

## **Diagnóstico preliminar para la consolidación de la antigua Estación del Ferrocarril del Norte de Holguín**

### **Preliminary diagnosis for the consolidation of the old Holguin North Railway Station**

#### **Autores:**

Ing. Kenia Madelín ZALDÍVAR INFANTE \*

Dr.C. Ing. Noel IRAOLA VALDÉS \*\*

Dr.C. Arq. Gerson HERRERA PUPO \*\*\*

\* IPROYAZ. Holguín  
e-mail: kenia.zaldivar@iproyazhl.azcuba.cu

\*\*Universidad de Camagüey Ignacio Agramonte Loynaz  
e-mail: noel.iraola@reduc.edu.cu

\*\*\*Universidad de Camagüey Ignacio Agramonte Loynaz  
gerson.herrera@reduc.edu.cu

Recibido: 2 mayo 2021

Aceptado: 14 mayo 2021

#### **RESUMEN**

El conocimiento y conservación del patrimonio histórico, es de vital importancia para el rescate de la identidad nacional. Dentro de las funciones de la Oficina de Monumentos y Sitios Históricos de Holguín, se encuentra conservar el patrimonio construido. Para lograr este objetivo juegan un papel fundamental los estudios patológicos encaminados al diagnóstico de deterioros y sus posibles soluciones.

En la ciudad de Holguín, y dentro de su singular sistema de plazas, declarado por la Comisión Nacional de Monumentos ‘Zona de Protección de la República de Cuba’, se encuentra la antigua estación del Ferrocarril de Holguín a Gibara ubicada al centro de una plazuela. Tras 127 años de construida y debido a la falta de mantenimiento posee un alto grado de deterioro que pone en riesgo su estabilidad estructural.

El objetivo del presente trabajo es desarrollar el diagnóstico preliminar de los deterioros de la edificación, lo que contribuirá al necesario proceso de consolidación de este bien patrimonial. Se utilizaron los métodos de análisis documental, observación estructurada y no estructurada, levantamientos planimétricos y fotográficos; que se sintetizó en el resultado y permitió obtener un diagnóstico preliminar de la situación arquitectónica y estructural de la edificación.

**Palabras clave:** Holguín, conservación patrimonial, consolidación, patrimonio industrial, estación de ferrocarril.

#### **ABSTRACT**

The knowledge and the conservation of the historical patrimony, it is of vital importance for the rescue of the national identity. Inside the functions of the Office of Monuments and Historical Places of Holguín he/she is to conserve the built patrimony. To achieve

this objective they play a fundamental paper the pathological studies guided to the diagnosis of deteriorations and their possible solutions.

In the city of Holguín, and inside their singular system of squares, declared by the National Commission of Monuments, "Area of Protection of the Republic of Cuba", he/she is the old station of the Railroad from Holguín to Gibara located to the center of a plazuela. After 127 years of built and due to the maintenance lack it possesses a high grade of deterioration putting in risk their structural stability.

In this sense, the objective of the present work is to develop the preliminary diagnosis of the deteriorations of the construction, what will contribute to the necessary process of consolidation of this very patrimonial one. The methods of documental analysis were used, structured observation and not structured, risings planimétricos and photographic, that that together to the synthesis of the result, he/she allowed to obtain a detailed diagnosis of the architectural and structural situation of the construction.

**Keywords:** Holguín, patrimonial conservation, consolidation, industrial patrimony, railroad station.

## **INTRODUCCION**

La arquitectura nace con el hombre en su intento de cobijarse de las inclemencias atmosféricas, de definir un espacio privado y encontrar un ámbito donde desarrollar gran parte de su vida.

El patrimonio industrial comprende el conjunto de bienes muebles e inmuebles relacionados con la actividad productiva del hombre. Está integrado por el conjunto de arquitecturas, herramientas, materiales, artificios y procesos que han permitido la transformación de las materias primas y su elaboración para su utilización por el hombre. Dentro del amplio campo del patrimonio industrial, la arquitectura industrial constituye uno de los ámbitos fundamentales como contenedor de esos procesos y como elemento básico de su desarrollo será reflejo de los progresos tecnológicos, de los nuevos materiales y usos sociales (Díaz Díaz, García Martín, Sánchez Peris, y Villar Moyo, 1995).

Los comienzos de la industrialización y con ella la arquitectura industrial se produjo en Inglaterra, en un lugar emplazado entre Derby y Cronfort en 1780 marcado por la máquina de vapor (Sobrino, 1996).

