIDAD DE
TRABAJAR PERSPECTIVAMENTE EN LA RECON-
STRUCCION Y MODERNIZACION DE NUESTRA
RED DE FERROCARRILES.

FIDEL

30 DE JUNIO DE 1971

INAUGURACION DEL PRIMER TRAMO DEL
FERROCARRIL RAPIDO HABANA-SANTIAGO DE CUBA.

PLACETAS. 29 DE ENERO DE 1975



4

Anexos 8



MINAG

INSTITUTO DE SUELOS

OFICINA de CONTROL y EVALUACIÓN de la TIERRA, CARRETERA PALMIRA Km 3 1/2
CIENFUEGOS TELEFONO 5 51770
Email: suelo@sanvegctg.co.cu

Cienfuegos 12 de septiembre 2007
"Año 49 de la Revolución".

A: Jefe Departamento Inversiones
DPPF

Compañero:

Damos respuesta a la solicitud con código: 06.06.151.0501.1.580.07 "Construcción ramal de FF.CC Paradero de Camarones – Cumanayagua - Manicaragua", municipio Cumanayagua, del Organismo Inversionista "CEDI- MITRANS".

Desde el punto de vista de Suelos, no existen dificultades para **Aprobar la Inversión. SOLO PARA EL PRIMER TRAMO (PARADERO DE CAMARONES - CUMANAYAGUA)**, al no producirse afectaciones de interés agrícola. **EL SEGUNDO TRAMO NO SERA EJECUTADO EN UN FUTURO INMEDIATO Y PARA SU APROBACION SE REQUIERE DE DEFINICIONES QUE NO APARECEN EN EL INFORME TECNICO CIRCULADO.**

Son de estricto cumplimiento por el inversionista las siguientes condicionales.

CONDICIONALES

1. Ajustarse al área concedida.
2. Cumplir con las regulaciones propuestas en la solicitud de micro localización.
3. El inversionista queda **responsabilizado del cumplimiento de estas condicionales**, de violarse cualquiera de las regulaciones se aplicaran las contravenciones del **Decreto 179** y se procederá a pagar la parte patrimonial afectada.

Sin otro particular,

Saludos cordiales,

Ing. Yodani Lopez Fonseca,
Director Provincial Suelos.



MSc. Mario Fuentes Gallardo
Jefe OCET Provincial.



REPUBLICA DE CUBA
Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias
Región Militar Cienfuegos.

ACTA

DE COMPATIBILIZACIÓN CON LA DEFENSA

NOMBRE DE LA INVERSIÓN: CONST RAMAL FERROVIARIO PARADERO DE
CAMARINES – CUMANAYAGUA – MANICARAGUA

INVERSIONISTA: MITRANS (CEDI)

CÓDIGO: 1.580.07

REQUERIMIENTOS:

- 1- CONSULTAR LOS PROYECTOS CON LA AGENCIA DE PROTECCIÓN
CONTRA INCENDIO (A.P.C.I.)
- 2- SIEMBRA DE ÁRBOLES FRUTALES Y MADERABLES A AMBOS LADOS
DEL RAMAL CREANDO PEQUEÑOS BOSQUES DE 50 M DE LARGO
POR 20 DE ANCHO SEPARADOS DEL RAMAL A 15 M

