

Colección

MÁQUINA  
DE LAS  
PALABRAS

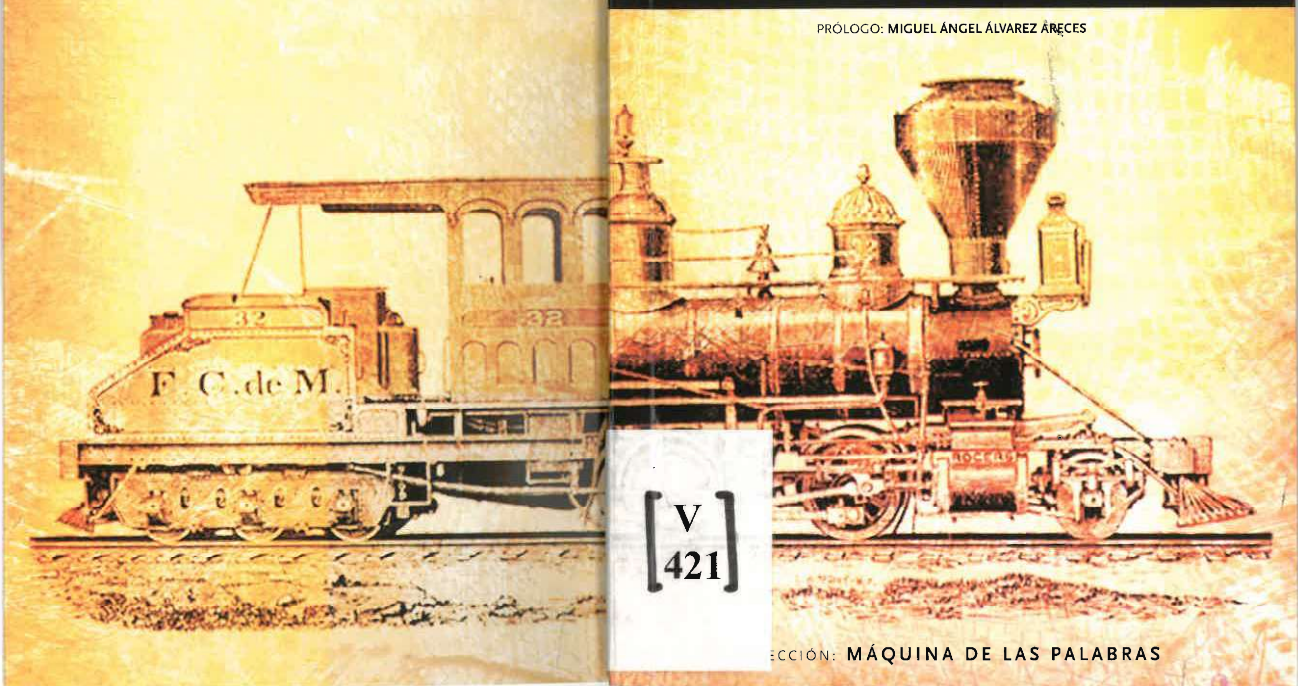
# CUBA TREN

desde el

CUENTOS SOBRE EL CAMINO DE HIERRO

INDALECIO GONZÁLEZ GUZMÁN

PRÓLOGO: MIGUEL ÁNGEL ÁLVAREZ ÁRECES



[ V ]  
[ 421 ]

COLECCIÓN: MÁQUINA DE LAS PALABRAS

mirar hoy constituyendo verdaderos monumentos de la industria y testimonios del trabajo, del esfuerzo y sacrificio, de la lucha social, formando parte de la memoria colectiva del pueblo cubano. Más de 200 locomotoras en activo en tareas de zafra, ya sean de la *American Locomotiv Company*, de la *Baldwin Locomotiv Works*, de la *Vulcan Iron Works*, de la alemana *Henshel and Sonh GMBH*, inventariadas y estimulada su preservación por el Consejo Nacional del Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura, del Ministerio del Azúcar y del Transporte de Cuba, al igual que el patrimonio edilicio de algunas estaciones como la de Bejucal o la estación central de Ferrocarriles de La Habana, son hoy objeto de admiración e interés en todo el mundo. Un patrimonio que desborda lo anecdótico, el valor histórico, las grandes posibilidades turísticas, el valor arqueológico industrial para constituir sobre todo una seña de identidad del pueblo cubano.

Pero, sobre todo, nos interesa ahora el factor humano, el máspreciado capital, el que representa Indalecio González en su trayectoria humana y profesional de ferroviario vocacional, de servidor público, tenaz, abnegado, voluntarioso, conforme a su raíz ancestral asturiana y fiel relator de una historia vivida que le ha llevado a la custodia, difusión y formación en su actual tarea de Director del Museo del Ferrocarril de Cuba.

El carácter del ferrocarril marca su impronta en estos relatos. La lectura de este libro resulta imprescindible en nuestros viajes, recreando y soñando con ver aparecer alguno de los personajes que en el se describen y aplicando sus enseñanzas para resolver situaciones tan insólitas como las que el autor revela.