El edificio objeto de estudio, antigua estación del Ferrocarril del Norte de Holguín, forma parte del patrimonio ferroviario cubano. Este patrimonio industrial es reconocido a nivel mundial.

El primer ramal ferroviario se inauguró en Gran Bretaña en 1825; luego le siguieron Francia, Alemania, Bélgica, Rusia y Estados Unidos. El 19 de noviembre de 1837, apenas doce años después, se abrió al servicio público la vía férrea de 29 kilómetros entre La Habana y Bejucal, primer camino de hierro en Cuba. Solo había transcurrido un año desde la inauguración de la línea Liverpool – Manchester. La Isla se convirtió en el segundo territorio del continente americano después de los Estados Unidos, primero en Hispanoamérica y séptimo del mundo en introducir el ferrocarril (González

Guzmán, 2013)<sup>1</sup>. La introducción del ferrocarril en Cuba se produjo casi 11 años antes que la primera línea ferroviaria abierta en la España peninsular, Barcelona-Mataró.

El desarrollo de los ferrocarriles en Cuba tuvo como motor impulsor a la industria azucarera, la cual necesitaba un medio de transporte eficaz para el traslado del azúcar y las mieles hacia los puertos para su exportación. Los caminos se hacían intransitables en temporadas de lluvia, por lo que el ferrocarril resultó ser la solución más económica en el tiempo en que la isla se convirtió en una de las mayores productoras de azúcar del mundo.

En el caso de Holguín surge en 1893 conectando esta villa con el puerto de Gibara. Esa línea de trocha estrecha funcionaría hasta 1958. El objetivo de su trazado respondía a que sirviera de estación de pasajeros y para cargas y descargas de mercancías. La obra demoró diez años en construirse por interrupciones provocadas por la falta de financiamiento. El proyecto fue elaborado por el ingeniero español Nicolás Pérez Sancho. La construcción de la línea se propuso en tres tramos: de Gibara hasta Cantimplora; desde este lugar hasta Auras y de allí hasta la ciudad de Holguín (Fernández Perdomo, 1987).

Para el funcionamiento del ramal Holguín – Gibara, se construyó una estación de primera clase en Gibara y otra en Holguín. En Cantimplora y Auras se fabricaron dos estaciones de segunda y tercera clase respectivamente, además de otros apeaderos a lo largo de la vía. Los únicos objetos de obra que quedan como testigos del proyecto de la colonia son el puente de hierro de 41 m que atraviesa el río Cacoyogüín, el túnel hecho a mano en la ciudad de Gibara y la estación de pasajeros de Holguín. Esta última ha quedado como un valioso testimonio de lo que significó ese adelanto tecnológico para el territorio holguinero. (Fig. 1)

El inmueble no llegó a poseer la riqueza arquitectónica de la estación de Gibara, que costó 6 000,00 pesos oro; no obstante, su diseño se acerca a la tipología constructiva de carácter civil edificada en Holguín durante el período colonial, en la cual se destaca la madera como material principal (Fernández Perdomo, 1987).



Estación de Gibara demolida



Puente de Cacoyogüín



Túnel hecho a mano en Gibara



Estación Holguín

**Fig. 1** Principales objetos de obra del ramal Holguín-Gibara.

Fuente: Archivo de Historia Provincial

Este edificio es único de su tipo en Holguín. La planta es rectangular, en forma de nave con techo a dos aguas. Compuesto por cerchas tipo cuchillo a la española, viguetas de madera, tablazón y tejas criollas. Presenta cimentación corrida, muros gruesos de ladrillos de 500 mm de espesor y pilastras. Dos galerías, más bajas que la cubierta,

<sup>1</sup> Ver también (Lloga Fernández, 2014)

edificadas sobre pies derechos de madera circulares de 200 mm de diámetro, se extendían a lo largo de la planta (solo queda una). Estas servían para la entrada del tren para lo cual se habían construido andenes de madera sobre pilotes, al igual que el piso interior del edificio (Fernández Perdomo, 1987).

