



Oficina del Historiador de la Ciudad de Camagüey



Camagüey, 2021

Entre la historia y la leyenda. La locomotora 11, viajera desde Panamá

Lic. Yudel Estupiñán Ponce de León

MSc. Bárbara Oliva García

En la década de 1970 se realizan diversas reuniones internacionales con el propósito de actualizar e incluir los resultados más importantes de los debates patrimoniales que habían tenido lugar en esos años. Los estudios sobre la cultura, la identidad y el patrimonio quedan reflejados en varios documentos, entre los más importantes se encuentran, *La Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural, 1972, Carta de Turismo Cultural, 1976, Carta de México en Defensa del Patrimonio Cultural, 1976*, hasta otros más contemporáneos que establecen directrices para el manejo de los bienes patrimoniales.

En la actualidad la definición de patrimonio cultural es una de los más polémicas en el ámbito culturoológico, en permanente desconstrucción desde su noción más antigua como parte de la herencia del patrimonio personal adquirido o testimonio de un pasado hasta enunciaciones modernas que lo perciben a modo de

«construcción social», expresión de los bienes materiales y espirituales, símbolos identitarios de sujetos grupales o individuales que conforman la cultura de la propia humanidad, lo que comprende estudios cada vez más especializados. En la Carta de Cracovia, se reconoce al patrimonio cultural como *«... el conjunto de las obras del hombre en las cuales una comunidad reconoce sus valores específicos y particulares y con los cuales se identifica»*.¹

Entre las clasificaciones de las tipologías del patrimonio, existe el patrimonio industrial, aquel que se encuentra estrechamente ligado a los aportes humanos en el campo de las innovaciones técnicas y científicas, con repercusión en los diversos modos de producción y sociedades. La Revolución industrial es un acontecimiento que marcó un ascenso hasta nuestros días en los conocimientos y las innovaciones aplicadas a múltiples tecnologías que condujeron a avances científicos y tecnológicos insospechados por la humanidad, sin embargo, esas evidencias en pocas ocasiones eran reconocidas por su valor patrimonial.

En 1978, se fundó el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) -órgano asesor del Consejo Mundial de Monumentos y Sitios Históricos, (ICOMOS)- que realizó una labor discreta en este sentido, posterior a la segunda guerra mundial creció el interés por las reminiscencias manufactureras, y con el cambio de tecnología en grandes industrias en Estados Unidos de América, Japón y otros países se generó un movimiento de exhibición que cautivó a una gran masa de público, algunos interactuaban por primera vez con esos artefactos y otros eran atraídos a partir de su universo cultural.

En 2003, a veinticinco años de instituido el TICCIH, en la reunión celebrada el 17 julio, en Rusia, fue aprobada la Carta Nizhny Tagil, casi dos décadas después, es el documento más completo que recoge la definición, herramientas y valoración para el inventario, catalogación y conservación del patrimonio industrial, entre otros aspectos significativos del mismo, define el patrimonio industrial como:

«...se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos

¹ Lourdes Gómez Consuegra, (compiladora.): *“Carta de Cracovia”*. Documentos Internacionales de Conservación y restauración, CECONS, Universidad de Camagüey, Camagüey, 2004, p. 237

*consisten en edificios y maquinarias, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación».*²

Desde esa fecha los centros de interpretación sobre el patrimonio industrial y los museos de ese tipo se han extendido como parte de las necesidades cognitivas de los visitantes a ciudades, poblados o zonas fabriles donde procesos productivos, maquinarias, utensilios e inmuebles se unen a los estudios de tradiciones laborales, costumbres, memoria cultural y otros aspectos relevantes de la fuerza de trabajo de estos espacios, vínculo que se transfiere al entorno.

En Cuba, son exiguos los estudios de este tipo, algunos museos desde la praxis en sus inicios, hoy con mayor preparación en el tratamiento del tema han ponderado la presencia y conocimiento del patrimonio industrial; Katia Cárdenas Jiménez, directora del Centro de Gestión Cultural de la Oficina del Historiador de la Ciudad de la Habana, comentaba la aceptación de una ruta cultural con la temática³ incluida en el Programa de *Rutas y Andares*. No obstante, la cifra de esta tipología en la lista para declaratoria de Monumentos locales y nacionales es pobre y la representatividad escasa en la lista del Patrimonio Mundial.