*Miguel Ángel Álvarez Areces*

PRESIDENTE DEL TICCIIH-ESPAÑA  
(COMITÉ INTERNACIONAL PARA LA  
SALVAGUARDA DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL)  
Y DE LA ASOCIACIÓN DE ARQUEOLOGÍA  
INDUSTRIAL - INCUNA

## PACO *el* ASTURIANO



Locomotora Baldwin que trabajó para la Compañía Azucarera Cienfuegos, S.A., Central Mascota Rodas.

I

FUNDACION  
de LOS FERROCARRILES  
ESPAÑOLES  
SANTA ISABEL, 44  
28012 - MADRID

Hoy, a punto de jubilarme del sector ferroviario, en el cual he trabajado por más de 35 años y sentado en el portal de mi casa en una tarde lluviosa de verano, viendo jugar a mi nieto de más corta edad, con una locomotora, acude a mi mente el recuerdo de mi abuelo Francisco Fernández, por cuyo nombre apenas ni los familiares más allegados lo conocían:

Para todos era Paco el Asturiano.

Con fuerza, cual se proyectase una película, en mi mente llega una y otra vez mi abuelo, hombre de reconocido prestigio laboral y ciudadano, querido y respetado en toda la red nacional de los ferrocarriles en el transcurso de su ejemplar vida y aun, ya fallecido, los años no han borrado su recuerdo y su ejemplo es tema de conversación en tertulias de amigos, familiares y trabajadores del ferrocarril, Paco el Asturiano no fue una leyenda, fue una realidad.

Llegado a Cuba finalizada la última década del siglo XIX, procedente de su natal Oviedo en Asturias y con apenas 14 años de edad, desembarco por el puerto de Matanzas, donde lo esperaba un tío quien se haría cargo de él.

Por los años 1905 al 1908, Paco se vincula a los Ferrocarriles Unidos como peón auxiliar de reparación de vías iniciando así su larga trayectoria al servicio del Camino de Hierro en Cuba. Ascende en pocos meses por su ejemplaridad e interés a operario reparador de vías y puentes y al cabo de 6 años es ya jefe de brigada de vías y puentes, al mando de 12 operarios. Su vida personal ha transcurrido con igual ejemplaridad, constituyó una familia con una cubana, la que le dió 4 hijos, uno de ellos mi padre, fijando su residencia desde entonces y para toda la vida en el poblado de Guanábana, Km 99 de la Vía Central Habana- Santiago de Cuba, al estar ubicado en ese lugar la brigada de reparación de vías y puentes y el nudo ferroviario donde se unen la Vía Principal y el Ramal Sabanilla. Este se vincula con la Línea Sur Habana a Cienfuegos, en la estación de Unión de Reyes, Km 125.(Final del Ramal)

Al comienzo de la Primera Guerra Mundial, en el año 1914 Paco el Asturiano obtuvo plaza por oposición de Guarda agujas-Semaforista, en el punto semafórico enclavado en Guanábana donde trabajó hasta su jubilación a finales de la década de los años 50 del siglo pasado.

Antes trabajó como Semaforista relevante en Matanzas, Argüelles, Empalme, Quintana, Aguica y Unión de Reyes. Ese peregrinaje, hasta que logró plaza fija en Guanábana, duro 8 años, con «el catre a cuestras» como decía, a través de la provincia de Matanzas.

Pues bien, Paco el Asturiano dejó transcurrir los años entre su trabajo en el semáforo de Guanábana y su humilde casita de madera y techos de tejas, muy próximos entre sí, viendo pasar ante sus ojos cientos de trenes de mercancía, pasaje y de obras, tal era el amor que tenía por el ferrocarril que, en sus días de descanso daba una manito, a sus antiguos compañeros en la brigada de vías y puentes, sobre todo, cuando se dirigían a trabajar en el tramo entre Guanábana y la estación de Limonar, tramo de 14 Km de longitud y un trazado serpenteante entre excavaciones, colinas, cañadas, subiendo y bajando cuestras y salvando cañones por alcantarillas y puentes, siendo el más significativo el puente sobre el Río Canimar, con una longitud de 120 metros y una altura media de 40 y varias luces que lo sostenían sobre las orillas y el lecho del río, con la peculiaridad que su ubicación era entre dos curvas (una a la entrada y otra a la salida), llamadas las Curvas del Ingeniero.

Precisamente el Abuelo, por la topografía de ese tramo y la garantía a tener con el estado de las vías, las alcantarillas y los puentes, era donde le gustaba dar su aporte en experiencia técnica.

La abuela María, en más de una ocasión le reprochaba que su día de descanso se dirigiese a trabajar, Paco el Asturiano le respondía sin inmutarse que de él y de otros muchos dependía la seguridad y eficiencia del transporte ferroviario y terminaba:

«Recuerda que los hombres del Camino de Hierro debemos ser confiables, seguros y rectos como los rieles de acero por donde circula el porvenir». Ella no le ripostaba, en su interior se sentía orgullosa del padre de sus 4 hijos.

