

Viaje en el tiempo por Liliput

Una inmersión en el modelismo y maquetismo a escala, presentes en los museos de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, nos transporta a diversos momentos de la vida nacional y más allá de sus fronteras

Por **TANIA CHAPPI DOCURRO** / Fotos: **MARTHA VECINO ULLOA**



“El Museo del Ron tiene una de las maquetas animadas más grandes que existen en Cuba sobre la producción del azúcar”, asegura el historiador Andy Gómez.



ITA la locomotora mientras arrastra su carga por el perimetro del ingenio. Desde la altura, como el Gulliver de Jonathan Swift en el país de los seres diminutos, observamos los molinos, almacenes y talleres, los postes eléctricos, el batey, la estación de ferrocarril, algunos obreros realizando sus faenas, los cañaverales...

Lázaro Eduardo García Driggs es el creador de tanta maravilla. Antes de construir La Esperanza dedicó numerosas horas a investigar sobre las estructuras y funcionamiento de los centrales azucareros. Según sus palabras, la elaboración de la maqueta duró desde 1991 hasta 1993 y necesitó que intervinieran varios ayudantes. Primero se ubicó en el Museo de la Ciudad, pero en el año 2000 se trasladó a su actual emplazamiento, el Museo del Ron (Avenida del Puerto, esquina a Sol).

Minutos antes de entrar en esa especie de cápsula del tiempo no sellada, Antonio Quevedo, director de los museos arqueológicos de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (OHCH) nos había recalado el interés de Eusebio Leal por los modelos a escala y las maquetas didácticas.

También, previamente, Andy Gómez, coordinador general del recorrido, señaló que el andar iniciado en esta tórrida mañana pretende mostrarnos “la trascendencia del trabajo científico y artesanal de los modelistas cubanos dentro de los discursos museológicos y museográficos” utilizados en diversas instituciones del Centro Histórico. Por ello, en cada escala los propios artesanos nos hablarían sobre sus estudios, motivaciones y técnicas.

Una última mirada al tren en movimiento, a las figuritas afanosas y a la fecha pintada en la torre de La Esperanza: 1930. Atravesamos la puerta que los separa del mundo real y enfilamos hacia la Vitrina de Valonia, centro dedicado a la cultura belga y al cómic.

Nada más descubrir en el recibidor al Voltus V de cartón, un gigante entre los residentes mayoritarios en esta área de Liliput (los pequeños, por sus dimensiones, personajes de historietas cubanas y belgas: Elpidio

Valdés, el Negrito Cimarrón, Chuncha; los Pitufos, Marsupilami), se activa el reloj y me siento transportada a 1983, cuando los cines de la Isla estrenaron el largometraje conformado con episodios de la serie japonesa *Cho Denji Machine Voltes V*.

Rodando por las calles de antaño

De regreso a 2023 y tras caminar unas pocas cuadras hasta el Museo del Automóvil, nos detenemos ante una mesa sobre la que se exhiben camioncitos similares en forma, no en longitudes, por supuesto, a los parientes soviéticos que hacia los años 80 del siglo XX circulaban –todavía dos o tres lo hacen– en La Habana. Pero no hay chance para escuchar demasiadas explicaciones acerca del asombroso nivel de detalle con que fueron reproducidos a partir de materiales reciclados, porque una simple ojeada hacia la derecha y las manecillas echan a correr en reversa nuevamente.



Voltus V, una muestra del modelismo presente en los museos de historia y arqueología del Centro Histórico habanero.

Durante segundos se paralizan a inicios de los 50; suficientes para entender que algunos de los miniautos expuestos no representan fielmente vehículos reales, más bien constituyen reinterpretaciones asociadas a lo que los estadounidenses llaman *dream cars*.

Otros prototipos sí son copias fidedignas. Un clon en miniatura del Lincoln Continental de 1941 proyecta el pensamiento hacia la ciudad transitada por el periodista e intelectual cubano Ramón Vasconcelos, en la cual –según relatara en 1946 en un reportaje– los choferes solían lanzar “sus autos con una imprudencia y una intrepidez fantásticas” por La Habana Vieja, regateándoles a los ómnibus el exiguo espacio.

