

# Reconocimiento del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano como forma de expresión cultural. Aproximaciones teórico-metodológicas

Recognition of the railway heritage in southeastern Cuba as a form of cultural expression. Theoretical-methodological approaches

## Resumen:

**E**l estudio del patrimonio ferroviario en el suroriente de Cuba tiene como propósito la conservación de sus valores. Su importancia como forma de expresión cultural destaca una región que constituyó escenario favorable para el desarrollo del quehacer constructivo y productivo, relacionado con el camino de hierro desde la segunda mitad del siglo XIX. A partir del análisis de los fundamentos teóricos, fuentes bibliográficas y estudios precedentes; se abordan las principales aproximaciones metodológicas a la temática. Se asume un enfoque basado en el estudio de los valores, la definición del significado cultural y la comprensión de un entorno histórico cambiante; a partir de la observación de la realidad contextual y la definición de los diferentes niveles de evaluación. De esta manera, desde la complejidad actual en que se debate el patrimonio, es posible argumentar consideraciones teórico-metodológicas que contribuyan a los procesos de reconocimiento del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano.

**Palabras clave:** patrimonio ferroviario; reconocimiento; significado cultural; territorio; valores.

### Abstract:

The study of the railway heritage in southeastern Cuba aims at preserving its values. Its importance as a form of cultural expression highlights a region that constituted a favorable scenario for the development of constructive and productive activities related to the iron road since the second half of the 19th century. From the analysis of the theoretical foundations, bibliographic sources and previous studies, the main methodological approaches to the subject are approached. An approach based on the study of values, the definition of cultural meaning and the understanding of a changing historical environment is assumed; from the observation of the contextual reality and the definition of the different levels of evaluation. In this way, from the current complexity in which heritage is debated, it is possible to argue theoretical-methodological considerations that contribute to the processes of recognition of the railway heritage in the Cuban southeast.

**Keywords:** railway Heritage; recognition; cultural significance; territory; values.

### Autores:

Frank Ernesto Villarreal Quevedo\*  
fvillarrealquevedo@gmail.com  
Lourdes Magalis Rizo Aguilera\*\*  
lourdesrizoaguilera@gmail.com

\*Empresa de Diseño e Ingeniería  
Guantánamo (GÉNESIS)  
\*\*Universidad de Oriente

Cuba

Recibido: 11/Ago/2022  
Aceptado: 22/Oct/2022

## 1. Introducción

El patrimonio como manifestación de la cultura es el resultado de la creación tangible e intangible del ser humano a través de la historia. Es el alcance de lo que se percibe hacia la misma, cuyo valor está dado al vínculo que logra con las emociones transmitidas, las vivencias de un pasado y el sentir de estar en ese espacio (Herrera y Cuevas, 2021).

En el caso de los bienes patrimoniales industriales, aún poco reconocidos, ofrecen una valiosa oportunidad para reflexionar sobre diversos temas. Pueden estar relacionados con el estudio de períodos históricos concretos, la evolución de las relaciones urbanas vinculadas al patrimonio industrial, las potencialidades para su puesta en valor; así como el reclamo por destacar su función social y cultural.

El patrimonio ferroviario que atesora el suroriente cubano posee elementos claves que constituyen puntos de partida para el análisis de su relevancia como expresión cultural. En primer lugar, la incidencia y significado del ferrocarril en la ciudad y el territorio. Como segundo elemento a destacar, la caracterización y valoración de la arquitectura ferroviaria como sistema complejo e integrado. Finalmente, el reconocimiento y apropiación social del patrimonio ferroviario como base para su conservación.

Este patrimonio se configura como un legado sociocultural producto de un proceso territorial y económico con potencialidades para el avance (Figura 1). Sin embargo, el desuso y abandono en determinados exponentes, condicionan la degradación y alteración de los valores, así como la pérdida de su integridad. Las transformaciones en los componentes ferroviarios del suroriente

cubano vinculados a la ciudad histórica han modificado la expresión de la misma. En tanto, las insuficiencias en el reconocimiento de los valores, dificultan fundamentar y conducir estrategias concretas para su preservación.

Tomando en consideración estos elementos, el presente trabajo parte de la necesidad de definir consideraciones teórico-metodológicas que contribuyan a los procesos de reconocimiento del patrimonio ferroviario en la región suroriental de Cuba, de manera que se destaque su significado cultural en el contexto. Este estudio forma parte del desarrollo de una tesis doctoral en curso como resultado de la línea de investigación: "Identificación, caracterización y valoración de bienes culturales como acervo de la memoria colectiva y la identidad", perteneciente al Programa de Doctorado en Patrimonio Cultural que coordina la Universidad de Oriente (UO), Cuba.

Los resultados que se aportan posibilitan precisar conceptos claves. Fundamentan cambios que requieren la generación de un pensamiento en el reconocimiento patrimonial. Por otra parte, contribuyen al planteamiento de estrategias coordinadas para la valoración del mosaico multidisciplinar que constituye el patrimonio.

## 2. El patrimonio ferroviario. Enfoques para su estudio y comprensión

El legado cultural que nos ha dejado el ferrocarril es evidente, pese a ser un pasado todavía próximo a nosotros. Se hace necesario puntualizar los valores que lo caracterizan, con la finalidad de una interpretación seria y científica de su propia identidad. Los bienes heredados de las explotaciones ferroviarias se incluyen dentro del concepto de patrimonio industrial por la relación entre los transportes y el acervo heredado de la Revolución Industrial. Esto propicia varios debates en torno a su definición, límites y características.



**Figura 1:** Imagen actual del edificio de pasajeros en la antigua estación ferroviaria de Santiago de Cuba  
**Fuente:** Elaboración propia (2022)

Los documentos internacionales de referencia para definir los retos en su estudio y valoración son la Carta de Nizhny Tagil de 2003 y los Principios de Dublín de 2011. Ambos defienden un concepto base que define al patrimonio industrial como “restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico, (...) así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación” (TICCIH, 2003, p. 2).

El desarrollo ferroviario forma parte de estas concepciones. Comprende un conjunto de recursos que caracterizan determinados espacios y que configuran parte de la identidad. El discurso patrimonial en torno al ferrocarril debe construirse entendiendo que es un conjunto de bienes materiales e inmateriales que articulan un complejo sistema que interacciona transversalmente con el medio natural, social y cultural. (Méndez y Cuéllar, 2017).

En todos los casos, la construcción de la idea del patrimonio ferroviario debe trascender más allá de las locomotoras y el hecho histórico como argumento principal. De esta manera se construye un concepto más amplio, siguiendo la línea de los principios planteados por las organizaciones internacionales que velan por el patrimonio industrial en general (TICCIH, 2003; ICOMOS-TICCIH, 2011) (Figura 2).