El hecho más significativo de Paco, ocurrió siendo aun trabajador en activo y con mas de 60 años de edad; corría el mes de Octubre de 1952 . . . .

Hacia ya varios días que llovía copiosamente en la zona y en toda la Provincia de Matanzas, por la cercanía de un ciclón tropical al sur de la Bahía de Cochinos, sin embargo con sólo una ligera limitación de velocidad, a los trenes que circulaban, éstos continuaron prestando servicios mientras, la vía no se interrumpiera por deslaves o inundaciones. Los caminavías hacían un recorrido diario y brindaban la información correspondiente.

El día 16 el Abuelo concluyó su turno de trabajo a las 19 horas, llegando a la casa minutos después y sentado en su sillón favorito se descalzaba las mojadas botas, de pronto se le oyó pensar en voz alta: «Me preocupan los aproches sobre el Rio Canimar, debe estar crecido y las columnas de las luces tupidas por empalizadas por los arrastres del agua formando dique, lo que hace que su fuerza se proyecte contra toda la estructura y sufra corrimiento de los aproches y Pepe el caminavías no pudo comprobar hoy en la tarde como se encontraban; si se han salido de su fijación, no se pudo determinar».

La Abuela al escucharlo y conocerlo, dijo: «Paco, como está la noche y a tú edad, por sólo suposiciones no puedes ir hasta el Canimar, son 12 Km de ida y regreso». Abuelo, con el desprendimiento que lo caracterizaba y con una voluntad a toda prueba, replico: «Si voy a ir, no puedo perder tiempo, son casi las 20 horas y el Tren Central N° 1 Habana – Santiago de Cuba sale a las 21:15 de Estación Central, con 14 coches que incluyen 2 postales y 4 dormitorios, en el viajan 1000 personas y debe estar en la señal de entrada de Guanábana a las 23:00 horas con ór-

den de vía, como siempre hasta Jovellanos ( Km 144). No hay minuto que perder, si el puente tiene problemas ocurrirá una catástrofe y yo puedo evitarla».

Diciendo esto, calzo de nuevo las botas, se dirigió a la cocina y tomando dos sacos de yute como capa de agua, regresó y me dijo: «Antonio tú padre está en casa de tu hermana protegiéndola del mal tiempo, ocuparás su lugar junto al abuelo en esta inspección, a tus 16 años eres ya un hombre, sé que el ferrocarril te llama al igual que a mí, así que vamos», al concluir me tiró el saco de yute. Soló agregué: «Nos vamos».

Ya cerrando la puerta de la casa manifestó a la Abuela: «Maria, Paco el Asturiano y su nieto regresarán mojados a tomar el café servido en jícara al que nos tienes acostumbrados», diciendo esto, nos internamos bajo la lluvia.

El viento y el agua ya fuera de la casa demostraron su inclemencia, los goterones de la lluvia parecían granizos, golpeando nuestros rostros, el Abuelo ordenó: «Lleguemos hasta el semáforo para tomar una mecha de protección (bengala) de las que usamos para la protección de los trenes. Las mechas, cuando son encendidas, producen un arco de luz fosforescente entre naranja y rojo, con una circunferencia mayor de un metro y por sus componentes de combustión permiten continuar una vez encendidas proyectando luz hasta que es consumida, inclusive no se apagan con el agua, su cuerpo es cilíndrico, con una longitud aproximada de un pie y en uno de sus extremos posee un clavo metálico para insertarla entre el balasto de la vía o clavarla en los polines, en el otro extremo tiene una tapa roscada que una vez quitada e invertida se frota sobre el extremo donde estaba colocada y produce la ignición del cartucho, su duración es de aproximadamente 10 minutos. Los maquinistas al encontrar en el centro de la vía una mecha encendida, deben detener la marcha de su tren y no reanudarla hasta que ésta no se haya consumido o recibir orientaciones sobre el movimiento del tren por quien la situó», concluyó.

Obtenida la mecha, con la rapidez que le era permitido caminar con sus mas de 60 años, por encima de los polines mojados y el balasto, encaminamos nuestros pasos hasta el puente del Río Canimar en el Km 106, esta tarea por cada metro que avanzábamos se nos hacia más difícil, sobre todo para Paco el Asturiano, los resbalones eran continuos, el agua ya había penetrado toda nuestra ropa a pesar de la capa de agua improvisada con los sacos de yute, no había parte de nuestro cuerpo que no hubiese llegado, la oscuridad era absoluta, de vez en vez los relámpagos nos permitían distinguir por donde caminábamos, la intuición y la memoria geográfica que poesía mi abuelo del tramo por donde transitábamos, nos ayudaba a continuar sin caernos, los dos con el objetivo costase lo que costase llegar al puente.