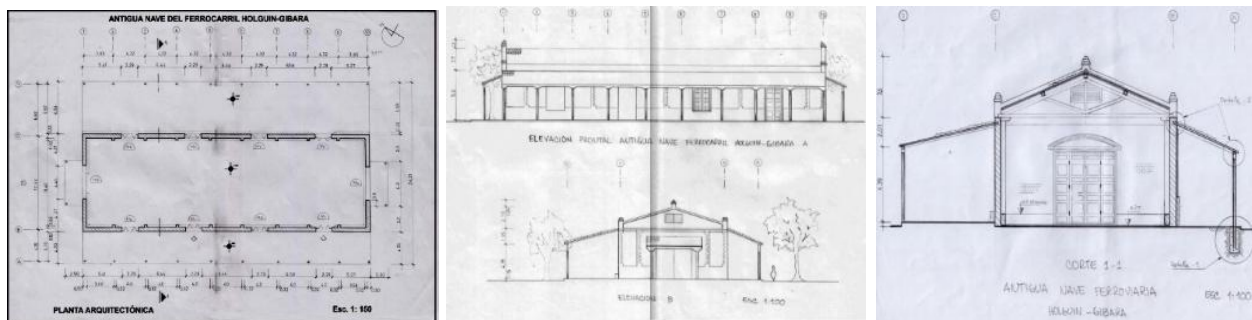
La fachada principal fue concebida con elementos del estilo neoclásico. Contaba con un pequeño pórtico sostenido por dos pies derechos de madera y cubierta de tejas, que destacaban la entrada principal de la estación conformada por un gran portón con una celosía de madera en la parte superior. (Fig. 2)



**Fig. 2** Imágenes actuales de la edificación  
Fuente: Fotos tomadas por la autora, enero 2020

La carpintería original está formada por ventanas y puertas de cuarterones con celosía de madera. Sobre las mismas existen dinteles de madera y arcos carpanel. El pórtico contrasta con el puntal de la obra que termina

en un frontón moldurado y decorado con tres pilares en los vértices con elementos de albañilería de forma poligonal. (Fig. 3)



**Fig. 3** Planta arquitectónica, elevaciones y corte de la estación (en su forma prístina)  
Fuente: Archivo de Historia Provincial

Esta edificación durante su vida útil ha tenido varios usos después del triunfo de la Revolución los cuales se describen en el siguiente orden:

- Taller y almacenes de mecánica de una empresa del MICONS.
- Talleres, oficinas, aulas de capacitación de la Sociedad de Educación Patriótica Militar (SEPMI).
- Taller de escultura.
- Mercado Agropecuario.

En la actualidad el inmueble está en desuso debido a que se encuentra en peligro de derrumbe la estructura portante de la cubierta. Presenta contaminación visual al estar enmascarado por elementos añadidos en sus fachadas, entre los que se encuentran:

- En la fachada norte, donde se conserva la estructura principal del colgadizo en su forma original (aunque en mal estado), se colocaron tejas de zinc sustituyendo las tejas criollas. Además de lo anterior se añadieron locales compuestos por muros de albañilería y cubierta ligera de tejas de fibrocemento.
- Aledaño a la fachada este se construyó una nave industrial con cubierta ligera. Esta construcción afecta la visual por esta zona.
- En la fachada sur, en la zona próxima al este se añadió una construcción con muros de albañilería y cubierta de fibrocemento.
- En la fachada oeste se añadió una construcción con muros de albañilería y cubierta de fibrocemento.

Los usos que ha tenido la edificación no han favorecido su conservación. La actividad del hombre ha contribuido directamente a su deterioro y por consiguiente se ha visto afectada la imagen urbana de la zona. El desconocimiento ha propiciado intervenciones inarmónicas traducidas en inserciones que no logran una integridad coherente con el entorno. (Fig. 4)



**Fig. 4** Imágenes exteriores del inmueble que muestran objetos añadidos  
Fuente: Fotos tomadas por la autora, enero 2020

Gran parte del área de la plazuela se encuentra ocupada por organismos e instalaciones tales como: mercado agropecuario, estacionamiento de camiones y viviendas.

Además de su valor arquitectónico, el edificio posee un alto valor histórico. Fue escenario de las luchas revolucionarias llevadas a cabo por la independencia de Cuba. En la segunda campaña del mayor general Calixto García en Holguín, el mismo atacó y destruyó en dos ocasiones la vía férrea por razones de estrategia militar, ya que constituía una vía de comunicación rápida del enemigo.