El estudio de documentos internacionales que abordan el significado de un lugar y los entornos de obras patrimoniales, la autenticidad, así como la preservación de valores del patrimonio (ICOMOS, 1994; ICOMOS, 1999; TICCIH, 2003; ICOMOS, 2005; ICOMOS-TICCIH, 2011; Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2016; TICCIH-España, 2018), permiten desarrollar el análisis de valores culturales asociados a la escala urbana y arquitectónica en donde se desarrollan bienes del patrimonio industrial. Entre los aportes más significativos se encuentran: el concepto de entorno visual, el significado cultural del lugar, la relación de los valores con la autenticidad y la valoración del impacto patrimonial.

De esta forma, el patrimonio ferroviario adquiere un valor cultural universal. El carácter estructurador del territorio, su valor social que proporciona identidad, el valor

tecnológico y científico en la historia de la producción, así como la singularidad dada por su entorno natural y social; destacan que este bien cultural tiene carácter de permanencia y continuidad (Figura 3).

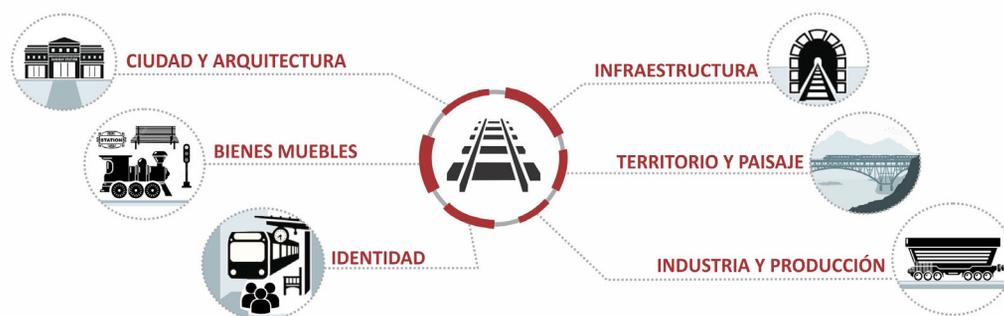


**Figura 3:** Paradero de Julia. En la línea ferroviaria Manzanillo-Bayamo. Situación actual. Provincia Granma. Cuba  
**Fuente:** Elaboración propia (2022)

Respecto al estudio de la arquitectura ferroviaria como sistema integrado y forma de expresión cultural, se han perfeccionado los métodos de investigación, apoyados en la relación sistémica que se establece entre sus partes (Cano, 2015; Magaz, 2021). El ferrocarril es una realidad física y a la vez un fenómeno histórico conformado como sistema socio-técnico. Es un “conjunto complejo y estructurado de elementos técnicos con relaciones de interdependencia que le confieren identidad propia” (Lalana y Santos, 2013, p.127).

La metodología del autor Lopes (2021) considera el inventario como la principal forma de reconocimiento y gestión del patrimonio ferroviario. Define consideraciones para el desarrollo del proceso, a través de una adecuada recopilación y registro de información relevante sobre el bien. Destaca, además, la pertinencia para comprender su significado y función según su tipología.

Por su parte, Lira (2020) presupone premisas para abordar las nociones de importancia cultural, autenticidad e integridad. Enfatiza en la identificación de



**Figura 2:** Esquema síntesis de los elementos principales para la construcción de un concepto de patrimonio ferroviario  
**Fuente:** Elaboración propia (2022)

sus atributos y que el cambio de los mismos en el tiempo es una condición dinámica del bien cultural. Insiste que la autenticidad debe analizarse en el contexto sociocultural en que se encuentra, escuchar en igual medida a todos los actores sociales directamente involucrados y exigir conocimientos técnicos especializados.

En base a estos principios, el autor Borges (2021) propone aspectos como la identificación de atributos ferroviarios. Se basa en la procedencia asociada a los registros del ferrocarril, ubicación, funcionalidad, composición de equipos y su relación con el medio ambiente. Considera el diseño constructivo, técnico y tecnológico, la relación socio-económica y territorial, el material rodante y los bienes muebles como clave para la comprensión de la actividad ferroviaria. Incorpora también el espíritu, sentimiento y otras características inmateriales. El resultado de esta evaluación se traduce en el sentido cultural de la propiedad.

El significado del patrimonio cultural demanda diversas interpretaciones debido a las perspectivas que pueda representar (Herrera y Cuevas, 2021). Es por ello que surgen las interrogantes de quién o qué determina el valor de un sitio, así como los criterios para evaluarlos. El tema del patrimonio cultural va más allá de los elementos arquitectónicos que este puede contener. De manera general, abarca un mundo de historias, tradiciones, estilos arquitectónicos, sensaciones, recuerdos y percepciones. El lugar es parte de la cultura y lo que se vive en el espacio constituye significado esencial para las personas.

El concepto significado "es interpretado en muchas ocasiones como sinónimo de valor" (Jokilehto, 2016, p.29). Al definir el valor relativo de un bien patrimonial, se sugiere establecer una comparación con otros bienes de significado o atributos. Esto, debido a las particularidades de cada uno de ellos. En este sentido, no se debe establecer una similitud entre los conceptos valor-significado, sino más bien referirse al significado de un recurso patrimonial que puede ser asociado a juicios específicos de valor.

Otro enfoque relacionado con el reconocimiento y apropiación social del patrimonio consiste en identificar los valores que la sociedad asigna hacia lo construido, contando con metodologías participativas. Su aplicación genera un binomio de trabajo entre el especialista que está interviniendo en el sitio cultural y la sociedad que coexiste con el bien.

En el contexto latinoamericano destacan los estudios de (Gómez, 2018; Jaramillo, 2021). En este sentido, la apropiación social del patrimonio cultural como eje para su gestión y conservación se refiere a los hechos respaldados en los objetos. Significa que la principal característica de todo bien cultural es que su razón de ser es social. Son expresión de los valores de la sociedad, en este caso de las comunidades.

En Cuba, también se aprecian acertados ejemplos de trabajo con el patrimonio ferroviario. Independientemente de que se necesitan más resultados encaminados a su gestión, los alcanzados hasta el momento evidencian la capacidad adquirida en años de estudio e investigación y la voluntad de reconocer sus valores y significado.