Después de una hora de incesante caminar y pese al silbido del viento, comenzamos a escuchar, primero tenue y después con mayor intensidad según nos acercábamos, el rugido ensordecedor de las aguas que en el cañón y entre las curvas del Ingeniero, fuera de su cauce golpeaban sobre los pilotes y el «bacalao» del puente, tratando de romper la empalizada de árboles, restos de animales y otros objetos que su corriente arrastraba. Mientras esto sucedía, el Abuelo mascullaba: «Se tienen que haber ido los aproches».

A través de los relámpagos distinguimos la figura de la curva de entrada, en breves minutos y siempre a la luz que la naturaleza adversa nos proporcionaba, apareció ante nuestra vista el puente Canimar, lo que vimos y ya con el agua a los tobillos encima de la vía, hizo exclamar a Paco el Asturiano: «Hombre, por Dios ¿qué cosa es esto? , Por aquí no hay tren ni ocho cuartos que pase, por lo menos este aproche esta fuera de su fijación», y volviéndose hacia mi, me dijo: «Antonio, no sabemos que hora es, pero mi intuición de ferroviario me dice que el Numero 1 debe estar por ahí, con su locomotora Pacifico 400 resoplando, al subir la pendiente de Guanábana con sus 14 piezas» y entregándome la mecha me ordenó: «Desanda lo caminado al encuentro del No. 1 y donde ve-

as la farola de su locomotora, o escuches el silbato, sitúa en el centro de la vía, la mecha, enciéndela como te enseñé y explícale a la tripulación que no hay paso por el puente Canimar, corre, no escatimes fuerzas, de ti depende la vida de mil cristianos, ojalá tu abuelo tuviera tu edad para seguirte en esta carrera de vida o muerte, pero no me acompañan las fuerzas para ello».

Sin mas dilación, inicié un trote como me lo permitían las circunstancias, a veces corría, resbalaba y caía, me incorporaba, mas de un hilillo de sangre se desprendía de mis rodillas y manos, causados por las piedras al caer, mientras me alejaba del puente en busca del No. 1.

Las fuerzas comenzaron a faltarme, pero regresaba al recordar lo dicho por el Abuelo: «Corre, no escatimes fuerzas, de ti depende la vida de mil cristianos», no pude precisar en esos momentos la distancia que me separaba de la primera curva del Ingeniero que da acceso al puente (después lo supe; 3 Km y 300 metros) cuando sentí en la lejanía el silbato inconfundible de la locomotora Pacifico, y seguí con mas bríos avanzando hacia ella, ya percibía en la oscuridad y bajo la lluvia la claridad de su farola, no lo pensé mas, me detuve, desenrosqué la tapa de la mecha (bengala), clave esta encima de un polin y sujetándola e invirtiendo su tapa, froté con avidez y esperanza su lija y de inmediato brotó el círculo rojo naranja que como estrella salvadora detendría, como lo hizo, la marcha del tren central N° 1.

En mi memoria el haz de luz de la farola creciendo cada vez mas y más, el chirriar de los frenos, aplicados en emergencia y el surtidor de diminutas partículas incandescentes que brotaban de la fricción de las ruedas detenidas y frotando sobre el acero del patín de los rieles, el convoy se detuvo a pocos metros de donde estaba situada la mecha y ¡ Oh, cosa del destino, entre el y yo, sólo la mecha!

De la Pacifico, descendiendo un hombre fornido de pelo entrecano y en su gorra, que lo identifica como fe-

roviario, la pequeña placa con el rotulo *maquinista*, sólo entonces reacciono y rodeo el haz de luz y al unísono avanzamos, es él quien habla cuando me distingue «¿Qué es esto muchacho?». Le respondo: «El puente, el puente», es entonces que se percata del por que de la bengala. Abrazándome dice: «Has salvado de una catástrofe al tren con sus pasajeros y tripulantes, eres un héroe y tan joven». «No he sido yo señor, ha sido Paco el Asturiano, soy su nieto». «Y él ¿dónde está?», pregunta el maquinista. «Viene avanzando hacia nosotros», le respondo, «esperémoslo, una vez llegue, bajo la protección del retranquero de cola, retrocederemos hasta Guanábana, daremos conocimiento a la oficina de movimiento de trenes para que cierre el paso, nos emita la orden de tren correspondiente para circular por el ramal Sabanilla, hasta Unión de Reyes, línea sur hasta Navajas, ramal Montalvo a Jovellanos, donde tomaremos nuevamente línea norte Habana –Santiago de Cuba. El tren N° 1 llegará a su destino».

El gesto y la acción desplegada por mi abuelo trascendieron fuera de los ámbitos del ferrocarril, aspecto que en nada cambió su modestia y el desinterés, incluso cuando fue citado por las altas autoridades del ferrocarril en Ciudad de la Habana. Donde presente estaban dirigentes del gremio obrero ferroviario para reconocerle su gesto altruista y a su vez otorgarle una nueva vivienda, costeada en agradecimiento por la administración y el gremio obrero. Pues su vieja casita había sufrido daños irreparables al paso del ciclón. Propicia fue la ocasión para otorgarle de por vida, la condición de miembro de la Legión de Honor de los trabajadores ferroviarios.

