

QUINTAS SANTANA, José G. *La trocha por dentro. Leyenda y realidad de la trocha Júcaro-Morón*. Ciego de Ávila, Ediciones Ávila, 2018.

Las guerras contra el colonialismo en Cuba se libraron especialmente en su región este –Oriente y Camagüey–, menos habitada que la oeste, con la quinta parte de la población, aunque la mitad del territorio. Igual puede decirse de la actividad económica. La producción de azúcar, principal en la isla, y los ferrocarriles, que en occidente formaron una extensa red, se extendieron allí por pocas áreas. En ellas, en las comarcas más levantinas, meridional norte-sur, y centro septentrional, proliferaron los ingenios, cafetales –hasta su crisis en la década de 1840– y vegas de tabaco, en el corredor Antilla-Baracoa los platanales, y en todas las circunscripciones, gracias su vasto espacio, se crió ganado, abundaron los cultivos de subsistencias o para mercados locales, y señoreó el contrabando.¹ Por idéntica razón, los esclavos, que hasta el inicio de la abolición en 1868 –acabada en 1886– eran mano de obra fundamental en las explotaciones comerciales, fueron menos numerosos, incluso –se dice–, recibieron *mejor trato*.²

El ejército español en Cuba, entre sus estrategias frente a levantamientos independentistas, erigió varias trochas militares, una entre La Habana y la provincia más occidental, Pinar del Río, otras más pequeñas, por ejemplo de Baga a Zanja (centro-norte de la mitad oriental), y la más conocida e importante, que recorrió transversalmente la medular del territorio insular y dispuso de ferrocarril –el resto no contaron de él– para el aprovisionamiento de sus infraestructuras, fuertes, guarniciones, y movilidad de las tropas. Se construyó de Júcaro a Morón entre 1870 y 1880 y en 1897 se prolongó hasta San Fernando.

El libro de José G. Quintas sobre la trocha Júcaro-Morón rastrea en sus estudios, antiguos y recientes,³ y en la documentación existente al respecto en archivos nacionales, regionales y locales de Cuba. Con tales datos analiza los orígenes de la línea fortificada, en la guerra de los Diez Años (1868-1878), primera por la independencia insular y, según

¹ Portuondo, 2012; Santamaría, 2013, ed. 2020, 2023; García Álvarez, 2008.

² Ibarra, 1989; Belmonte, 2011.

³ Ver, entre otros, Pirala [s. f.]; Ramos, 1989; Aguilar, 1982; Betancourt, 1984; Canel *et al.*, 1890; Guerra, 1952; Izquierdo, 2003, 2013, y otro trabajo del autor sobre el tema, Quintas, 2022.

se ha dicho, circunscrita fundamentalmente a la mitad este de la Gran Antilla. Además indaga el autor en su ampliación durante ese conflicto y el siguiente contra España (1895-1898), y en los debates acerca de su oportunidad, conveniencia, utilidad y la razón entre sus costes y beneficios.

La principal aportación del libro, junto a lo que fuentes regionales y locales aportan al estudio de la trocha Júcaro-Morón, es la citada presentación de los debates acerca de sí fue eficiente. Expone el autor las diversas opiniones, contrasta y discute sus datos, fundamentos y conclusiones y, en general, no toma partido en las polémicas, pero relata los sucesos relevantes *de armas* que tuvieron lugar en la línea fortificada, tanto los que frenaron incursiones de los alzados contra España, como las continuas *burlas* –dice explícitamente– de las que estos fueron capaces, logrando cruzarla en múltiples ocasiones y establecer bases de operaciones en sus lindes occidentales, desde las que atacaron a las tropas metropolitanas. En dos cuadros del apéndice de la obra se enumeran tales hechos durante las guerras de 1868-1878 y 1895-1898.