Desde el contexto académico e investigativo, los referentes bibliográficos en el país acentúan el estudio del patrimonio ferroviario desde inventarios del material rodante ferroviario (Tartarini et al., 2017). Se incorporan investigaciones sobre el desarrollo urbano, arquitectónico y territorial asociado al ferrocarril (González, 2012; Lloga, 2014; Villarreal y Rizo, 2017, 2019). Destacan también los que han centrado su atención en el perfeccionamiento de capacidades de administración, conservación, puesta en valor y difusión de bienes históricos (Santamaría et al., 2020), por citar algunos.

Los estudios de caracterización y clasificación arquitectónica que se vinculan a la industria, tienen como objetivo servir de documento histórico de trabajo. Constituyen una red de conocimientos para la conservación integral de los valores de este patrimonio. En este sentido, destacan los valores histórico, social, científico, artístico, ambiental y natural respectivamente, haciendo hincapié en su repercusión sobre la sociedad, el paisaje y el registro intangible. Por ello, se plantea la necesidad de registrar y catalogar los bienes culturales de la industria para asegurar su protección.

Otro elemento a tener en cuenta para el reconocimiento del patrimonio ferroviario es que el proceso de introducción y desarrollo del ferrocarril estuvo fuertemente ligado al territorio. En este sentido, se conforma un binomio que podemos calificar como escenario vital, aquel en que la incidencia del ferrocarril en el territorio, y viceversa, se produce como una relación continuada y a la vez difusa, constituyendo un contenedor de significados.

Todas las consideraciones descritas confirman la oportunidad de poner en juego diferentes perspectivas relacionadas con el estudio del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano. Desarrollar una nueva actitud y enfoque para su reconocimiento, dado la dificultad de comprensión de sus valores, debe cuestionar el propio concepto de patrimonio industrial. Más allá de una apreciación idealista y nostálgica del pasado histórico, existen fuertes contradicciones entre el patrimonio ferroviario y el contexto contemporáneo que deben ser resueltas desde una visión más crítica y renovada.

### 3. Aproximaciones teórico-metodológicas para el reconocimiento del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano

Teniendo en cuenta los principales aportes en el estudio de las fuentes bibliográficas, se asume el desarrollo de un procedimiento analítico basado en la caracterización de los bienes patrimoniales del sistema ferroviario en el suroriente cubano, el análisis de sus valores y la identificación del significado cultural. Estos elementos constituyen la base para establecer criterios generales en el reconocimiento del patrimonio ferroviario de esta

región como forma de expresión cultural, susceptible a proteger y conservar.

El procedimiento no procura el establecimiento de una metodología en sí, sino una secuencia de aspectos que constituyen aproximaciones teórico-metodológicas y precisan el modo de comprender el patrimonio ferroviario del suroriente cubano de acuerdo a sus particularidades. El análisis lógico va de lo general a lo particular y define diferentes niveles de evaluación e interpretación (Figura 4).

La secuencia lógica en que queda definido el procedimiento analítico se desglosa en las siguientes fases:

**1. Análisis de la realidad contextual:** desarrolla el estudio de la relación entre este patrimonio y el contexto económico, político, social y cultural de la época. Está determinado por el período que abarca la etapa de introducción del ferrocarril en el suroriente cubano desde la segunda mitad del siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX, así como la caracterización física geográfica del territorio vinculado al proceso.

**2. Definición y desarticulación del sistema de estudio:** desarrolla la definición del sistema de estudio, en este caso el ámbito físico-espacial que abarcó el sistema ferroviario en el suroriente cubano, lo que permitió el desarrollo de asentamientos, conjuntos ferroviarios, edificios puntuales e instalaciones asociadas al sistema ferroviario en general. Todo ello ha sido posible a partir de la definición de los inventarios, donde se puede verificar la composición de cada subsistema.

**3. Caracterización de los componentes del sistema de estudio:** desarrolla la caracterización del patrimonio ferroviario como sistema. Este análisis se realiza a partir del uso de variables definidas para cada caso.

- **Emplazamiento y relación con el contexto urbano:** permite caracterizar la manera en que se adaptaron las edificaciones ferroviarias al área de emplazamiento y su relación con el contexto inmediato. Se analiza la forma del área de emplazamiento, de manzanas y parcelas, incidencia de la topografía y características de los accesos.

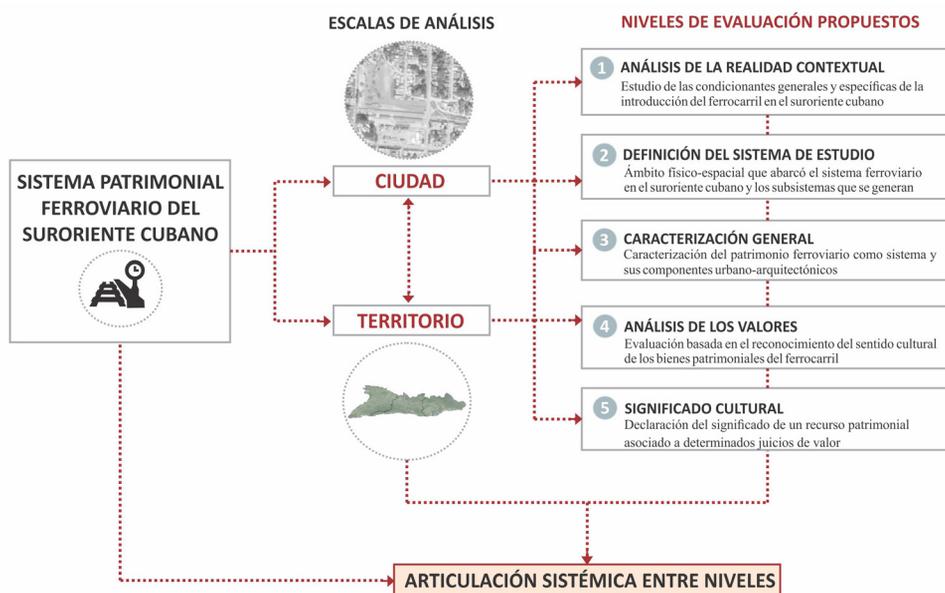
- **Comportamiento planimétrico y espacial:** relaciones funcionales que se establecen en la arquitectura ferroviaria, tanto en los conjuntos ferroviarios como en las edificaciones puntuales. Se estudia la forma, geometría, disposición y relaciones espaciales de los esquemas planimétricos. Incorpora la relación con la vía férrea como elemento articulador en el funcionamiento del sistema ferroviario.

- **Comportamiento estético-formal y volumétrico:** comprende el análisis de las fachadas, sus elementos componentes e integridad, los recursos del diseño empleados, así como el comportamiento estilístico y volumétrico de las edificaciones.

- **Comportamiento técnico-constructivo:** abarca el estudio de los sistemas constructivos, las características de elementos estructurales, los materiales empleados, así como las técnicas constructivas utilizadas en las edificaciones.