En el acto, se solicitó a Paco el Asturiano, expresar algunas palabras solamente dijo:

«He cumplido con el deber de un ser humano y mi disciplina de ferroviario.»

## AÑO NUEVO



Locomotora «La Junta» declarada monumento nacional, construida en 1842 por la firma Roger Ketchum y Groesvener (Nueva Jersey). Se encuentra expuesta en Museo del Ferrocarril de Cuba en La Habana.

# II

FUNDACION  
de los FERROCARRILES  
ESPAÑOLES  
SANTA ISABEL, 44  
28012 - MADRID

Jorge penetra en unión de su esposa en la estación Versailles, del Ferrocarril Eléctrico en la Ciudad de Matanzas, «La Atenas de Cuba» procedente de la inigualable playa de Varadero. Hoy es 28 de Diciembre del año 1998, una semana de reparador descanso ha transcurrido en la residencia de unos amigos para la feliz pareja en el balneario Internacional.

A pesar de decursar el mes de Diciembre, caracterizado por temperaturas por debajo de la media nacional en el año, han disfrutado a plenitud «La Playa Azul». Cuba es un eterno verano.

Los jóvenes planificaron para su viaje los servicios del tren Eléctrico de Hershey, hoy «Camilo Cienfuegos», dadas las características de los coches motores Brill fabricados en la segunda década del presente siglo XX, conservándose en muy buen confort por el esfuerzo y dedicación de los trabajadores ferroviarios. El recorrido de 92 km entre la Ciudad de la Habana y Matanzas, es de 2:20 hrs aproximadamente, circulando por un trazado cuyas bellezas naturales entre valles, cañadas y llanuras y siempre con la brisa marina como fiel y pura compañera es digno de disfrutarse, al igual que el viaje desde la urbe capitalina hasta el ultramarino pueblo de Casablanca, última o primera estación que se ubica en el lugar del ferrocarril eléctrico.

El pensamiento de los esposos estaba centrado en las vivencias de la pasada semana en Varadero y en el disfrute del viaje y ajenos totalmente a la jugada que el destino les tenía deparado tan sólo en minutos.

En posesión de sus respectivos boletos de viaje, abordan el añejo coche motor eléctrico, quien toma su energía a través de la línea catenaria y el pantógrafo cuyo patín se desliza permanentemente sobre ésta, creando la interacción energética para el movimiento del equipo.

La capacidad de pasajeros en el coche motor en esta última salida de las 20:00 hrs. es de 80, llegando a destino a las 22:20 hrs. no obstante viajan aproximadamente 60 personas, todos adultos. El tren inicia su marcha, el conductor fiscaliza los boletos y da a conocer las paradas que se efectuarán durante el recorrido siendo: Canasí, Hershey, Guanabo y Justíz. A la izquierda y un asiento delante del matrimonio, junto al pasillo, un señor bien vestido y con porte y aspecto de caballero denota intranquilidad, sobre sus piernas un portafolio metálico, ambas manos crispadas sobre él.

Han pasado 30 minutos desde el inicio del viaje, la monotonía reina en el vagón y los pasajeros intercambian frases de ocasión como suele ocurrir entre desconocidos, de pronto la tranquilidad reinante es quebrada: el señor bien vestido, con rapidez y brusco movimiento, abre el portafolio, extrae un enorme, punteagudo y filoso cuchillo conocido por «mata-vaca» a la par que se dirige a su compañero de asiento reflejando en su rostro ansiedad y resolución al pronunciarle:

«Amigo mío, el destino de los hombres no está escrito. El mío hasta hoy, alegre feliz y lleno de esperanza se verá interrumpido en pocos minutos. A la llegada del tren a la estación de Canasí, me espera en el andén una mujer cuyo corazón buscará para vengar mi honra la hoja de este cuchillo». Diciendo lo anterior y totalmente fuera de control, se dirige en alta voz a todos los que en el interior del coche motor 212 nos encontramos: «si señores, la mujer a quien entregué mi vida me traicionó con mi mejor amigo, tiene que pagarlo, a él no lo culpo ella es la culpable, este cuchillo y su sangre lavaran el lodo y quitarán el estigma que sobre mi vida ha echado su vil traición. La muy hipócrita seguro me espera con su cara de zorra, pero esta vez no se burlará de mí, en cuanto la vea acabaré con ella, a la cárcel no iré pues antes que el velo de la muerte cierre sus ojos vera como el filo de mi arma



Ferrocarriles cubanos. La denominación de esta pieza como «Socialista» refleja la originalidad de la misma.

vengadora corta mi garganta y mi sangre generosa baña su cuerpo».

Mientras informaba esto esgrimía en su mano derecha el arma homicida, apreciándose en toda su magnitud y su acero destemplado brillaba a la luz interior del vagón.