NOTA: Dirigirse al órgano de consulta para ver proyecto

Teléfono: 527420

1er OFICIAL DE INGENIERÍA RM
MAYOR

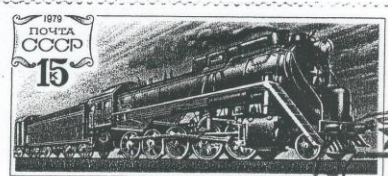
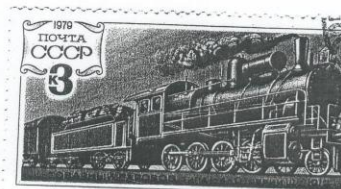
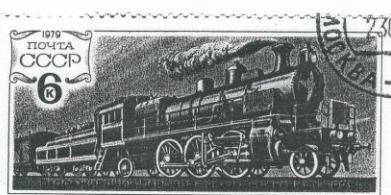
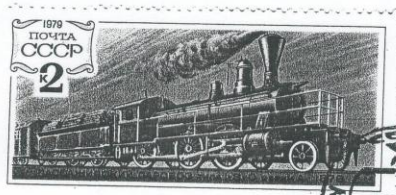
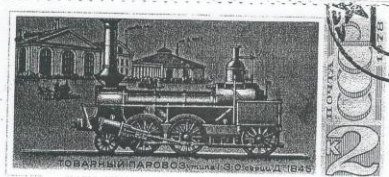
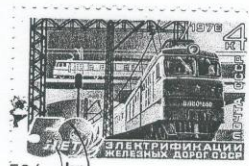
RAFAEL LEYVA MADRIGAL

JEFE EM RM CIENFUEGOS
CORONEL

HERIBERTO BURGOS RONQUILLO

**LOCOMOTORAS MÁS ANTIGUAS CONSERVADAS EN
CUBA**

NOMBRE/NÚMERO	AÑO	PAÍS DE PROCEDENCIA	UBICACIÓN ACTUAL
1- LA JUNTA	1843	EEUU	MUSEO FERROCARRIL
2- LA MANNING	1873	INGLATE- RRA	MUSEO FERROCARRIL
3-EL CUATRICO (1112)	1878	EEUU	PARQUE AGRIMENSOR
4- LA MAMBISI- TA (1180)	1882	EEUU	CENTRAL R. FREIRE, HOLGUÍN
5- N° 1107	1882	EEUU	CENTRAL MANUEL ISLA, LA HABANA
6-ELISABETH (N° 2)	1882	EEUU	CENTRAL NOEL FERNÁNDEZ, CAMAGÜEY
7- N° 1181	1883	EEUU	PARQUE AGRIMENSOR
8- N° 1 ESPARTACO	1884	EEUU	PARQUE DIVERSIONES CIENFUEGOS
9- N° 1163	1885	EEUU	AUTOPISTA NACIONAL, AGUADA, CIENFUEGOS
10- N° 1156	1887	EEUU	CENTRAL HERMANOS AMEJEIRAS, V. CLARA



E n c u e s t a

O b j e t i v o: Conocer el estado de opinión de los pobladores del municipio sobre el desmantelamiento del ferrocarril y su incidencia en los procesos socioculturales.

A continuación se presentan una serie de cuestiones, con el objetivo de conocer evidencias que posibiliten contribuir a mejorar las condiciones actuales del ferrocarril en Cumanayagua, con el fin de potenciar el contexto sociocultural en la localidad; por tanto su opinión sincera es muy importante para la investigación. Por su colaboración muchas gracias.

1- Datos generales:

Edad -----

Sexo -----

Nivel escolar -----

2- A su juicio, marque con una (x) qué nivel de importancia le concede al uso del servicio ferroviario.

----- Muy importante

----- No es importante

----- Importante

----- No tengo criterio

----- Poco importante

3- Considera que el uso del servicio ferroviario, aportó en su momento beneficios a la población y al desarrollo de la localidad.

Si -----

No -----

No sé -----

4- De ser afirmativa su respuesta, marque con una (x) qué tipo de beneficios:

----- Facilitó el transporte y las comunicaciones

----- Benefició la economía individual y familiar

----- Constituyó una fuente de empleo

----- Posibilitó el bienestar individual y de la colectividad

----- Facilitó el desarrollo económico del asentamiento

_____ Contribuyó al intercambio cultural, de costumbre y tradiciones entre los asentamientos más cercanos

5- ¿Qué sentimientos causó en usted, la eliminación del ferrocarril en la localidad?