El país cuenta con pocos museos de tecnología, en menor medida centros interpretativos que de formas independientes o adjuntos a industrias puedan mostrar los aspectos más significativos de los procesos productivos, tecnologías artesanales o industriales, articulación a modos de vida, que sean capaces de generar conocimientos y actitudes responsables «Los museos especializados en

² Lourdes Gómez Consuegra (compiladora.): *Carta de Nizhny Tagil en Documentos Internacionales de Conservación y restauración*, CECONS, Universidad de Camagüey, Camagüey, 2004, p. 276

³Entrevista televisiva a Katia Cárdenas, directora del Centro Cultural Patrimonio Cultural de la Oficina del Historiador de La Habana, donde confirmaba lo que representó para el público acercarse a lugares de gran connotación industrial en La Habana.

técnica e industria y los sitios industriales conservados son dos medios importantes de proteger e interpretar el patrimonio industrial».⁴

En el caso del patrimonio industrial ferroviario solo existen dos museos, el Museo del Ferrocarril, en La Habana, que refleja la historia del ferrocarril, con énfasis en la región occidental y el Museo Ferroviario de Camagüey que no se encuentra inaugurado de manera oficial, aunque posee un área expositiva concluida dentro del inmueble y un sitio en el exterior que muestra una exposición de 6 locomotoras y un zepelín.

El siglo XIX convierte la Isla por excelencia en un gran centro productor para el mercado internacional, especialmente desde 1818 que se autoriza el libre comercio con el extranjero. Cuba deja de ser una colonia militar y se transforma para España en un centro económico de gran significación, azúcar, café, mieles, ron y tabaco constituyen los principales rubros exportables,⁵ sin embargo, la metrópolis española estaba incapacitada para explotar con una política de inversiones el desarrollo de la producción, infraestructuras y organismos funcionales.

La economía plantacionista en el occidente del país impulsó el desarrollo azucarero, los hacendados criollos, conscientes de la plataforma económica que defienden como clase social invierten grandes capitales en la mano de obra esclava, la introducción de adelantos tecnológicos para sus ingenios, en los caminos y puertos principales, en el boom ferroviario que a partir de 1840 dinamiza la industria azucarera.

La trilogía de centro productor- ferrocarril-puerto exportador, se impone en los nuevos contextos socio-comerciales «...*el ferrocarril y no la máquina de vapor aplicada al trapiche, es el primer elemento de la revolución industrial que transforma completamente las condiciones cubanas de producción*». ⁶ En 1860,

⁴ Lourdes Gómez Consuegra (compiladora.): *Carta de Nizhny Tagil en Documentos Internacionales de Conservación y restauración*, CECONS, Universidad de Camagüey, Camagüey, 2004, p. 276

⁵ El investigador Manuel Moreno Fraginal, en su obra *El Ingenio*, expone de forma explícita las ventajas económicas que ofrecía la Isla para España, que reexportaba muchos de estos productos a Europa y en el proceso de expansión estadounidense se complementaba este mercado.

⁶ Manuel Moreno Fraginal: *El Ingenio*, tomo 1, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1978, p-151.

más de las 500 000 toneladas de azúcar de la Isla, el 80 %, se trasladaba por los caminos de hierro.

El panorama económico en la jurisdicción de Puerto Príncipe, en la primera mitad del siglo XIX, era similar a otras regiones de Cuba. La ciudad mediterránea crece paulatinamente hasta convertirse en la tercera en importancia del país al calor de su consolidación económica, basada fundamentalmente en la explotación ganadera, las actividades agrícolas y el comercio de contrabando, a la vez que dibuja un rostro cultural singular donde las ideas de la ilustración dejan su huella de disímiles formas. En 1860, la ganadería representaba el 29,3 % de la producción agropecuaria en Puerto Príncipe, mientras el azúcar ascendió a un 52,3 %.⁷