Ante hecho tan inusitado, los presentes quedamos impávidos sin iniciativa para impedir el desenlace que se aproximaba. A bordo no viajaba autoridad militar que rindiera a la obediencia al futuro asesino y suicida. La esposa de Jorge, al igual que las otras señoras, a duras penas contenían gritos histéricos que como válvula de escape suelen salir de sus gargantas, ante conflictos o sucesos de esta naturaleza.

El sujeto, al ser observado no aparentaba estar perturbado de sus facultades mentales, más bien sus palabras denotaban firmeza y resolución en cumplir lo expresado, más . . . ¿Cómo evitar esa tragedia?. ¡No teníamos la respuesta!

El pensamiento de todos nosotros estaba centrado en el macabro suceso del que seríamos testigos involuntarios, siendo interrumpido por la voz fuerte y bien timbrada del auxiliar de conductor que ajeno a lo anteriormente descrito por viajar al igual que el conductor y el maquinista, en la cabina de control, señaló:

«próxima parada Canasí» . . .

El señor bien vestido de porte y aspecto correcto, dejó su asiento y dirigiéndose a la plataforma trasera del coche motor a fin de descender nos dejó conocer: «nadie se interponga en mi destino salvo que lo quiera compartir con ella y conmigo». Ya el tren penetra en el andén de Canasí, reduciendo velocidad para efectuar la parada, situado este al lado derecho en razón de la dirección del tren, los pasajeros que ocupaban el lado izquierdo (asientos) al desaparecer en la plataforma el indeseado pasajero, se trasladan desordenadamente a la derecha, agrupándose junto a las ventanillas, unos por curiosidad, otros ante la posibilidad de alertar a la desconocida dama del andén, en peligro de muerte. Entre estos últimos nos encontrábamos nosotros.

Pocas personas esperan el tren 116 en Canasí, se destaca y llama la atención una joven vestida con gusto reflejando en su rostro ansiedad y preocupación, sus ojos buscan un objetivo procedente del tren, su mirada se detiene en la plataforma trasera mientras avanza hacia ella, 50 pares de ojos o más, procedentes del tren, junto a movimientos mímicos, gestos y palabras entrecortadas tratan inútilmente de alertarla del peligro mortal que la asecha, todo es inútil, ella continua avanzando hacia el hombre del portafolio metálico que ya ha bajado del tren.

En el campo visual de los pasajeros se precian los dos objetivos, ambos aceleran sus pasos distan entre sí tres metros, el hombre con la agilidad de un felino abre el maletín e introduce su mano derecha, los dos cuerpos frente a frente, del interior del portafolio surge su diestra



portando un hermoso ramo de rosas rojas y se estrechan en un amoroso abrazo. . .

De momento lo interrumpen y dirigiendo sus miradas hacia el tren, exclaman a una voz: *Inocentes. Buen viaje y Feliz Año Nuevo.*

Solo entonces me percató al igual que el resto de los pasajeros, que aún faltan prácticamente tres horas para que concluya el día 28 de Diciembre, fecha en que se conmemora «el día de los santos inocentes». Señora broma nos jugó el señor bien vestido con porte y aspecto correcto.

## EXPRESO *de* ORIENTE



Coche cama de ferrocarril cubano.

# III

Todo comenzó semanas antes de la madrugada del 14 de febrero del año 64 del siglo XX, cuando en la dirección del Parque Zoológico de la Ave. 26 en Ciudad de la Habana en cumplimiento de convenio de colaboración con su homólogo de la ciudad de Santiago de Cuba, decidieron enviar como pie de cría, dos simios (orangutanes) para la procreación y exhibición de esa especie en el lugar.

Pensaron el medio de transporte para su traslado y seleccionaron el ferrocarril, por reunir las condiciones adecuadas el servicio de expreso, a tales efectos realizaron las coordinaciones necesarias que concluyeron con el despacho de ambos animales: Una hermosa y joven simia y el orangután semental en la flor de su fertilidad.

Para aceptar el traslado, el expreso ferroviario exigió que, los animales en cuestión estuvieran depositados en huacales de madera, uno para cada uno así como la documentación sanitaria expedida por el órgano correspondiente y que un cuidador o velador especializado del zoológico acompañara en el viaje a tan inusual carga. El mismo viajaría en los vagones de viajero, pero con una previa autorización accedería al furgón de expreso.

Agotados todos los tramites de rigor se procedió al despacho en la tarde del día 13 de Febrero y al deposito de los mismos en la nave de tránsito de la Estación Central para salir ese propio día en el tren N° 1 a las 21:45 horas. El cual llegaba a Santiago de Cuba al siguiente a las 15:15 horas.

El tren No. 1 con paradas limitadas en terminales y estaciones intermedias para la subida y bajada de pasajeros y despacho de expreso y equipaje, garantizaba la expectativa del cliente en cuanto a la eficiencia en el traslado y entrega de las pareja inclusive serían esperarlos a su llegada para su traslado inmediato a su residencia definitiva.