**4. Análisis de los valores:** la valoración se desarrolla teniendo en cuenta los valores específicos que define la legislación cubana (ANPP, 2022) y el aporte de criterios valorativos a partir de los elementos analizados en la primera etapa de investigación, en función de las características del objeto de estudio:

- **Valor Histórico:** se manifiesta referido a la ocurrencia de hechos o acontecimientos relacionados con la vida o quehacer de alguna personalidad histórica y la actividad ferroviaria en el suroriente cubano. Analiza la existencia de vestigios considerados un testimonio auténtico del patrimonio ferroviario, representativo de una época



**Figura 4:** Procedimiento analítico para el reconocimiento del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano  
**Fuente:** Elaboración propia (2022)

histórica determinada. De igual manera, considera las fuentes primarias del conocimiento relacionado con el origen y evolución del sistema ferroviario, a partir de la existencia de fuentes documentales que profundicen su valor en la región.

- **Valor Científico-Técnico:** tomando en consideración las respuestas a las necesidades de las soluciones técnico-constructivas desarrolladas en los componentes arquitectónicos del sistema ferroviario en la región. Incluye el análisis de las soluciones tecnológicas para su desarrollo, que expresan una revolución en la técnica referida al empleo de la infraestructura y la máquina a vapor como fuerzas motrices para el funcionamiento del ferrocarril.
- **Valor Artístico:** presente cuando se puedan apreciar aquellos conjuntos y construcciones vinculadas al ferrocarril que ostentan aspectos relevantes desde el punto de vista estético, a través de su estilo arquitectónico o detalles decorativos, dignos de preservar.
- **Valor Ambiental:** considera el nivel de integridad que expresan los elementos o vestigios del patrimonio ferroviario. Debe representar el ambiente propio de su época. De igual manera evalúa su integración con respecto al entorno. Ello se expresa en aquellos conjuntos y construcciones vinculadas al ferrocarril que, debido a su forma o carácter arquitectónico, han llegado a representar un hito a nivel urbano, así como en la estructuración del paisaje y el territorio.
- **Valor Social:** destaca la importancia de este patrimonio desde la perspectiva social, simbólica y cultural. Se analiza la vida, forma y cultura de trabajo en talleres, estaciones e instalaciones asociadas, la transmisión generacional de saberes, la importancia de los movimientos obreros relacionados con el sector ferroviario, así como la identidad de la sociedad en torno al ferrocarril.

**5. Declaración del significado cultural:** Toda vez realizada la valoración, se procede a desarrollar el análisis de los aspectos que destacan al patrimonio ferroviario en el suroriente cubano como forma de expresión cultural.

Estas aproximaciones teórico-metodológicas pretenden analizar el patrimonio ferroviario del suroriente cubano de manera que se comprenda su relación histórica con la ciudad o contexto en el que se desarrolla. Se estudia la estructuración formativa de la arquitectura, su importancia como legado cultural, así como los valores y significación que genera.

El trabajo en el plano teórico profundiza en el conocimiento de la evolución del patrimonio ferroviario en el suroriente de Cuba. Aporta su caracterización y valoración como un hecho urbano-arquitectónico desarrollado en el territorio. Significa un avance en la historiografía de la arquitectura local, regional y nacional. Al desarrollar un estudio sobre un patrimonio de significación urbana y territorial, devela la trascendencia y novedad del tema. Tiene correspondencia con los intereses de diversas instituciones que trabajan por el reconocimiento de los valores del patrimonio industrial y la necesidad de su protección.

## 4. Legado y expresión cultural del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano

El análisis de la realidad contextual posibilita comprender que, en el suroriente de Cuba, el desarrollo ferroviario demostró la capacidad de inserción en el territorio. La instalación de esta tecnología, respondió a acontecimientos que, desde la segunda mitad del siglo XIX, comenzaron a animar la producción minera y azucarera. Por tanto, desde un inicio el ferrocarril constituyó un fenómeno territorial, dado que su función económica esencial fue conectar las minas y áreas azucareras ya establecidas con sus respectivos puertos de embarques.

La región está comprendida por los actuales territorios Granma, Santiago de Cuba y Guantánamo (Figura 5). Forma parte de la porción más ancha del archipiélago cubano. En el siglo XIX, período que abarca la introducción del ferrocarril, se denominaba Departamento Oriental; y estaba estructurado por jurisdicciones. Bayamo y Manzanillo (actual provincia Granma); Santa Catalina del Saltadero y Baracoa (actual provincia Guantánamo) y la jurisdicción Cuba (actual provincia Santiago de Cuba), antigua capital del Departamento Oriental.

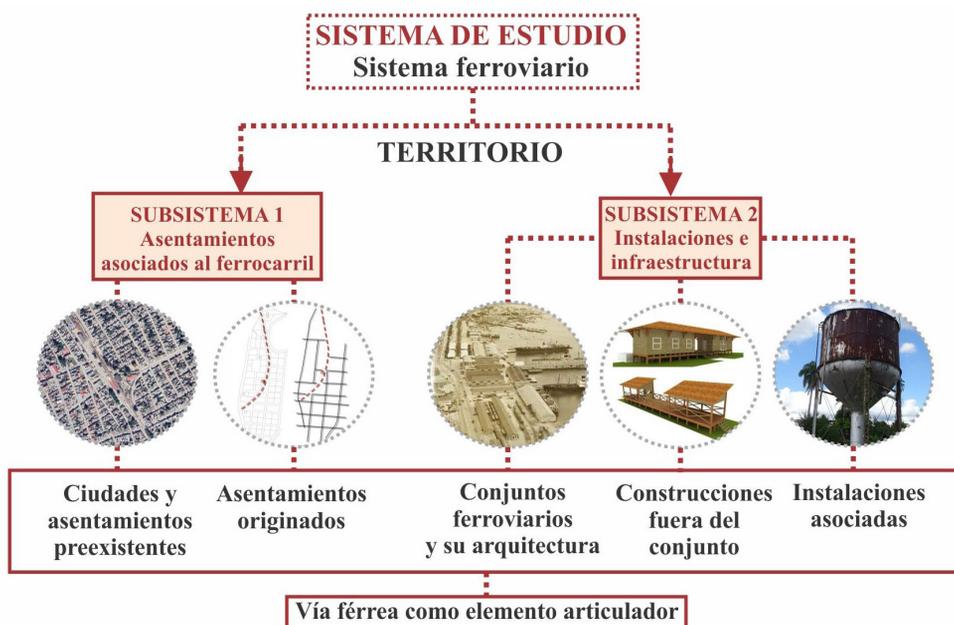
La ubicación de los puertos y el desarrollo económico de las jurisdicciones vinculado a las industrias, influyeron en la conformación del entramado ferroviario. La expansión del camino de hierro propició la integración entre zonas urbanas y rurales, lo que facilitó la movilidad de la población y contribuyó al surgimiento de nuevos asentamientos poblacionales. De ahí que la relación del ferrocarril con los sistemas de asentamientos se desarrollara de manera lineal entre los poblados asociados a los centrales azucareros, y en modo concéntrico hacia las ciudades cabeceras; por ejemplo, las ciudades Santiago de Cuba, Guantánamo y Bayamo.