En este contexto regional, el proyecto ferroviario local después de varios años de iniciados se hace realidad el 25 de diciembre de 1851, con la conclusión de los 72 kilómetros de vías desde Nuevitas hasta Puerto Príncipe, en medio de un periodo que algunos consideran la «fiebre del raíl cubano», caracterizado por una febril actividad constructiva en el país para garantizar la prolongación de rutas férreas y el surgimiento de otras, para 1868, habían en Cuba 1262 kilómetros de vías, con el funcionamiento de veintiuna compañías ferroviarias, un parque de 176 locomotoras, 179 carros auxiliares para el combustible, 2031 vagones de cargas con casillas para azúcar, ganado y otras mercancías y 264 coches de pasajeros de diversas clases.⁸

El ferrocarril aprovecha la regularización de los elementos técnicos y la producción masiva de materiales ferroviarios a nivel internacional que abarataron los costos inversionistas en la Isla. El país tenía 0,749 kilómetros de vías x 1000 habitantes, aunque no siempre transcendían los límites regionales.⁹

Al iniciarse la Guerra de los Diez Años entre 1868 y 1878:

«...en la jurisdicción de Puerto Príncipe 83 ingenios, de ellos 24 eran movidos por máquinas de vapor y 59 eran de tracción animal. Con la

⁷ Instituto de Historia de Cuba: *Historia de Cuba. La colonia, evolución socioeconómica y formación nacional*. Editorial Política, 1994, p-486.

⁸ Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez: *Caminos para el azúcar*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1987, pp- 115-120.

⁹ *Ibíd.*

incorporación de sus propietarios a la guerra y con la liberación de los esclavos, la agroindustria azucarera fue prácticamente abandonada y destruida. Solo en la zona más próxima a la villa de Santa María del Puerto del Príncipe (hoy ciudad de Camagüey) se reportaban anterior a la guerra 13 ingenios que en total tenían 343 caballerías de tierra cultivadas».¹⁰

Panorama que cambia drásticamente durante la guerra, que tuvo entre sus escenarios principales la extensa región del Camagüey, al concluir la misma existían 2 ingenios y un potrero.¹¹

En 1881, vive la región camagüeyana un renacimiento de la agroindustria azucarera, existe la posibilidad de aprovechar las ventajas del ferrocarril, principalmente en la zona norte de la misma, lugar donde se asentaban la mayor cantidad de centrales o trapiches y a los que el ferrocarril prestaba sus servicios, empresa que sufrió los efectos de la gesta. En el término municipal de Nuevitas cerca de Minas se construyen dos nuevos centrales, “Redención” desmantelado en 1895 y “El Congreso”, construido por dos camagüeyanos, poseía línea férrea propia. Fue desmantelado al quedar en manos de uno de sus fundadores y propietario, para usar sus maquinarias en uno nuevo en proceso de construcción, el mismo llegaría hasta inicio del siglo XXI.

En 1883, el rico comerciante de víveres y banquero de Nuevitas Bernabé Sánchez Adán, descendiente de antigua familias establecidas en Puerto Príncipe a comienzo del siglo XVII, procedentes de Yucatán por la parte paterna y de Tenerife en las Islas Canarias por la materna, fundó el central Senado. Sánchez Adán en 1881 junto al médico nuevitero Melchor Bernal Varona había fundado el central “El Congreso”. Este ingenio, «...1882 obtuvo en la zafra del año siguiente 2549 bocoyes de azúcar de 1500 libras cada uno, fue el primero que incorporó los sacos de yutes para el envase del azúcar que economizaba el costo del embalaje

¹⁰ Gerson Herrera Pupo: *Concentraciones azucareras en Camagüey. Condicionantes de su consolidación territorial*. Revista Arquitectura y Urbanismo vol.35. no. 1, La Habana enero- abril 2014.

¹¹ Juan Torres Lasqueti: *Colección de datos históricos -geográficos y estadísticos de Puerto del Príncipe y su jurisdicción*. Ediciones El Lugareño, Camagüey, 2016, p-196.

de los productos y facilitaba la transportación».¹² Bernal Varona al dejar la propiedad en manos de Bernabé Sánchez fundó en 1891 un nuevo central “Lugareño”, nombre en honor al promotor del ferrocarril local Gaspar Betancourt Cisneros “El Lugareño”.