Fugaz evocación de los años 20 nos provocan los descapotables (émulos de los bonsáis), colocados junto a las motocicletas. Al instante el ayer se esfuma, porque el itinerario apremia.

Momentos de paz y de guerra

Los guías nos conducen al Castillo de la Real Fuerza, “el museo de la Oficina del Historiador que más utiliza el modelismo a escala”, comenta Andy Gómez. Traspasar el umbral significa una inmersión en los siglos XV-XVIII.

Nos enseñan “el castillo dentro del castillo”, o sea, la maqueta de la fortaleza, que ocupa por completo uno de los salones. En ese universo liliputien- se, la guarnición cumple con sus tareas, indiferente a la curiosidad de los gigantes. Miramos a los artilleros, vestidos de azul y rojo, y a integrantes de la infantería, con uniformes amarillos. Cerca de la entrada, un carramato transporta abastecimientos para la tropa. La caja de cristal bajo la cual se protege el conjunto resulta imprescindible, pues con anterioridad, durante los acercamientos de los forasteros, fueron desapareciendo los moradores del fuerte.

Un plano de La Habana, dibujado por Juan de Siscara sirvió de referencia a García Driggs para concebir la obra, a petición de Leal. Si pudiéramos trasladarnos físicamente cuatro centurias atrás, al aposento donde el ingeniero militar acababa de remarcar los contornos del Castillo de la Real Fuerza, escucharíamos el sonido peculiar de la cuchilla al afilar la



Disímiles procedencias (empresas dedicadas a los llamados juguetes históricos, artesanos particulares, donaciones a la OHCH) ostentan esos vehículos.

pluma con que en breve asentaría la fecha: 1691.

Muy ocupados se hallaban igualmente el gobernador y los regidores, calculando cuántas piezas de artillería necesitaban para defender la ciudad. Bien hacían en preocuparse, pues la economía local había ido prosperando y los ingresos del vecindario por diversos medios, incluida la producción de azúcar, desvelaban a piratas y corsarios.

“Todos sus elementos funcionan, incluso pueden disparar”. La frase, dicha por Pável Valdés, me retorna al presente. Percibimos una colección de cañoncitos resguardados por un cajón de vidrio, algunos primorosamente ornamentados; simbolizan “la evolución de la artillería hasta el período napoleónico y han sido fabricados con un alto grado de precisión”.

Especialista en el patrimonio industrial y militar, este profesor recalca que los modelos a escala no solo tienen un valor estético, sino que se utilizan con el objetivo de realizar estudios históricos específicos. Tal propósito guió la construcción de dos herramientas guardadas en una segunda vitrina, junto a trozos de hormas azucareras (o sea, los recipientes de barro donde se vertían las mieles y las hacían cristalizar para formar los panes de azúcar); la primera es una prensa giratoria con la cual se extraía el jugo de la caña, gracias a la pequeña reproducción hoy sabemos cómo se manipulaban las originales. Su acompañante recrea un trapiche de mazas verticales, que era movido por animales de tiro y jugó un papel fundamental en el desarrollo de esa industria.

Pasamos a una tercera y a una cuarta salas. En ellas se exponen, entre otras piezas relacionadas con la historia naval, modelos de los buques que en el siglo XV arribaron a la futura América: *La Pinta*, *La Niña*, *La Santa María*; y el del galeón *Nuestra Señora de Atocha*, destruido por una tormenta en 1622.

Todas son valiosas; sin embargo, ninguna impresiona tanto como la recreación del *Santísima Trinidad*. Construido en el arsenal de La Habana dieciochesca, “llegó a ser en su momento el más grande y poderoso del mundo”, afirma Juan Carlos Zuloaga, artífice (junto con varios colegas a quienes lideró) de una maqueta que tardó unos cuatro años en concluirse.

Al tamaño de esta última (casi 4m de largo por 3.5m de alto) se suman lo exquisito de su hechura y la multiplicidad de elementos que contribuyen a sumergirnos en la época en que el barco original era el macho alfa de la flota española.