Al afrontar el estudio del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano, se evidencia la conformación de un sistema estructurado por dos subsistemas: los asentamientos asociados al ferrocarril y las instalaciones e infraestructura vinculadas a su funcionamiento (Figura 6). Desde esta perspectiva, el patrimonio ferroviario valorado como bien cultural pasa, desde una visión contemplativa y aislada del mismo, hacia un enfoque más integrado y se le considera tanto un recurso como un condicionante del propio ordenamiento territorial.

El estudio de un primer subsistema nos acerca al desarrollo de los asentamientos relacionados con la actividad ferroviaria, conformado por las ciudades principales de la región, así como los asentamientos rurales originados o asociados al ferrocarril. Se manifiestan en los tres territorios de la región, pero tuvo un mayor desarrollo en Santiago de Cuba. En el contexto santiaguero existió un mayor número de ferrocarriles, que incidieron directamente en la estructuración y conformación de determinados asentamientos poblacionales.



**Figura 5:** Configuración actual del suroriente cubano y redes ferroviarias patrimoniales  
**Fuente:** Elaboración propia (2022)



**Figura 6:** Sistema de estudio. Patrimonio ferroviario del suroriente cubano  
**Fuente:** Elaboración propia (2022)

El segundo subsistema corresponde a las instalaciones generadas por la implantación del ferrocarril, dígame los conjuntos ferroviarios y su arquitectura asociada, así como las construcciones desarrolladas fuera del conjunto. En esta concepción integral, se relacionan la infraestructura técnica ferroviaria y las edificaciones correspondientes. Tal es el caso de Guantánamo, cuyo sistema ferroviario está estructurado por importantes conjuntos ferroviarios desarrollados dentro de la ciudad y relacionados con otros a nivel territorial. La relación de estos conjuntos con el territorio contribuye a la configuración del paisaje. Suponen un escenario vital del desarrollo ferroviario.

El funcionamiento de cada subsistema posee un elemento de infraestructura básico: la vía férrea. Su análisis permite comprender que constituye el elemento articulador de todos los componentes del sistema ferroviario. Ello permite su integralidad y la relación entre la arquitectura, la ciudad y el territorio.

En todo este proceso, los inventarios han posibilitado ubicar el sistema patrimonial objeto de estudio dentro de un contexto histórico específico. Se determina el período comprendido desde la segunda mitad del siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX como límite, porque corresponde con el proceso de introducción del sistema ferroviario en el suroriente cubano. El aporte al repertorio

temático que se desarrolló en esta región, ocupa un lugar destacado, con una cantidad que asciende a más de 200 bienes patrimoniales vinculados a la actividad ferroviaria (Figura 7).

Los inventarios desarrollados constituyen una herramienta útil para conformar un primer nivel de conocimiento sobre los bienes patrimoniales asociados al ferrocarril en el suroriente cubano. Pretenden identificar y seleccionar elementos de valor arquitectónico singular, lo cual constituye la base para la caracterización de los componentes del sistema de estudio. Los análisis corroboran una mayor representatividad de estos bienes patrimoniales en los territorios Santiago de Cuba y Guantánamo, no así en Granma, donde persisten pocos exponentes.

La caracterización, como siguiente nivel de análisis, constituye un aspecto clave para entender el patrimonio del ferrocarril como realidad física y fenómeno histórico. El proceso posibilita la definición de atributos específicos de los diversos componentes del entorno edificado vinculado a la actividad ferroviaria en el suroriente cubano.

En el estudio de asentamientos originados por el ferrocarril, la estructuración del tejido urbano establece el punto de partida para la caracterización. Constituye el elemento esencial en la forma y composición. El eje ferroviario es el núcleo fundamental que logra organizar y estructurar los asentamientos. Responden al esquema general de estructura concentrada, determinada por la forma de agruparse los componentes arquitectónicos y urbanos (Villarreal y Rizo, 2019). Esto condiciona dos formas de organización del trazado urbano: lineal y nucleado, en ocasiones de conformación irregular, generadas por la irregularidad de la topografía.

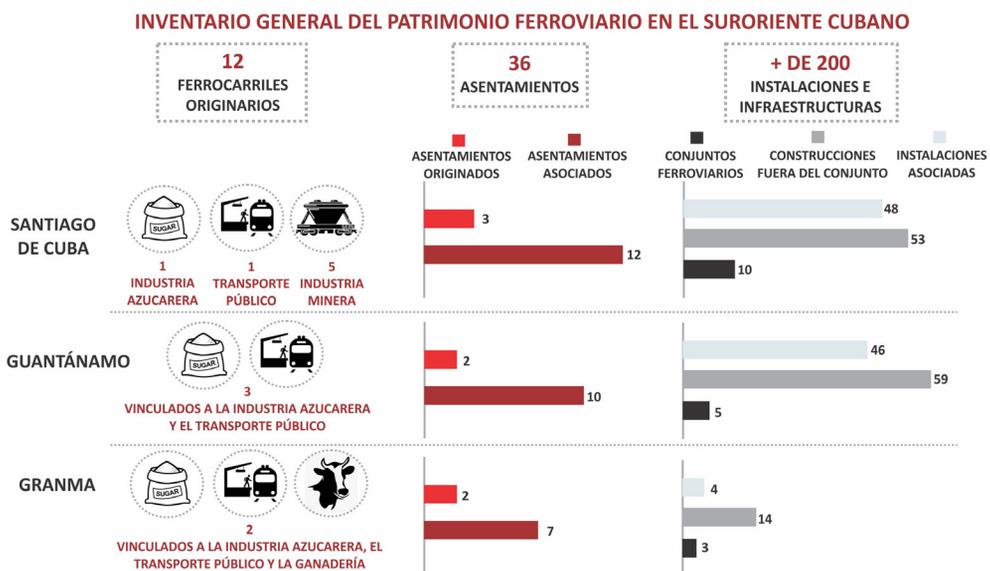
Por otra parte, el estudio de los asentamientos preexistentes y su vínculo al ferrocarril posibilita el

análisis orientado a demostrar la incidencia del camino de hierro sobre las estructuras urbanas. Un ejemplo constituye la ciudad de Bayamo. Los resultados permiten la periodización del proceso de introducción y desarrollo del ferrocarril en esta ciudad. Se analizan las condicionantes generales y los factores que permitieron un mayor desarrollo por etapas. A su vez, se define la síntesis de la incidencia del ferrocarril derivada del análisis de las variables estructura e imagen urbana.