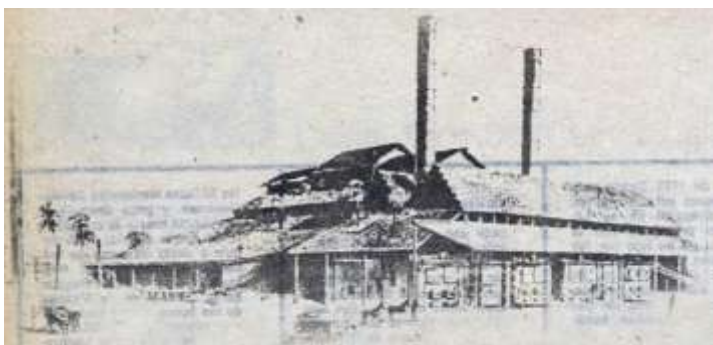


Ilustración 1 Central Senado 1888

Durante el desarrollo de la Guerra Necesaria de 1895 sus dueños contribuyeron monetariamente para evitar su destrucción «Sus propietarios pagaron a los mambises 1000

pesosoros para evitar en 1898 que el central fuera

destruidos»¹³, aunque uno de sus hijos Bernabé Sánchez Batista fue comandante del Ejército Libertador, durante los primeros años de instaurada la República fue miembro del Partido Conservador y gobernador de Camagüey entre 1913 y 1917. En 1904 Bernabé Sánchez Adán reorganizó sus negocios ahora denominados “Bernabé Sánchez e Hijos” a través de la cual sus doce hijos de sus dos matrimonios pasaron a tener participación en la junta directiva del central Senado, en la que eran además colonos con grandes extensiones de tierras propias. El fundador del ingenio estuvo al frente del mismo hasta 1921, luego asumen tres de sus hijos del primer matrimonio; Álvaro, Pedro y Bernabé Sánchez Batistas la dirección del central hasta finales de la década del treinta en que sus medios hermanos pasan también a ser parte íntegra de la junta directiva, principalmente Emilio Sánchez Laurent y su hermano mayor Jorge, que en 1951 pasó definitivamente a propiedad total de él y sus hermanos.

Durante la Primera a Guerra Mundial el central Senado implementó amplios procesos de modernización que le permitieron mantenerse competitivos durante el

¹² Apuntes de Raúl Juárez Sedeño. Fases del desarrollo azucarero en Camagüey, etapa capitalista. Camagüey: Archivo Histórico Provincial de Camagüey. p.2.

¹³ Guillermo Jiménez Soler: *Las empresas en Cuba*. 1958. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014, p.185.

auge de la producción de azúcar de caña que la guerra estimulaba. El mismo montó potentes maquinarias, dos descargadoras y dos desmenuzadoras, seguidas de dos juegos, uno de tres trapiches y otro de cuatro. Articularon una batería de calderas con 4 180 caballos de fuerza, 34 centrífugas, nueve defecadoras de 5 000 galones cada una, dos evaporadores de triple efecto y uno de cuádruple con 25 100 pies de superficie calórica. Junto a cuatro tachos de punto y diez cristalizadores abiertos y ocho al vacío.

La principal variedad de gramínea sembrada eran las Cristalina y Blanca, para ello no empleaban fertilizantes ni regadío, algo muy habitual. Para su transportación al ingenio se había construido una red de 40 km de ferrocarril de vía estrecha y ancha, contaban con 412 fragatas, 20 vagones para azúcar y diez locomotoras, aunque diversas fuentes apuntan a que llegó a tener diecisiete en total, de diferentes modelos y marcas entre las que sobresalían las de tipo *Baldwin* y *Vulcan*.



Ilustración 2 Central Senado década de 1940

En 1951 la Comisión Técnica Azucarera reflejaba los costos de producción del central Senado que eran de \$15.85 por cada saco de 325 libras, muy por debajo de la media de \$17.87 del país y sus activos totales estaban valorados en \$9 250 082. A fines de la década de 1950, el Senado era el número 24 en capacidad de producción que ascendía a 450 000 @ de caña diarias, su RI alto de 13. 63 que lo posicionaba en el lugar 16 en el país. Era el décimo en propiedades de tierras propias con 2691 caballerías. Esta gran industria daba trabajo a 4 100

trabajadores durante las zafras siendo el número 26 por su cantidad de empleados, tenía anexa una destilería, y contaba con su propio aeropuerto.