Por las jarcias trepan marineros encargados de ajustar el velamen. Otros, preparan los cañones. En la cubierta el capellán de a bordo despide un cuerpo sin vida a punto de ser lanzado al océano. Un bote contiene barriles, sacos y animales que garantizarán la alimentación a lo largo de la travesía.

Luces de tecnología led imitan la iluminación generada por las velas en el vientre de la embarcación –puntualiza el realizador– y alumbran disímiles escenarios, por ejemplo: la disposición



Una de las piedras giraba sobre la otra y comprimía el trozo de caña. A su lado, una recreación del trapiche de mazas verticales.

de los camarotes para los oficiales (en el balcón de popa), el acomodo de la carga en la bodega; un médico revisa en el sollado sus instrumentos quirúrgicos, deben estar listos siempre, por si ocurren accidentes o la nave entra en combate.

Ahora sí da vueltas hacia atrás sin freno el medidor de años. No se detiene hasta el 21 de octubre de 1805, última jornada del también llamado *El Escorial de los mares*.

“El espectáculo que ofrecía el interior del *Santísima Trinidad* era el de un infierno –testimonia Gabriel, el protagonista de la novela *Trafalgar*, donde Benito Pérez Galdós narra lo sucedido en aquella batalla naval-. Las maniobras habían sido abandonadas, porque el barco no se movía ni podía moverse. Todo el empeño consistía en servir las piezas con la mayor presteza posible, correspondiendo así al estrago que hacían los proyectiles enemigos. La metralla inglesa rasgaba el velamen como si grandes e invisibles uñas le hicieran trizas [...] De minuto en minuto caían al suelo o al mar multitud de hombres [...] las blasfemias de los combatientes



En el museo Castillo de la Real Fuerza impresiona esta reproducción del navío *Santísima Trinidad*.

se mezclaban a los lamentos de los heridos, de tal modo que no era posible distinguir si insultaban a Dios los que morían, o le llamaban con angustia los que luchaban.

“Yo tuve que prestar auxilio en una faena tristísima –prosigue el adolescente–, cual era la de transportar heridos a la bodega, donde estaba la enfermería. Algunos morían antes de llegar a ella y otros tenían que sufrir dolorosas operaciones antes de poder reposar un momento su cuerpo fatigado [...]

“De tal suerte combatida y sin poder de ningún modo devolver iguales destrozos, la tripulación, aquella alma del buque, se sentía perecer, agonizaba con desesperado coraje, y el navío mismo, aquel cuerpo glorioso, retemblaba al golpe de las balas. Yo le sentía estremecerse en la terrible lucha [...] En tanto, el agua penetraba por los mil agujeros y grietas del casco acribillado, y comenzaba a inundar la bodega”.

¡Qué heroico final!, dirían los adeptos a las “aventuras” bélicas. ¡Qué horror, innecesario!, les replicaría. Esta vez yo misma empujo las manecillas del reloj hacia el pasado. Mientras retroceden las décadas, hasta 1769, las velas del *Santísima Trinidad* van

perdiendo altura, disminuyen las cubiertas, el número de troneras y cañones. En segundos, es apenas un casco en construcción; los operarios le están colocando las bandas de madera que le dan ese color rojizo tan peculiar, singularizándolo entre sus compañeros de la armada.

Ajenos a mis ensoñaciones, los guías se despiden. Ha concluido el andar dedicado al modelismo y el maquetismo a escala. En el vestíbulo de La Fuerza, el frescor y la sombra inducen a no salir a la calle, donde el calor ha espantado a no pocos transeúntes. Como rezan dos estrofas de *Sinfonía urbana*, un poema de Rubén Martínez Villena:

Se extingue lentamente la gran polifonía/ que urdió la multiforme canción de la mañana,/ y escúchase en la vasta quietud del mediodía/ como el jadear enorme de la fatiga humana.// Solemnidad profunda, rara melancolía/ La capital se baña de lumbre meridiana,/ y un rumor de colmena colosal se diría/ que flota en la fecunda serenidad urbana.

Sin embargo, es hora de encarar el siglo XXI, sus descubrimientos, progresos, tormentas y batallas.