Los dos ejemplares realmente impresionantes por su corpulencia fueron situados en el furgón, uno frente a otro manipulación realizada con sumo cuidado y esmero

con medios mecánicos. La jaula o huacal de madera que los contenía con una altura de 2mts x 1,5mts. de ancho fue fijada a la pared lateral del vagón en su parte posterior. Mediaba entre las dos un pasillo de aproximadamente 1,5 metros de ancho. En uno de los extremos del vagón estaba situada la pequeña estafeta del conductor y su auxiliar. Ese viaje la capacidad por la densidad de bultos embarcados ocupaba el 80 % del furgón.

El tren inició su marcha a la hora prevista, febrero mes que se caracteriza por su temperatura baja en nuestro país obligaba a los pasajeros y tripulantes al uso de ropas apropiadas y a mantener cerradas sus ventanillas. En la zona occidental, las paradas comerciales del N° 1 eran: Matanzas, Jovellanos, Colón, Santo Domingo y Santa Clara.

El especialista designado por el zoológico intervino en el traslado y manipulación de los simios hasta que fueron situados convenientemente en el tren, labor que le consumió buena parte del día después se retiró a su domicilio a fin de tomar su equipaje y elementos de trabajo y retornar a la Estación Central para realizar el viaje previsto.

En la parada de Matanzas, Jovellanos y Colón el cuidador se dirigió a comprobar como viajaban sus pupilos. En Colón las manecillas del reloj marcaban las 01:20 horas. Cuando el tren inició su marcha hasta Santo Domingo, para llegar a las 02:40 hrs. Mientras en el furgón el conductor y su auxiliar asentaban en los controles del viaje la documentación correspondiente a la operación comercial de entrega y recibo de paquetería en esa última parada. El cuidador y ellos dos se enlazaban por un mismo pensamiento: Aprovechar el tiempo que mediaba entre Colón y Santo Domingo (una hora y veinte minutos) en disfrutar de un sueñecito reparador, pero . . . ajenos estaban de que en minutos serían testigos de un hecho inusual en los anales del ferrocarril cubano y del mundo.

Alberto y Luis así se llamaban el conductor y el auxiliar, terminaban de asentar la documentación de

Colón cuando sintieron procedente de la garganta del orangután macho, y muy próximo a la estación Los Arabos, un grito que les hizo recordar los años de la niñez cuando en el cine del barrio, acudían los domingos a la matinee a disfrutar de las películas de Tarzán «El hombre mono».

«Luis ve y comprueba que le pasa al mono» dijo Alberto, Luis disciplinadamente ante la orden de su jefe, se dirigió al otro extremo del vagón, cuando lo hacía, otros sonidos guturales, pocos mas agudos se escucharon en el interior del vagón. Regresa Luis y le dice: «Alberto parece que el mono tiene algo o esta enfermo, pues le veo una cosa rara en la parte baja de la barriga(abdomen) esta aferrado a las tablas del huacal se mueve de izquierda a derecha y los ojos desorbitados no dejan de mirar a la mona, que dicho sea de paso se mueve de un lado al otro de la jaula, como si estuviera pintando fiesta». «No me digas....., vamos a ver». Ambos se dirigieron al lugar y cuando llegan, Alberto comienza a reírse a mandíbula batiente. ¡Anjá!, así que el mono esta enfermo, ya quisiera tener la salud del socio, fíjate bien donde esta situada la cosa rara» je, je, je, rió de nuevo Alberto y agregó: Parece que el muy pillo sabe que hoy es el día de «San Valentín». Vamos, vamos a descansar hasta Santo Domingo, dicho esto comenzaron a alejarse.

Sólo los separaban pocos metros, cuando escucharon el sonido de madera que se partía, el simio macho había roto varias de ellas y con la agilidad característica en ellos, abandonó su cautiverio profiriendo gritos ensordecedores y dirigiéndose hacia su compañera, se aferró con «manos y pies» al enrejado de madera, el cual cedió ante la fuerza aplicada por el orangután, ayudado por la hembra.

Ya en libertad comenzaron a saltar y a lanzar paquetes por doquier en el interior del vagón de expreso, deshaciendo las estibas, según los destinos de los bultos. Alberto y Luis, mientras esto sucedía atinaron a



Locomotora CUBA, RR 4-6-0 RR #227 Van Home.

formar una empalizada en el extremo opuesto a donde se encontraban los animales que si bien en el interior de la jaula que los contenían infundaban respeto, en libertad, eran la representación de King Kong, e infundían temor hacia los dos hombres que los contemplaban y para mayor contratiempo, el cuidador se encontraba en el segundo coche de pasajeros y precisamente para llegar a él, debían pasar por el territorio ocupado por los dos animales. De igual manera, la válvula de emergencia que podría accionarse para detener el tren, estaba precisamente próxima a los jaulas, por lo que era imposible que Alberto o Luis llegaran a ella sin ser interceptados: una sola alternativa quedaba: Esperar a la llegada a Santo Domingo, localizar al cuidador y el como especialista decidiera la acción a seguir, faltaban aun a 25 minutos de recorrido.