El central Senado fue el más importante entre los pertenecientes a familias descendientes de la sacarocracia criolla del siglo XIX que habían fundado ingenios azucareros. El mismo se posicionaba entre los más significativos de capital no estadounidense.



Ilustración 3 Central Senado 1950

Al triunfo de la revolución cubana el 1 de enero de 1959 se mantuvo en manos de sus propietarios descendientes de Bernabé Sánchez Adán hasta 1960 en que fue nacionalizado por el gobierno, pasándose a llamar Central Agroindustrial “Noel Fernández” unidad 520 en los primeros años de la revolución.

Con la Tarea Álvaro Reynoso a inicio del siglo XXI, fue desmantelado, y sus principales dependencias se convirtieron en almacenes de granos y producción de pastas alimenticias, labor que no está relacionada con el procesamiento de la caña de azúcar o de algunos de sus derivados. En la actualidad su cercanía al antiguo central Sierra de Cubitas (antiguo Lugareño) permitió su unificación en una sola empresa agropecuaria reconocida como Noel Fernández, para utilizar sus edificaciones industriales en el asentamiento agroindustrial azucarero Senado. Los asentamientos agrícolas mantienen su dependencia socio original, poseen la mayor parte del patio ferroviario que sirve a los nuevos usos productivos y al asentamiento, aunque algunos de sus centros de acopio y de limpieza fueron desmontados, así como pocos kilómetros de vías férreas.¹⁴

¹⁴ HERRERA PUPO, Gerson. "El Patrimonio Agroindustrial Azucarero de la provincia de Camagüey". Directora: Anelis Marichal González. Tesis de doctorado (no publicada). Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, La Habana, 2008, p.94.

El Dr. C. Gerson Herrera Pupo como parte de su trabajo *“El patrimonio agroindustrial azucarero de la provincia de Camagüey”*, propone por los valores históricos, estéticos, social, científico –técnico y paisajístico al Central Noel Fernández, antiguo Senado, la categoría de Monumento Local.

Imaginario histórico, una locomotora que viaja desde Panamá

Una de las iniciativas de la Oficina del historiador de la ciudad de Camagüey al adquirir el antiguo inmueble sede de la Estación de Viajeros -una de las más importante del país- fue convertir el espacio en un museo de tecnología industrial ferroviaria, conforme al guion museológico aborda la evolución del ferrocarril en la región camagüeyana, las compañías más importantes que operaron en la zona y la huella dentro de la sociedad.



Ilustración 4 Locomotora 11. Central Senado

Entre las acciones acometida por el Museo Ferroviario se encuentra el registro y búsqueda de información sobre los exponentes obtenido a través del coleccionismo científico. En estos momentos el estudio del parque rodante compuesto por seis locomotoras y un zepelín arroja informaciones que muestran diversidad de procedencias, fábricas, características, usos, entre otros rasgos.

La indagación con antiguos trabajadores de los centrales donde laboraron las máquinas, permite ampliar el registro brindado por el Ministerio de la industria azucarera, Minaz, exiguo para complementar otros datos imprescindibles en el estudio del patrimonio industrial ferroviario.

La perspectiva del estudio se inició con la búsqueda de información de la locomotora número 11 que laboró por más de cinco décadas en el central Senado, fabricada en 1916 por Vulcan Iron Works, Wilkes – Barre, Estados Unidos, con

número de serie 2577. Se desconoce el año de su arribo a Cuba, pero sí que fue adquirida por Bernabé Sánchez Adán para su central.

Trabajó en la función de máquina de camino, en el movimiento de vagones cargados de caña al basculador y otros movimientos que fueran necesarios en el patio ferroviario del central, también laboró en préstamo durante algunas zafras azucareras en el central Sierra de Cubitas antiguo “Lugareño”, aunque no se conoce con exactitud los años que prestó sus servicios en este ingenio. En el año 1974 se le cambio el número por acuerdo entre los Ministerio de Transporte y el Ministerio de la Industria Azucarera por el 1568.

Fue trasladada al central Patria de la provincia Ciego de Ávila el día 20 de octubre de 2012, con fines expositivos en el Museo Provincial de la Agroindustria Azucarera. Forma parte de las colecciones del Museo Ferroviario de la Oficina del Historiador de la Ciudad de Camagüey a partir del 24 de marzo del 2019.