_____ Nostalgia

_____ Aflicción

_____ Tristeza

_____ Ninguno

_____ Añoranza

_____ No sé

_____ Desconsuelo

6- A su juicio. ¿Cómo influyó en el aspecto social y cultural de la población, la eliminación del ferrocarril?

_____ De forma negativa

_____ De manera positiva

_____ No tengo criterio

7- Con relación a la pregunta anterior. ¿Qué argumentos respaldan su respuesta? .

8- A su juicio. ¿Considera necesario que se restablezca el servicio ferroviario en la localidad?

Si _____

No _____

No sé _____

9- ¿Qué significó para usted, la eliminación del ferrocarril en la localidad?

___ La pérdida de un elemento de identidad.

___ Un impedimento para el transporte.

___ Muestra del carácter definitivo de suspensión del servicio ferroviario en la región.

___ Pérdida de una fuente de empleo.

___ Un problema que influyó negativamente en la economía.

___ Una afectación en el bienestar social.

___ Una pérdida de la cultura y tradición del pueblo con este medio.

Tabla 3

*Principales beneficios aportados por el ferrocarril para bien del pueblo;
según su criterio.*

<i>Beneficios</i>	<i>Cantidad</i>	<i>%</i>
Facilitó el transporte masivo y eficiente	60	100
Contribuyó al desarrollo económico local	50	83.3
Constituyó una fuente de empleo	51	85
Facilitó la comunicación entre los asentamientos	56	93.3
Facilitó el intercambio con otros pueblos	56	93.3
Se utilizó para realizar actividades culturales	43	72
Forma parte del patrimonio local	40	67

Fuente: cuestionario

Guía temática para el desarrollo de las entrevistas a directivos de organismos e instituciones:

- Nombre(s) y Apellidos
- ¿Qué cargo ocupa actualmente?
- Tiempo que lleva en el cargo
- Importancia que le concede al ferrocarril
- Repercusión del ferrocarril en el desarrollo social, cultural y económico
- Resulta de interés restablecer el servicio ferroviario en la localidad
- Beneficios que reporta el uso del ferrocarril
- ¿Cómo influyó la suspensión del servicio ferroviario y desmantelamiento vial, en el ámbito social, cultural y económico local?
- ¿Qué importancia reviste el ferrocarril dentro del patrimonio local?
- El ferrocarril como elemento dinamizador de la sociedad local.
- Alternativa de solución a la situación actual del transporte.
- Limitaciones que a su juicio atentan en contra de la recuperación del servicio ferroviario en la localidad

Instituto de Planificación Física
Departamento de localización de inversiones
REVISIÓN TÉCNICA
RT 187-2007

Ing. Pedro Bernardo García González
Director Provincial de Planificación Física
Cienfuegos

Atte: Ing. Martín González
Inversiones

A tenor de lo preceptuado en el Decreto 21 de fecha 28 de febrero de 1978 del Consejo de Ministros, la Resolución 91/2006 de fecha 16 de marzo de 2006 del Ministerio de Economía y Planificación y el Reglamento para la Macro y Micro localización de Inversiones y Licencia de Construcción del Instituto de Planificación Física se emite la presente evaluación sobre la micro localización RAMAL FERROVIARIO PARADERO DE CAMARONES-CUMANAYAGUA en la provincia Cienfuegos, Municipio Cienfuegos Código 06/03/151/1/580/07 realizada por la Dirección de Ordenamiento Territorial, resultando:

Aprobada

Señalamientos:

A partir de la revisión realizada a la documentación de referencia, enviada por segunda vez, se considera que el actual informe técnico y el expediente de microlocalización en consulta, cumplen con los parámetros establecidos y proporcionan una respuesta técnica satisfactoria, a los señalamientos emitidos con anterioridad, en la revisión técnica número 173/07, a saber:

1. Categorización de la vía: Este señalamiento no ha sido solucionado, consideramos que la misma sea categoría III y no II como plantea el documento, dadas las velocidades y el volumen de tráfico a efectuarse. Esta propuesta de cambio de categoría ha sido conciliada con la Dirección de Proyectos Ferroviarios de EPOT 3

Ratificamos que de las tres alternativas planteadas para el acceso ferroviario de Paradero de Camarones -Cumanayagua, la variante I es la aprobada

No obstante, resulta necesario puntualizar:

- El traslado de cargas peligrosas, en este caso, la transportación o trasiego de explosivos y municiones, por la travesía, debe estar debidamente conciliado con las normas correspondientes y aprobadas por la Dirección de la Defensa Civil, en evitación de la ocurrencia de hechos extraordinarios.

DOSSIER FOTOGRÁFICO

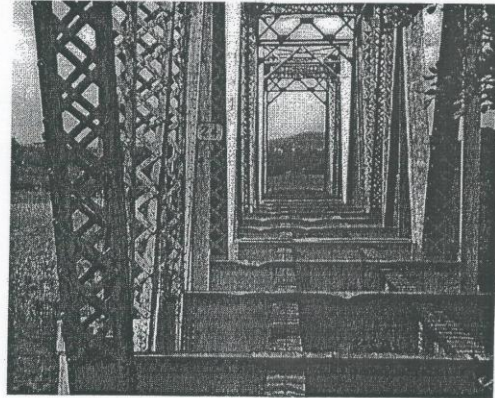
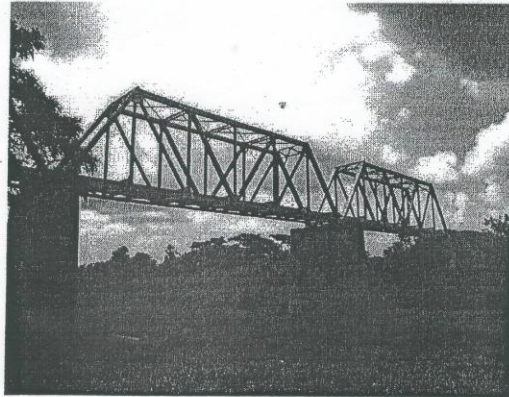
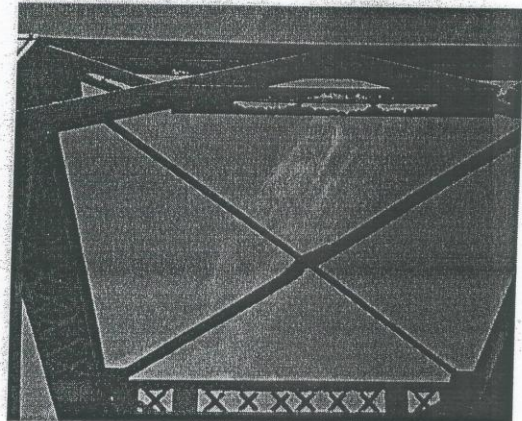
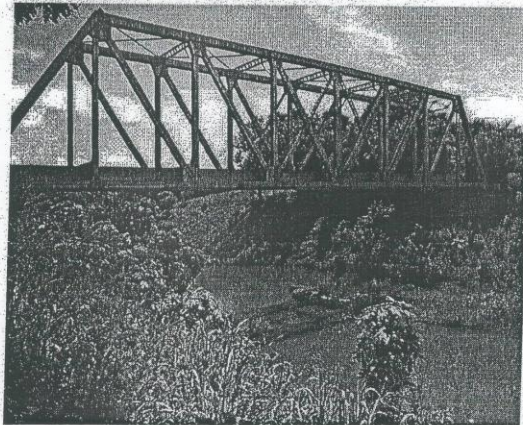


Foto No 1y 2 Puente Güajiro sobre el río Arimao en los límites del Km 24



Fotos 3 y 4 Puente sobre el río Caonao en los límites del Km 9+519, obsérvese los portales de la armadura oxidados.