Respecto a la caracterización de la arquitectura de las instalaciones asociadas al funcionamiento general del ferrocarril, se evidencian diferencias entre los asentamientos y las grandes ciudades que albergaban las principales funciones de las empresas ferroviarias, como las ciudades Santiago de Cuba y Guantánamo con mayor representatividad. La caracterización de conjuntos ferroviarios desarrollados en el suroriente cubano permite una mejor comprensión del comportamiento de la arquitectura que los conforman, las funciones de cada construcción, así como su interrelación.

Se destaca una arquitectura desarrollada como resultado de la respuesta a condicionantes específicas de tipos climáticas, socioculturales y económicas de las regiones en las cuales se enmarcaron. Está caracterizada por conjuntos y edificaciones que se adaptan a la topografía, contribuyendo a la imagen armónica y coherente que se aprecia en las diferentes áreas de emplazamiento (Figura 8).

Predominan los esquemas compositivos de plantas concentradas, evidenciándose con mayores resultados las que tienen forma geométrica rectangular, fundamentalmente en componentes arquitectónicos que integran los conjuntos ferroviarios, como edificios de pasajeros, almacenes y naves de reparación. Estos aspectos determinan el lenguaje racional con que dieron respuesta a las variantes planimétricas. Se aprecian edificaciones de uno y hasta dos niveles, con el tipo



**Figura 7:** Inventarios del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano  
**Fuente:** Elaboración propia (2022)



**Figura 8:** Imagen actual del edificio de pasajeros en la estación ferroviaria del norte de Guantánamo. Ciudad de Guantánamo. Cuba

**Fuente:** Elaboración propia (2021)

de fachada simple, algunas carentes de ornamentos y otras con un mejor comportamiento estilístico. Se observa, como elemento identitario, el uso de elementos constructivos como parte del diseño formal de las fachadas. Esto se expresa en los elementos de soporte de colgadizos y cubiertas.

Todos estos elementos constituyen la base para el reconocimiento de los valores del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano. La valoración se expresa en aspectos que tienen una connotación para el contexto local. Sin embargo, se perciben valores cuya relevancia sobrepasa el contexto regional, por lo cual se consideran determinados aspectos significativos.

El valor histórico tiene una alta connotación, tanto a nivel nacional como regional, respectivamente. Primero, por el conocimiento acumulado durante los últimos años en relación al proceso histórico de las industrias minera y azucarera en el suroriente cubano durante los siglos XIX y XX, así como el desarrollo ferroviario en torno a las mismas. Su comprensión va más allá del análisis de la antigüedad del patrimonio ferroviario y su relación con personalidades o hechos. Está determinado por la capacidad del sitio de estimular una relación entre la sociedad y el patrimonio.

Este valor se expresa, además, en la evidencia de soluciones arquitectónicas que constituyen un fiel testimonio de las variantes funcionales empleadas en la conformación de los conjuntos ferroviarios, la ubicación

y disposición de las edificaciones hacia su interior, así como el hábitat de los sectores sociales asociados a la actividad ferroviaria en el suroriente de Cuba. De igual manera, se asevera la existencia de suficientes fuentes documentales y registros relacionados con la memoria histórica del patrimonio ferroviario de la región.

El valor científico-técnico expresa su connotación en los contextos locales. Las soluciones tecnológicas para desarrollar el sistema ferroviario expresan una revolución en la técnica referida al empleo de la infraestructura para el funcionamiento del ferrocarril. Se expresa, por ejemplo, en las soluciones asumidas para la actividad ferroviaria asociada a la minería en el contexto santiaguero, el desarrollo de importantes talleres de reparación en Guantánamo o el vínculo con la actividad portuaria en la ciudad de Manzanillo, Granma.

Se destaca, además, el valor de la vía férrea como principal elemento de infraestructura tecnológica. Es un elemento patrimonial cuya esencia radica en constituir una obra pública de gran significado técnico, histórico, social y económico para el suroriente cubano. Define la modulación, ubicación y jerarquización de los elementos constructivos en torno a ella.

El comportamiento del valor artístico tiene su mayor incidencia en aquellos componentes arquitectónicos con características atípicas, que poseen mayor cantidad de estructuras auténticas y mejor estado de conservación. Persisten varios exponentes en los territorios Guantánamo

y Granma, que atesoran atributos patrimoniales. Los análisis de la composición en fachadas, la forma y diseño de edificaciones, cubiertas y la geometría de los volúmenes, demuestra un comportamiento homogéneo en todos los territorios. Estos elementos enaltecen la calidad estético-formal de la arquitectura vernácula asociada al desarrollo ferroviario en el suroriente cubano.

El valor ambiental demuestra el ambiente característico de la época de desarrollo ferroviario en la región. Esto está dado por el hecho que la mayor parte de los conjuntos ferroviarios estudiados aún se encuentran en funcionamiento. Ejemplo de ello son los conjuntos existentes en la ciudad de Guantánamo. Es de fácil comprensión identificar el ambiente ferroviario a partir de sus construcciones representativas. La integración respecto al entorno se expresa en aquellos conjuntos y construcciones cuyo carácter arquitectónico ha llegado a representar un hito a nivel urbano y territorial.

Respecto al análisis e interpretación del valor social, se demuestra el desarrollo de relaciones identitarias con el patrimonio ferroviario. En el suroriente cubano, al igual que en otros contextos, se ha desarrollado una forma de vida y cultura de trabajo relacionada con el ferrocarril. La transmisión generacional de saberes está representada por la familia ferroviaria y los trabajadores como construcción socio-cultural. El desarrollo del sindicalismo ferroviario y el movimiento obrero también tienen un alto valor para el contexto regional y local.

Los resultados alcanzados permiten sintetizar una serie de regularidades y particularidades que resaltan el significado cultural del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano. Las regularidades destacan el carácter homogéneo en el funcionamiento del sistema ferroviario, cuyo objetivo fue la diseminación del mismo en la región. En tanto, las particularidades posibilitan la apreciación del desarrollo ferroviario específico en cada territorio, lo cual denota un significado cultural propio.