Ante la carencia de fuentes bibliográficas sobre la locomotora se requirió el empleo de fuentes orales que permitieran precisar datos más allá de sus características técnicas.

Características técnicas de la Locomotora.

Fabricante	VIW Vulcan Iron Works, Wilkes – Barre, USA
Clase:	2 – 6 – 0.
No. de serie:	2577.
Año de fabricación	1916
Trocha	561/2´´.
Peso en toneladas	60 Ton.
Diámetro de ruedas motrices	495/8´´.
Diámetro de cilindros	17´´ x 24´´
Esfuerzo tractivo	21 232,66 Lb/pulg ²
Tipo de válvulas	PLANAS.
Mecanismo distribución	WALSCHAERTS.
Peso trabajando	130 392 Lb.
Clase de combustible	FUEL – OIL.
Capacidad de combustible	1800 Galones.
Capacidad de agua	3500 Galones.
Tramo de voladoras	11´ - 9´´

Tramo de máquina	17' - 5''
Tramo de máquina y alijo	44' - 85/8''.
Alto	13'
Ancho	9' - 10''
Largo	52' - 8''
Presión autorizada por fabricante	160 Lb.
Clase de caldera	NO PERALTADA
Diámetro de caldera	4' - 9''
Clase de vapor	SATURADO
Cantidad de fluses	163

Uno de los entrevistados fue Roberto Miguel Miranda Martín, de 76 años, con una memoria extraordinaria, un señor vivaracho que tiene el privilegio de proceder de una familia de ferroviarios, su abuelo Miguel Miranda, fue el jefe del taller de maquinado del central Senado desde la década de 1940.

Afirma Roberto que por tradición familiar posee la información que la locomotora número 11 procedía de Panamá, había laborado allí en la construcción del canal panameño, luego fue adquirida por Emiliano Sánchez, porque era de segunda mano y su precio era más económico. A su llegada a Camagüey integró el parque de locomotoras de ese central, a la vez que circuló por los ramales de las fincas adyacentes del rico propietario.

El periodista Rolando Sarmiento Ricart en “*Múltiples versiones sobre una locomotora que apareció enterrada en Senado, Camagüey*” entrevistó a Oliverio Ortiz Águila, nieto e hijo de maquinistas, y sobrino del célebre pelotero Roberto Ortiz, asegura que él hace más de 45 años manejó la locomotora número 11 utilizada en la construcción del Canal de Panamá. “Sí, cuando Emilio Sánchez la compró y la trajo, la manejé para tirar caña, traviesas.”



Los estudios de la construcción del canal de Panamá, permiten rebatir la afirmación del entrevistado, porque las obras iniciadas en 1880 por la compañía gala *Universalle du Canal Interoceanique*, ya principios el siglo XX, fue asumida por los Estados Unidos, potencia marítima y continental en formación que se hizo cargo de su construcción, con marcado interés militar para facilitar la defensa de sus costas. En 1902 la Comisión del Canal Interoceánico favoreció la ruta por Panamá ya que los primeros estudios habían recomendado hacer uno nuevo por Nicaragua. El 28 de junio sería aprobada la construcción del canal por el gobierno estadounidense. En 1904 compraron por 40 millones de dólares los intereses totales de los franceses en Panamá.

El canal entraría en funcionamiento en 1914, después de haberse modificado su diseño original durante la construcción. Entre las más importantes estuvo la amplitud de la esclusa de 92 pies a 110 pies en función de los buques que ya estaban en construcción, la fabricación de un rompeolas para controlar las corrientes en la entra del Pacífico entre otras. La ubicación geográfica del Canal de Panamá define las principales rutas y su impacto económico en función de los ahorros en distancia y tiempo, el nuevo atajo redujo considerablemente las millas náuticas a recorrer y contribuyó al desarrollo económico de los mercados en la zona alrededor del canal.

Por tales razones, la locomotora creada en 1916, no debe haber trabajado en la construcción de la obra ingenieril, aunque inferimos que por su año de fabricación

la máquina pudo estar vinculadas a diferentes labores del canal, incluyendo obras de ampliación del mismo.