El 20 de agosto de 1896, durante la noche, en vísperas del conocido ataque a Loma de Hierro, las fuerzas de infantería del general Rabí y parte de las de Cebreco destruyeron la vía férrea por distintos lugares hasta dejarla prácticamente inservible, incomunicando las ciudades de Holguín y Gibara. También desde Holguín, en 1902, se trasladaron por esa vía las tropas del ejército norteamericano cuando abandonaron la ciudad; finalizada la intervención de Estados Unidos en Cuba, [...] fueron transportados por los trenes que los llevaron hasta los barcos anclados en el puerto de Gibara (Fernández Perdomo, 1987). (Fig. 5)



**Fig. 5** Despedida de las fuerzas norteamericanas en 1902 en la antigua Estación  
Fuente: Archivo de Historia Provincial

Esta estación y la plazuela recibieron, desde Gibara, las tropas españolas que servían tanto en Holguín como en otras zonas cercanas.

El edificio también posee un alto valor contextual por estar enclavado dentro de la zona priorizada para la restauración en la ciudad Holguín.

La zona donde se encuentra el inmueble, se localiza al noroeste de la ciudad, en el actual reparto La Quinta del Llano. Presenta un trazado regular, en correspondencia con la trama urbana del centro histórico. Las manzanas son de forma cuadrangular, de tamaños medianos y grandes. En todos los lotes prevalece la medianería y la mayoría de las edificaciones no excede los 3 niveles, aunque existen algunas de 4 niveles de forma aislada como es el caso de un preuniversitario y edificios multifamiliares, siendo lo más común la presencia de inmuebles de un solo nivel de menos de 5 m de puntal. Predominan edificaciones del repertorio habitacional, aunque se ubican algunos establecimientos comerciales, empresas estatales y obras educacionales.

Esta área concentra edificaciones con una variedad estilística que le otorgan un valioso atractivo: incluye inmuebles de los períodos colonial, ecléctico, neoclásico y contemporáneo. La zona tiene abundante vegetación. Existen variedades de plantas de jardín y árboles frutales y maderables. Se caracteriza también por contar con varios espacios públicos que ayudan a identificar a Holguín como “La Ciudad parque de Cuba”.

El escenario urbano presenta como hitos la Loma de la Cruz, conocida anteriormente como el Cerro Bayado. La misma tiene una inmensa escalinata formada por 448 escalones, descansos intermedios y bancos. A este lugar acuden casi de manera obligatoria visitantes de la ciudad, así como sus habitantes. Ha sido fuente de inspiración para muchos artistas. Desde la cima se observa una hermosa maqueta natural de la ciudad a pequeña escala. Y fue allí donde se instauraron “Las Romerías de Mayo”, una fiesta religiosa tradicional española que se celebra hasta el día de hoy.<sup>2</sup> Se encuentra también la casa Quinta del Llano, por la cual toma nombre el reparto y la Estación de Ferrocarril Holguín – Gibara (“antigua Estación del Ferrocarril del Norte de Holguín”). (Fig. 6)



**Fig. 6** Hitos de la zona norte de la ciudad de Holguín  
Fuente: Archivo de Historia Provincial

<sup>2</sup> Las Romerías de mayo forma parte de los valores intangibles de la zona.

La zona de estudio cuenta con una fuerte tradición cultural: leyendas, fiestas populares, celebraciones de la ciudad, tradiciones culturales y patrióticas que hacen de sus espacios públicos el contexto principal, otorgándole cualidades propias que lo distinguen.

En lo que es hoy el parque infantil “Rubén Bravo”, se encontraba la plaza Mantilla (Fig. 7). Esta surge en 1883 destinada al esparcimiento de las tropas acantonadas en el Cuartel de Infantería (Peña Obregón y Santana López, 2007).



**Fig. 7** Plaza Mantilla y estación a lo lejos  
Fuente: Archivo de Historia Provincial

El proceso fundacional del reparto La Quinta del Llano es testimonio de ampliación urbana. Este reparto se convirtió en el primero de carácter residencial, que de manera orgánica alcanza relevancia arquitectónica, a partir de la confluencia de los estilos arquitectónicos, evolucionando a partir de tipologías republicanas neocoloniales. (Fig. 8)



**Fig. 8** Ejemplo de inmuebles residenciales del reparto La Quinta del Llano  
Fuente: Fotos tomadas por la autora. enero 2020

Se evidencian los altos valores patrimoniales que presenta la “antigua estación del Ferrocarril del Norte de Holguín”. Clasifica con el altísimo grado de protección I. Actualmente necesita con urgencia ser intervenida, precisa de acciones de consolidación para asegurar la estabilidad estructural de la cubierta y la durabilidad del mismo.