Ambos compañeros desde su escondite veían con el decursar de los minutos como el King Kong se fue tranquilizando y comenzó a cortejar a la hembra, quien

complacida, le correspondía, ya no surgían gritos descomunales, mas bien lo que se escuchaba eran susurros que para ellos eran sinónimo de palabras de amor en los seres humanos.

El tren comenzó a disminuir velocidad antes de entrar en las agujas del apartadero de acceso a la estación y dejando atrás la vía principal se aproxima a Santo Domingo. En la estación, todo estaba preparado para recibirlo, y Juan Carlos el empleado del expreso del lugar, no esperaba recibir la sorpresa más grande de su vida con la llegada del tren.

Se encontraba en la posición con su carretilla para recibir y entregar los bultos al N° 1, donde habitualmente se sitúa el furgón de expreso al detenerse en el andén, cuando comprobó que la puerta de corredera del vagón permanecía cerrada y pensó que el conductor y el auxiliar se habían quedado dormidos, subió a la carretilla cuya plataforma conteniendo los bultos quedaba a la misma altura del piso del expreso y pegó su cara al cristal de la puerta para atisbar a su interior, al mismo tiempo que comenzó a llamar « Alberto, Luis, llegaron a Sto. Domingo» pero... ¡Oh! cual no sería su sorpresa cuando desde el interior dos enormes rostros negros, peludos y cuerpos descomunales lo miraban a través del cristal de la puerta. ¿Que es esto señor? «Me persiste todavía el jalao que cogí en la casa de Panchito ayer en la tarde, no, no puede ser, esto deben ser visiones». Su pensamiento se vio interrumpido por las voces de Alberto y Luis que habían descendido del vagón por la puerta frontal que colinda con la locomotora, quienes le decían: «Juan Carlos, Juan Carlos, cierra la puerta frontal, para que los monos no se escapen, ponte la aldaba con el seguro y corriendo se dirigen hacia el segundo vagón de pasajeros, Juan Carlos, hizo de inmediato lo solicitado, entonces comprendió que lo visto por él era realidad y no visiones.

No llegaron al vagón de pasajeros, ya el cuidador se dirigía a su encuentro, al verlos sospecho algún im-

previsto y pregunto: ¿sucede algo? Y agrega: iba a darles una vuelta». Alberto y Luis le responden a coro: «Los monos se han soltado y están haciendo de las suyas». El cuidador gira les da la espalda y regresa corriendo al asiento que ocupaba mientras les dice: «espérenme en el coche, regreso de inmediato».

Una vez en su asiento, extrae de un maletín de nylon de los llamados gusanos una escopeta de aire comprimido y una caja rectangular conteniendo dardos anestésicos, con ambos implementos desciende del tren y corre hacia el furgón, ya junto a la puerta cerrada con aldaba y seguro, no sólo están el conductor, sus auxiliares y el agente de expreso del lugar, alrededor de ellos, tripulantes del propio tren y curiosos de la estación se agrupan.

Por una escalerilla lateral suba a la plataforma y antes de liberar el seguro del cierre de la puerta, coloca dos dardos anestésicos en la recamara de la escopeta y acciona el mecanismo, colocando en posición de salida el primer proyectil, abre la puerta, aparta unos bultos y visualizando a los simios toma puntería y hace diana en uno de ellos, repite la acción y queda neutralizado también el segundo orangután. El susto ha pasado.

El cuidador informa que el sedante dura no menos de cuarenta minutos, tiempo que es utilizado por la revisión y reparación de vagones de Santo Domingo, en restaurar los huacales dañados por los enamorados pasajeros quienes fueron restituidos a ellos, pero... alejados uno del otro, para evitar que a la vista de la manzana, según el pasaje bíblico de Adán y Eva, King Kong y King Kona, volvieran a comer de ella con el consiguiente trastorno para el servicio ferroviario, que en este caso no trascendió del susto, el ordenarse de nuevo la paquetería por estiba y destino y los cuarenta minutos de atraso, recuperables durante el trayecto hasta Santiago de Cuba.

Nada que para el amor no hay barreras, ni ocho cuartos, luego entonces, como diría mi abuelo: ¿A quien

se le ocurrió acercar en este viaje «el fósforo a la gasolina?». Sin embargo gracias al «incendio», el ferrocarril recibió un reconocimiento del zoológico de la ciudad héroe. Al comunicarle que King Kona era la mamá de un hermoso ejemplar al cual pusieron por nombre *furgoncito*, nacimiento al que contribuyó *El Expreso de Oriente*.

## EL JEFE *de* ESTACIÓN



Locomotora N° 14. Ferrocarril entre Cienfuegos y Santa Clara.

# IV