En la entrevista, Miranda no precisó el año en que la máquina tuvo una colisión con una locomotora que transitaba por la vía pública, en indagaciones realizadas sobre el tema de los accidentes no se pudo constatar en fuentes documentales o periodística tal acontecimiento, aunque coincide la declaración con otros datos aportados por Calixto Morales y Jorge Ramos Ávalo, ambos también de procedencia ferroviaria con larga tradición familiar en el gremio.

La locomotora iba a ser desechada por las roturas provocadas en el accidente, pero Miguel Miranda, abuelo del entrevistado y jefe del taller de locomotoras del central se comprometió a su arreglo, le devuelve su funcionamiento y años después la locomotora número 11 pasó a llamarse *Miguel Miranda*, identificada con un rótulo en la parte lateral, sobre el mismo aparecía el número 11, que también se encontraba en el frente en una placa de bronce. En la actualidad trabajadores del antiguo central Senado la siguen denominando de esta forma.

Jorge, sobrino de Eduardo Ramos Olazábal, quien fuera fogonero y posteriormente maquinista hasta finales de la década de 1960, e inicios de los 70, no puede precisar la fecha en que trabajó en la última zafra y reitera también la procedencia panameña y sus labores en el canal, según su testimonio sus tíos y abuelo contaban de forma reiterada la historia.



En la búsqueda de más datos acerca de la máquina viajera desde Panamá encontramos una coincidencia de otra locomotora número 11, asentada en el central Punta Alegre, dato curioso que requiere mayor indagación porque las máquinas al llegar a Cuba eran clasificadas con un número único.

Conclusiones

La locomotora número 11, o *Miguel Miranda*, que laboró por más de 50 años en el central Senado constituye una joya del patrimonio industrial ferroviario camagüeyano. Es una máquina centenaria, proveniente de una de las fábricas más importantes de Estados Unidos de América y se encuentra marcada por la mística presencia en el Canal de Panamá y en el imaginario de los trabajadores y pobladores de Senado.

Bibliografía

Archivo Histórico Provincial. *Apuntes de Raúl Juárez Sedeño. Fases del desarrollo azucarero en Camagüey, etapa capitalista*. Camagüey: Archivo Histórico Provincial de Camagüey.

Anuario de Cuba 1946- 1947. *Central Senado*.

Gómez Consuegra, Lourdes (compiladora.). Documentos *Internacionales de Conservación y restauración*, CECONS, Universidad de Camagüey, Camagüey, 2004.

Herrera Pupo, Gerson. *El Patrimonio Agroindustrial Azucarero de la provincia de Camagüey*. Directora: Anelis Marichal González. Tesis de doctorado (no publicada). Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, La Habana, 2008.

Herrera Pupo, Gerson. *Concentraciones azucareras de Camagüey. Condicionantes de su consolidación territorial*. Revista Arquitectura y Urbanismo vol.35. no. 1, La Habana enero- abril 2014.

Instituto de Historia de Cuba. *Historia de Cuba. La colonia, evolución socioeconómica y formación nacional*. Editorial Política, La Habana, 1994.

Jiménez Soler, Guillermo. *Los Propietarios de Cuba 1958*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 2008.

Jiménez Soler, Guillermo. *Las Empresas en Cuba 1958*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 2014.

Moreno Fragonal, Manuel. Manuel. *El Ingenio*, tomo 1, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1978.

Portafolio Azucarero. *Industria Azucarera de Cuba (1912- 1914)*. Secretaria de Agricultura, Comercio y Trabajo. La Moderna, Poesía, La Habana, 1914.

Sarmiento Ricart, Rolando. *Múltiples versiones sobre una locomotora que apareció enterrada en Senado, Camagüey*. Periódico Adelante 14 de febrero del 2012.

Torres Lasqueti, Juan. *Colección de datos históricos -geográficos y estadísticos de Puerto del Príncipe y su jurisdicción*. Ediciones El Lugareño, Camagüey, 2016.

Vázquez Galego, Antonio. *La consolidación de los monopolios en Camagüey en la década del 20*. La Habana: Editorial Arte y Literatura, 1975.

Zanetti Lecuona, Oscar, y García Álvarez, Alejandro. *Caminos para el azúcar*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1987.