En Santiago de Cuba destacan dos elementos significativos que inciden en la expresión cultural del patrimonio ferroviario: el vínculo de diferentes enclaves mineros con el contexto costero y la integración hacia el interior del territorio. Ambos aspectos posibilitaron la formación de nuevos núcleos poblacionales relacionados estrechamente con el ferrocarril. Se generan, por tanto, importantes significados vinculados a la función práctica del sistema ferroviario, así como su relación con la ciudad y la arquitectura.

La presencia de la bahía santiaguera y su contexto portuario, constituyeron un nodo en el cual confluyeron las principales actividades de los primeros ferrocarriles en el suroriente de Cuba. Es un aspecto de gran significación histórica y cultural, por cuanto influyó en la dinámica socioeconómica del Departamento Oriental. En tanto, la posibilidad de integración hacia el interior del Valle Central de Santiago de Cuba, a través del ferrocarril de Sabanilla a Maroto, constituye un aspecto de importancia en el traslado de la producción azucarera, la transportación pública, el desarrollo de asentamientos y la posterior conexión con el territorio nacional.

En el caso de Guantánamo, el significado cultural del patrimonio ferroviario está determinado por la importancia que representó para el desarrollo tecnológico del territorio. En este contexto, el ferrocarril posibilitó que se iniciara una nueva etapa en el ámbito físico espacial del territorio al contribuir al crecimiento de la variedad de actividades en el espacio edificado, consolidando a la ciudad de Guantánamo como centro económico-financiero. Esto se refleja en el desarrollo de importantes conjuntos ferroviarios que posicionaron a la industria ferroviaria guantanamera a la altura de las condiciones máximas que ofrecía la red de trenes en todo el país.

El ferrocarril controló la conducción de las cargas de varios ingenios guantanameros. La extensión al valle de Guantánamo permitió integralidad en las comunicaciones en el eje puerto-pueblo-planicie. Se logra la conexión entre los objetivos fundamentales de la economía del territorio y constituyó el reflejo de la fuerte penetración del capital norteamericano en la región oriental. Condiciona el surgimiento y relación de poblados que crecieron alrededor de los centrales azucareros, donde se genera una identidad colectiva en torno a la vía férrea y los componentes arquitectónicos asociados, aspectos que contribuyen a la expresión del significado cultural del ferrocarril y su patrimonio.

No menos significativo deja de ser el ejemplo de la actual provincia Granma. La introducción del ferrocarril estuvo condicionada en una primera etapa por los deseos de modernización, unido a la inconformidad con factores económicos impuestos por el gobierno colonial. Sin embargo, debido a la agudización de las contradicciones colonia-metrópolis, el esperado avance tecnológico no hizo incursión sino hasta 1910, bajo otras condiciones de poder político en Cuba, y nuevas necesidades económicas y sociales.

En este contexto, el ferrocarril tiene una significación expresada en la incidencia de sus instalaciones en la estructura urbana de la ciudad preexistente. En casos como Bayamo y Manzanillo, las estaciones principales se configuraron en zonas de la ciudad que llegaron a competir con los respectivos centros tradicionales. Se desarrollan ejes comerciales que vinculan el centro histórico con la estación. El trazado ferroviario constituye un eje vinculante de la confluencia de relaciones entre las diferentes partes de la ciudad, dada su posición respecto a la trama urbana. Estos aspectos generan importantes relaciones entre el significado de los espacios arquitectónicos y las particularidades de los sitios asociados.

De manera general, se corrobora que el patrimonio ferroviario del suroriente cubano se configura como una forma de expresión cultural. El significado que alcanza está definido por varios elementos: la escala territorial y el carácter integral del sistema ferroviario, la diversidad de elementos que lo componen y la existencia de una dinámica propia, mediante subsistemas funcionales que posibilitan la interrelación entre ellos. El proceso de articulación significativa de estos elementos componentes, acorde a la realidad objetiva, los recursos materiales y a los valores que condicionan su conformación, expresa la estructuración de un sistema

de significados con una comprensión, identidad y reconocimiento por parte de la sociedad.

## 5. Consideraciones finales

El debate abierto sobre el reconocimiento del legado histórico ferroviario en diferentes países suscita en la actualidad numerosas interrogantes y se expresa en una diversidad de planteamientos en cuanto a sus fundamentos conceptuales. Los nuevos modelos enfocan la mirada hacia elementos patrimoniales del territorio que, por su valor o interés, merecen su aprovechamiento y conservación.

Las aproximaciones teórico-metodológicas propuestas para el reconocimiento del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano se basan en el carácter cultural del mismo. Posibilitan determinar las características, valores patrimoniales y significado de los bienes ferroviarios. Los análisis amplían el nivel de conocimiento de la evolución urbano-arquitectónica del patrimonio edificado, al profundizar en su comportamiento como exponentes del patrimonio industrial.

El patrimonio ferroviario que atesora esta región de Cuba ostenta valores que lo hacen destacar como forma de expresión cultural. A su vez, se generan diferentes niveles de significación: los significados vinculados a la función práctica de la arquitectura y el significado reflejo de los valores que condicionan las obras.

## 6. Agradecimientos

El presente trabajo ha sido posible gracias al desarrollo de una estancia de investigación asociada al Dipartimento di Architettura (DiDA) de la Università degli Studi di Firenze (Unifi), Italia. Resultado de la beca de especialización concedida por la Organización Internacional Italo - latino americana (IILA) en el año 2021, que otorga becas a ciudadanos provenientes de países latinoamericanos para realizar pasantías pos universitarias de especialización. Formó parte del plan de formación doctoral del investigador principal, inscrito en el Programa de Doctorado en Patrimonio Cultural de la Universidad de Oriente (UO). Agradecemos la posibilidad del desarrollo profesional, la inserción a las actividades que desarrolla el Cultural Heritage Management Lab (CHMLab) de la universidad de acogida y el intercambio académico entre las instituciones.

Cómo citar este artículo/How to cite this article: Villarreal Quevedo, F. y Rizo Aguilera, L. (2023). Reconocimiento del patrimonio ferroviario en el suroriente cubano como forma de expresión cultural. Aproximaciones teórico-metodológicas. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 12(23), 125-136. doi: <https://doi.org/10.18537/est.v012.n023.a10>.