Es interés de la Oficina de Monumentos y Sitios Históricos de Holguín elaborar una propuesta de consolidación del edificio objeto de estudio que tribute en un proyecto técnico ejecutivo. para una posterior intervención al inmueble por sus potencialidades de uso. La investigación de los principales deterioros presentes en la edificación permitirá proponer soluciones que garanticen su seguridad y durabilidad al menos en una primera de consolidación.

## **DESARROLLO**

A pesar de que el patrimonio industrial es uno de los más arruinados, los organismos encargados a nivel internacional demuestran cada vez más interés por su conservación. Esto se demuestra en los documentos consultados que sustentan la realización de este artículo (Carta de Cracovia 2000. Principios para la conservación y restauración del patrimonio construido, 2000) (Carta de Venecia, 1964. Carta internacional sobre la conservación y la restauración de monumentos y de conjuntos histórico-artísticos, 1965) que coinciden con los objetivos fundamentales de la UNESCO y que han guiado durante muchos años estos trabajos. En ellos se plantea la importancia de la conservación y restauración del patrimonio construido.

Varios investigadores a nivel mundial abordan la problemática de la conservación del patrimonio industrial. Un ejemplo en el ámbito internacional es la investigación de Mónica Ferrari que establece líneas de intervención para el desarrollo sostenible del patrimonio ferroviario en el noroeste de Argentina (Ferrari, 2013).

También en Cuba, Gerson Herrera Pupo (2008), brinda una amplia caracterización del urbanismo, la arquitectura y el paisaje de la agroindustria azucarera en la provincia de Camagüey que servirán de base para el adecuado reconocimiento, interpretación y rescate de estos bienes patrimoniales. Por otra parte, Lourdes Rizo Aguilera y Frank Villarreal Quevedo, identifican las características del patrimonio urbano-arquitectónico en el suroriente cubano que permitirá fundamentar futuras propuestas y acciones a desarrollar en dichos asentamientos (Rizo Aguilera y Villarreal Quevedo, 2019). Rolando Lloga Fernández, caracteriza desde el punto de vista tipológico y estético-formal el patrimonio edificado resultante de la expansión ferroviaria en el occidente de la Isla, en el período 1837-1898 (Lloga Fernández, 2014).

Se tuvieron en cuenta los criterios y metodologías asumidas en las referidas investigaciones para la elaboración del diagnóstico del edificio. En ellas se establece la recopilación de información del edificio y el análisis cualitativo y cuantitativo para escoger los tratamientos. Son referentes a los aspectos históricos, arquitectónicos, constructivos, estructurales, arqueológicos, tecnológicos, estéticos, químicos, biológicos y físicos del edificio a intervenir. En lo adelante se describen las patologías presentes en el inmueble que servirán de fundamento para la investigación que se realiza con la finalidad de establecer propuestas de consolidación.

El estado crítico de la cubierta, por falta de mantenimiento, constituye la causa fundamental de otros problemas estructurales que presenta el inmueble. La misma ha perdido gran parte de las tejas, exponiendo la madera al intemperismo provocando que se pudra debido a la humedad y a las filtraciones. También se observa vegetación parásita (Fig.9).





**Fig.9** Deterioros en cubierta y plantas parásitas (señalada con círculo de color rojo)  
Fuente: Fotos tomada por la autora, mayo 2018

La presencia de microorganismos en algunos lugares puntuales ha afectado la madera de las cerchas y las correas afectando su resistencia. Algunas de las cerchas presentan flechas excesivas en sus tirantes.

Las cerchas apoyan sobre pilastras de ladrillo. En el caso de las cerchas de los ejes No. 3 al 8 existen desprendimientos y pérdida de sección de los apoyos, lo que genera peligro de derrumbe. (Fig.10)



**Fig. 10** Pérdida de sección de pilastras en la zona de apoyo de las cerchas (señalados con círculos de color rojo) y presencia de microorganismos en carpintería  
Fuente: Fotos tomada por la autora, mayo 2018

La estructura de cubierta se encuentra afectada por la humedad y por la presencia de microorganismos. (Fig. 11)

En el colgadizo de la fachada norte no se conservan la tablazón ni las tejas. La estructura portante principal se conserva en regular estado. Las tejas criollas fueron sustituidas por tejas de zinc.



