

*La locomotive à vapeur Mambisa
toujours sur la voie ferrée*



Santa Lucía, Holguín 10 janvier (RHC) – Le segment de la voie ferrée d'Unión Batey a fait déraiper plusieurs locomotives à vapeur dans leur ascension, qui ont parfois dû être secourues à l'un des points les plus difficiles pour n'importe quelle locomotive ... à l'exception de la 1180, La Mambisa, qui a moins "lutté" pour monter la pente et qui allait directement livrer la canne à sucre.

Depuis près d'une décennie, Róger Ramos, conducteur, et Roilán Velázquez, assistant du conducteur, ont voyagé à bord de cette légende, en parcourant les voies ferrées de la municipalité Rafael Freyre, entourés à présent des champs défrichés prêts à être semés et des cultures sur le point de la récolte.

Róger Ramos avait l'habitude de conduire de grosses machines pour le Minaz (ministère du sucre) jusqu'à ce qu'on lui confie la 1180, qu'il conduit pendant 30 à 40 minutes une à trois fois par semaine, de manière prudente, bien qu'elle soit bien entretenue dans l'atelier. Selon l'assistant du conducteur, la consommation de carburant est d'environ 90 litres par trajet. Sa tâche en tant que soutier est d'alimenter le moteur en carburant pour qu'il ait suffisamment de vapeur.

Tous deux travaillent à l'entreprise de Transporte Ferroviario (Transport Ferroviaire) (Transferraz), qui est chargée de l'exploitation de 57,6 kilomètres actifs de voie étroite (30 pouces de séparation entre ses extrémités intérieures), une voie conçue pour le chemin de fer de la canne à sucre, qui est maintenant également utilisée par les voitures à moteur ou les carahatas pour pénétrer dans les zones limitrophes des territoires de Báguano, Gibara et Banes, dans la province de Holguín.

La locomotive 1180, de fabrication états-unienne, appartient au groupe de machines qui ont remplacé celles qui sont arrivées dans le pays dans la première moitié du XIXe siècle en provenance d'Angleterre. Sortie des ateliers de la Baldwin Locomotive Works de Philadelphie en 1882 et conçue spécialement pour la centrale électrique de Santa Lucía, elle a le mérite d'être l'un des plus anciens moyens de transport de ce type conservé sur l'île, l'un des plus anciens transporteurs de canne à sucre et le plus ancien encore en service.

"La Mambisa était la plus ancienne locomotive du parc au moment de la tâche Alvaro Reynoso, et dans les derniers temps, elle était limitée à de petites opérations dans la cour de la sucrerie. Il y a environ un an, on a accordé la priorité à son sauvetage, dans le but de prolonger son utilité en tant qu'attraction touristique", explique Róger Guerrero, un passionné d'histoire locale.

Elle faisait partie d'un lot de trois machines qui n'ont pas eu besoin d'être adaptés, comme ce fut le cas des Baldwin acquises plus tard et toujours conservés dans l'atelier : six machines centenaires arrivées au début du XXe siècle de la vente aux enchères du canal de Panama, lorsque la technologie impliquée dans sa construction a été vendue.

"Parmi celles de 1882, l'une a été désactivée dans les années 1940 (on peut encore en voir certaines parties à Santa Lucía), et une autre a été prêtée à la sucrerie 'Nicaragua' puis emmené, à l'initiative d'Eusebio Leal, l'ancien historien de la ville de La Havane, au musée ferroviaire Cristina de La Havane, et c'est d'ailleurs celle qui est dans le meilleur état technique. Presque tout a été conservé sur La Mambisa, à l'exception de la cloche (car celle d'origine est fissurée), de l'injecteur de la pompe à eau et de la tôle, car la précédente a été volée et emportée hors de Cuba, et a dû être remplacée", explique Róger Guerrero.

La locomotive Mambisa, de la seconde moitié du XIXe siècle, est conservée en service actif dans la zone touristique de Holguín.

José Luis Pérez, directeur de Transferraz, explique que pour le trajet touristique de 4,5 kilomètres à l'ouest du quartier Santa Elena parcouru par la locomotive La Mambisa, il y a généralement deux wagons qui sont montés sur des plateformes datant du XIXe siècle.

Le directeur ajoute : "Parmi les 37 offres optionnelles extra-hôtelières de Holguín, cette excursion est la quatrième plus populaire, commercialisée par quatre agences touristiques. La 1180 se déplace entre 20 et 25 kilomètres par heure, sa vitesse de conception. La locomotive, sa chaudière et ses manomètres sont certifiés en matière de sécurité et répondent aux paramètres requis pour la circulation des trains.

"Nous recevons désormais entre 30 et 40 visiteurs chaque vendredi, amenés par l'agence Cubatur. Notre "petite fille" est La Mambisa, qui provoque toujours la perplexité des touristes, car dans leurs pays, ils ne voient une telle vieille locomotive que dans les musées. Des Anglais sont venus l'embrasser, et d'autres étrangers se prennent en photo à côté d'elle ou veulent la conduire. Ici, nous ressentons de l'amour et un sentiment d'appartenance pour cette relique, qui contribue également à l'économie collective et à l'amélioration des conditions de travail".

Yelenis Manresa, une journaliste de la municipalité, la décrit comme un trésor régional et cubain qui "avec presque un siècle et demi, conserve la même fraîcheur, grâce au soin, à l'innovation et à la créativité de l'entreprise Transferraz. Le musée ferroviaire Cristina, dans le cadre des activités du 185ème anniversaire du premier segment du chemin de fer à Cuba, Havane-Bejuical, a certifié le record national de la 1180 ou La Mambisa".

Source Juventud Rebelde

<https://www.radiohc.cu/fr/especiales/exclusivas/310113-la-locomotive-a-vapeur-mambisa-toujours-sur-la-voie-ferree>



Radio Habana Cuba