## 7. Referencias bibliográficas

- ANPP (2022, mayo). *Proyecto de Ley General de Protección al Patrimonio Cultural y al Patrimonio Natural. Asamblea Nacional del Poder Popular*. V Período de Sesión Extraordinaria. IX Legislatura. Cuba. <https://www.parlamentocubano.gob.cu/index.php/noticias/disponibles-para-la-poblacion-proyectos-de-leyes>
- Borges, B. (2021). Propuesta teórico-metodológica para la evaluación de bienes culturales ferroviarios. *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (44), 75-97. [https://www.tstrevista.com/sumarios/sum44/sumario\\_44\\_005\\_es.asp](https://www.tstrevista.com/sumarios/sum44/sumario_44_005_es.asp)
- Cano, J. (2015). Patrimonio ferroviario y arqueología industrial en el estado de São Paulo (Brasil): el Projeto Memória Ferroviária. *Anales de Arqueología Cordobesa*, 25(26), 279-308. <http://hdl.handle.net/10396/15820>
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2016, mayo). *Plan de identificación, protección y puesta en valor del patrimonio histórico cultural ferroviario*. FFE. [https://www.ffe.es/patrimonio/pdf/Plan\\_PHCF.pdf](https://www.ffe.es/patrimonio/pdf/Plan_PHCF.pdf)
- Gómez, P. (2018). *Metodología para la identificación de valores en sitios patrimoniales*. Unidades de Apoyo para el Aprendizaje. [http://132.248.48.64/repositorio/moodle/pluginfile.php/1667/mod\\_resource/content/4/contenido/index.html](http://132.248.48.64/repositorio/moodle/pluginfile.php/1667/mod_resource/content/4/contenido/index.html)
- González, R. (2012). *La arquitectura ferroviaria en la provincia de Cienfuegos*. [Tesis de pregrado, Universidad Central Martha Abreu de Las Villas]. <https://dspace.uclv.edu.cu/handle/123456789/1093>
- Herrera, E. y Cuevas, M. (2021). Valoración perceptual del patrimonio cultural: comparativa de métodos cualitativos. *Pädi Boletín Científico de Ciencias Básicas e Ingenierías del ICBI*, 8(16), 126-137. <https://doi.org/10.29057/icbi.v8i16.6243>
- ICOMOS (1994, 1-6 November). *The Nara Document on Authenticity*. General Assembly of ICOMOS. <https://www.icomos.org/en/resources/charters-and-texts>
- ICOMOS (1999, 26 November). *The Burra Charter. Charter for Places of Cultural Significance*. General Assembly of ICOMOS. <https://www.icomos.org/en/resources/charters-and-texts>
- ICOMOS (2005, 21 October). *Xi'an Declaration on the Conservation of the Setting of Heritage Structures, Sites and Areas*. General Assembly of ICOMOS. <https://www.icomos.org/en/resources/charters-and-texts>
- ICOMOS-TICCIH (2011, 28 November). *The Dublin Principles. Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes*. General Assembly of ICOMOS. <https://www.icomos.org/en/resources/charters-and-texts>

- Jaramillo, G. (2021). Nuevos desafíos entre el discurso oficial y local del patrimonio cultural inmueble. *Territorios*, (44), 1-21. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.8033>
- Jokilehto, J. (2016). Valores patrimoniales y valoración. *Conversaciones-ICCRROM*, (2), 20-32. <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/conversaciones/article/view/10885>
- Lalana, J. y Santos, L. (2013). Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario. *Actas del VI Congreso Conservación del patrimonio industrial y de la obra pública en España*. TICCIH-España. <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/27618>
- Lira, F. (2020). Desafios contemporâneos da significância cultural, integridade e autenticidade do patrimônio cultural: teoria e prática. *Oculum Ensaios*, 17, 1-22. <https://seer.sis.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/4365>
- Lloga, R. (2014). La arquitectura asociada a los ferrocarriles en el Occidente de Cuba (1837-1898). *Quiroga. Revista de Patrimonio Iberoamericano*, (5), 86-99. <https://revistaquiroga.andaluciayamerica.com/index.php/quiroga/article/view/78>
- Lopes, J. (2021). Algunas cuestiones sobre el inventario del patrimonio industrial ferroviario. *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (44), 53-61. [https://www.tstrevista.com/sumarios/sum44/sumario\\_44\\_003\\_es.asp](https://www.tstrevista.com/sumarios/sum44/sumario_44_003_es.asp)
- Magaz, J. (2021). Aportaciones metodológicas para un inventario patrimonial del legado ferroviario como base para un sistema territorial de patrimonio minero industrial en las comarcas de El Bierzo y Laciana (León, España). *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (44), 152-173. [https://www.tstrevista.com/sumarios/sum44/sumario\\_44\\_008\\_es.asp](https://www.tstrevista.com/sumarios/sum44/sumario_44_008_es.asp)
- Méndez, R. y Cuéllar, D. (2017). Apuntes sobre la construcción del patrimonio ferroviario en España durante el siglo XX: identidad y museos. *Oculum Ensaios. Dossier Patrimonio Cultural Iberoamericano*, 14(2), 275-292. <https://seer.sis.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/3895>
- Santamaría, A., Acosta, Z., Colina, D., Corrales, I., Díaz, R., Fernández, E., González, J., González, Y., Hernández, M., Pell, I., Ramírez, M., Rivero, R., Sokol, M., Torres, O., Vera, A. y Villegas, D. (2020). *Ferrocarril, historia, espacio y patrimonio en Cuba*. DIGITAL CSIC. (Ed.) <https://digital.csic.es/handle/10261/210063>
- Tartarini, J., Pell, I., Lloga, R. y Sanabria, K. (2017). *Arquitectura ferroviaria de América Latina. Cuba y Argentina*. Consejo Nacional de Patrimonio Cultural de Cuba, Comisión Nacional de Monumentos, Ministerio de Cultura de Argentina y Comisión Nacional de Monumentos, Lugares y Bienes Históricos (Ed.) [https://digital.csic.es/bitstream/10261/220582/1/arquitectura\\_feroviaria\\_cuba\\_argentina.pdf](https://digital.csic.es/bitstream/10261/220582/1/arquitectura_feroviaria_cuba_argentina.pdf)
- TICCIH (2003, 17 de julio). *Carta de Nizhny-Tagil sobre el Patrimonio Industrial*. ICOMOS. <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>
- TICCIH-España (2018, 17-19 de mayo). Carta de Sevilla. *VIII Seminario de Paisajes Industriales de Andalucía. Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces*. <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-de-Sevilla-de-Patrimonio-Industrial-febrero-2019.pdf>
- Villarreal, F. y Rizo, L. (2017). El patrimonio ferroviario en Santiago de Cuba: aportaciones a la conformación urbano arquitectónica del territorio. *Oculum Ensaios. Dossier Patrimonio Cultural Iberoamericano*, 14(2), 293-309. <https://seer.sis.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/3896>
- Villarreal, F. y Rizo, L. (2019). Patrimonio ferroviario urbano-arquitectónico en el suroriente de Cuba. *Revista Arquitectura y Urbanismo*, 40(1), 23-36. <https://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/517>