**Fig. 11** Microorganismos en vigas de cubierta y entablado  
Fuente: Fotos tomada por la autora, mayo 2018

En la fachada sur no se conserva el colgadizo. Esto ha contribuido a grandes afectaciones como presencia de grietas en muros y dinteles de madera que se encuentran podridos y han perdido su resistencia. Se evidencia la erosión en muros debido a la falta de revestimiento y a que están expuestos a los agentes del intemperismo como el sol, agua, calor y el aire. (Fig. 12)



**Fig. 12** Erosión y grietas en muros (Señalada con flecha de color rojo)  
Fuente: Fotos tomada por la autora, mayo 2018

La nave tiene vanos de puertas que han sido tapiados para la ubicación de los añadidos existentes (en ambas culatas). Se abrieron otros para colocar nuevas carpinterías (Fig. 13). En la fachada oeste que da hacia la calle Libertad se colocaron dos ventanas tipo Miami (2000 x 1100) mm de tres secciones.



**Fig. 13** Vanos tapiados y otros se abrieron para colocar carpinterías (circuladas en color rojo)  
Fuente: Fotos tomada por la autora, mayo 2018

La carpintería en la fachada norte, conserva el colgadizo y mantiene su marquetería original. No obstante, se observa la acción de microorganismos que han afectado su maderamen y resistencia que incluye el revestimiento decorativo.

En la fachada sur, se sustituyó la carpintería original por rejas metálicas de fabricación rústica. Aunque funcionan como elemento de cierre en dos puertas de la nave, constituye un elemento inarmónico. En el caso de las ventanas que existen en esta fachada, se encuentran en estado crítico, debido a la acción de agentes externos, como consecuencia de quedar expuestas al intemperismo al eliminarse el colgadizo (Fig. 14).



**Fig. 14** Estado actual de la carpintería original  
Fuente: Fotos tomada por la autora, mayo 2018

## CONCLUSIONES

Dentro de la zona priorizada para la conservación, en el actual reparto La Quinta del Llano de Holguín, se encuentra la antigua Estación del Ferrocarril del Norte. Es una edificación con elevados valores histórico, arquitectónico y contextual. Clasifica con el altísimo grado de protección I. Es testimonio del hito tecnológico de mayor importancia

realizado durante el período colonial en todo el territorio holguinero. Forma parte del patrimonio ferroviario cubano reconocido mundialmente y por ello amerita ser conservado.

El bien patrimonial exige intervención inmediata evidenciando diferentes grados de deterioro en los elementos que lo componen y ausencia de algunos de sus elementos originales. Algunos de los deterioros identificados ponen en riesgo la estabilidad estructural y la durabilidad de la edificación.

Es interés de la Oficina de Monumentos y Sitios Históricos de Holguín rescatar el inmueble por sus potencialidades de uso.

## REFERENCIAS

- Carta de Venecia, 1964. Carta internacional sobre la conservación y la restauración de monumentos y de conjuntos histórico-artísticos. (1965). Venecia: ICOMOS.
- Carta de Cracovia 2000. Principios para la conservación y restauración del patrimonio construido. (2000). *Conferencia Internacional sobre Conservación "Cracovia 2000"*. Cracovia.
- Díaz Díaz, R., García Martín, F., Sánchez Peris, D., y Villar Moyo, R. (1995). *Arquitectura para la industria en Cc Castilla - La Mancha*. Espana: Colección Patrimonio Histórico Castilla La Mancha.
- Fernández Perdomo, E. (1987). *El ferrocarril de Gibara a Holguín*. Holguín: Comisión Provincial de Monumentos.
- Ferrari, M. (2013). Patrimonio ferroviario y desarrollo sostenible en el noroeste argentino. Líneas de intervención. *Ería*, 90, 73-90.
- González Guzmán, I. (2013). *El ferrocarril Joya del patrimonio industrial*. La Habana: Científico Técnica.
- Herrera Pupo, G. (2008). *El patrimonio agroindustrial azucarero en la provincia de Camagüey*. La Habana: CUJAE.
- Lloga Fernández, R. (2014). La arquitectura asociada a los ferrocarriles en el Occidente de Cuba (1837-1898). *Quiroga*, 86-99.
- Peña Obregón, A., y Santana López, M. (2007). *Historia y arquitectura del reparto La Quinta del LLano en el Holguín Republicano Neocolonial*. Holguín: Ediciones Holguín.
- Rizo Aguilera, L., y Villarreal Quevedo, F. (2019). Patrimonio ferroviario urbano-arquitectónico en el suroriente de Cuba. *Arquitectura y Urbanismo*, 23-36.
- Sobrino, J. (1996). *Arquitectura industrial en Espana, 1830-1990*. Espana: Cuadernos Arte Cátedra.