Además de ofrecer al lector las opiniones enfrentadas sobre la trocha Júcaro-Morón para su conocimiento y juicios sobre su utilidad, Quintas proporciona extensa información acerca de sus infraestructuras: numerosos fortines, principales y secundarios, el ferrocarril que los unió, los servicios asociados a ambos, la iluminación, armamento y equipamiento en general, el fomento de cultivos y ganadería en tierras aledañas, las vallas y alambradas que completaron el conjunto y, por supuesto, la cantidad de soldados destacados en distintos momentos. El libro analiza el avance constructivo que se dio en el entramado defensivo del centro de Cuba, en su cronología y razón de ser y, al igual en el estudio sobre su eficacia, presenta los debates al respecto –pues no todos los investigadores están de acuerdo en los diferentes temas ni disponen los mismos datos–, aunque en este caso el autor se posiciona más en las polémicas cuando la información de sus fuentes primarias se lo permiten, llegando incluso a zanjar varias controversias.

La parte del libro que Quintas dedica a lo constructivo y patrimonial enlaza con otro de sus objetivos, exponer y analizar lo que representa la trocha en la historia y su legado material e inmaterial en Cuba y, especialmente, en la región donde se erigió. Se sirve para ello el autor de un apéndice en el que incluye los cuadros referidos, el texto de

un discurso de los líderes independentistas Máximo Gómez y Salvador Cisneros Betancourt en 1895, un glosario, preciso para entender los términos que designan componentes de la línea defensiva –militares, armamentísticos y arquitectónicos–, e ilustraciones acerca de cómo se ensamblaron los fuertes, de sus características técnicas y castrenses, una fotografía del inmueble del Cuerpo de Ingenieros destacado en la zona, que luego fue derribado, dibujos de las guerras de independencia de la isla, realizados por Hernández Giro⁴, imágenes del escudo de Morón, en el que aparece *su trocha*, y de la tarja distintiva de su declaración como Monumento Nacional en 1986.

El análisis de los elementos constructivos de la trocha Júcaro-Morón, de su ferrocarril y el poblamiento de sus alrededores, y de lo que representaron como tales y por su simbología social, defensiva, anticolonial, independentista, en el territorio dónde se enclavó y en toda Cuba, son empleados por Quintas, finalmente, para defender fundamentada y científicamente la necesidad y urgencia de su restauración y mantenimiento posterior. El bien patrimonial ha sufrido circunstancias nocivas para su supervivencia y conservación, no frenadas lo suficiente por su declaración monumental, destrucción intencionada o accidental debido a su abandono y, antes, a la expansión en su espacio de la industria azucarera, muy intensa a partir de la década de 1910 (llegó a ser la región mayor productora insular de dulce tras la primera guerra mundial), y el uso de su tren con el propósito de servirla y pasando a integrar uno más amplio, que recorrió el centro-norte-sur de la Gran Antilla, entre Santa Clara, Caibairén y Nuevitas, y los puertos meridional y septentrional, de Júcaro a San Fernando.

La ampliación del ferrocarril por el centro-norte de Cuba fue un elemento sin parangón en su historia pues, como se ha dicho, surcó algunas de las tierras mejores para el cultivo cañero y, aunque fue a partir de la década de 1910 cuando se materializó y se fundaron centrales en su línea, Quintas resalta que uno de los mentores de la trocha, Francisco González Arenas, ya lo planeó a finales del siglo XIX. Pensó erigir varios ingenios en Morón y Ciego de Ávila, pero su fallecimiento impidió empresa, aunque sin duda habrían faltado otros factores entonces que si estuvieron disponibles cuando José

⁴ Hernández Giro, 1938.

M. Tarafa comenzó la promoción del tren y la agromanufactura azucarera en la región en 1911⁵.

En conclusión, pese a lo perdido en términos materiales, la necesidad de recuperar, conservar y poner en valor los bienes que quedan de la trocha Júcaro-Morón, mediante trabajo arqueológico, archivístico y de restauración, así como el fomento de su estudio y la educación social en lo que supuso y aún representa la infraestructura, son la principal conclusión y aportación del libro de Quintas. Su publicación y buena factura son una magnífica noticia para la historia e historiografía de Cuba, general y local, especialmente para esta última, pues la obra forma parte también de un numeroso acervo de investigaciones que, con fuentes propias de los lugares, están analizando desde hace algunos años el pasado de la Gran Antilla y sus espacios y su legado tangible e intangible. Una sucinta bibliografía, finalmente, cierras las páginas de la obra.

Antonio Santamaría García
Instituto de Historia, CSIC
Orcid: 0000-0002-5344-6925

⁵ Zanetti y García Álvarez, 1987; Santamaría, 2021.