



1935 Fallece en un accidente de aviación en Medellín, Colombia, el famoso cantante, compositor y actor Carlos Gardel.

Ramal ferroviario de Santa Cruz del Sur

La doble lectura de una imagen



Esta es una comparación: mientras que hierbas y marabú invaden la línea férrea del ramal de Santa Cruz del Sur, lo ideal sería que los 15 metros a ambos lados del eje de la vía, se encuentren libres de malezas y, de ser posible, cultivados, tal como sucede en el tramo del ramal de San Luis a Bayamo. Fotos: Alexis García

■ Lourdes Pérez Navarro

Íbamos a visitar Nuevitas, pero por esas cosas que el destino escribe con letras torcidas —o más bien sabias—, el coche motor enfiló rumbo a Santa Cruz del Sur.

Por los 96 kilómetros que enlazan la ciudad de Camagüey con ese poblado del centro sureño de la Isla, viajamos durante casi cuatro horas. Las condiciones de la vía férrea no nos permitían transitar a más de 20 kilómetros por hora, a lo sumo 25; cuando, aseguró el maquinista, en los buenos tramos de la Línea Central el coche marcha a 100 kilómetros, sin ninguna dificultad.

Apenas partimos, encontramos a cuatro trabajadores de una brigada de vías reparando un crucero; unos metros adelante, otros regaban herbicida en la línea. Fueron los únicos. ¿Dónde estarían en la mañana del pasado viernes los integrantes de las restantes tres brigadas que deben atender el ramal Santa Cruz del Sur?

Si los 15 metros a ambos lados del eje, espacio que conforma la faja de vía, hubieran estado limpios, quizás no se hubiese notado la ausencia. Mas, lo tupido del marabú, la abundante maleza y la altura de la hierba, eran una denuncia con altoparlante.

Sin embargo, el pasado mes la Unidad de Vías y Puentes de Camagüey pagó 37 000 pesos por

labores de mantenimiento en los 566 kilómetros de vías férreas del territorio. Evidentemente en el ramal de Santa Cruz del Sur —salvo en unos pocos kilómetros libres de malezas— lo desembolsado no tuvo respaldo productivo.

Norberto Cardoso Barreras, director de la Unidad, admitió a **Granma** que “realmente no se ha llegado a todos los lugares, debido al poco personal con que contamos. Tiempo atrás no habían machetes, limas ni otras herramientas necesarias para trabajar y priorizamos la conservación de la cama de la vía para que el tren pudiera circular”.

Pero hoy la situación no es la misma. Cardoso aseguró que cuentan con las herramientas necesarias para la chapea y limpieza de la faja; aunque persisten problemas con la atención al hombre, como la no distribución de ropa y calzado. “Hay presupuesto —precisó— pero la gestión debe hacerla SUMIFER (Suministro de Ferrocarriles) y parece que han tenido problemas con los proveedores; por lo menos la provincia no ha recibido estos recursos en los últimos dos años”.

Mencionó también la implementación de un nuevo sistema de pago que incentiva estas labores y se atempera más a las fuertes condiciones en que se desarrollan.

En dicho ramal, explicó, actualmente solo una brigada trabaja bajo este sistema y cuenta con los hom-

bres necesarios; con el resto tenemos dificultades para completar las plantillas. Esto nos ha llevado a solicitar la incorporación de un pelotón del Ejército Juvenil del Trabajo para atender los kilómetros del 70 al 96; ya están los recursos y el campamento listo.

En el nuevo sistema de pago tienen centradas muchas esperanzas: “esperamos completar el personal, y lograr limpiar la faja y sembrar cerca viva para proteger estos espacios”. Incluso pueden contratar campesinos u otras personas alejadas a la vía para estas labores: “hemos contactado algunos y esperamos incorporar más y, a la par, llevar adelante la reorganización interna de la fuerza laboral ferroviaria, importante fuente para asumir estas tareas”.

Los tramos entregados en usufructo a los campesinos se mantienen sembrados y cercados, tal como se desearía estuviese el resto. Muestra de que la conservación óptima de la faja de vía, además de necesaria, es factible, y no debe marcar la diferencia entre lo mío y lo nuestro, es decir, entre lo que puede lograr un particular o alcanzar una brigada de vías.

Dicen los especialistas que los ramales son los brazos y piernas de la Línea Central, camino de hierro que enlaza a casi todo el país. Específicamente por el este de Santa Cruz circula una vez al día el tren de

pasajeros con destino a Camagüey y viceversa.

Según informó Cardoso pronto agregarán un coche motor para realizar el mismo recorrido, el cual se unirá a los popularmente llamados caratas que salen de Santa Cruz hasta Aguilar para dar servicio a las poblaciones intermedias, carentes de otro medio de transporte; de ahí la importancia de mantener este ramal con vitalidad.

Anunció que para el venidero mes de agosto está previsto incrementar las reparaciones de vías de este ramal, lo cual permitirá elevar a más de 40 kilómetros por hora la velocidad de traslación y, por tanto, reducir a la mitad el tiempo de transporte, que actualmente es de cuatro horas.

Para entonces concluirán la ubicación y pintura de las señales en la vía, hoy prácticamente ausentes, a pesar de lo necesaria que resultan para la seguridad y protección del transporte ferroviario.

La recuperación del ferrocarril es tarea imperativa. La imagen que acompaña estas líneas, captada al transitar por el ramal de Santa Cruz del Sur, brinda una doble lectura: de un lado, marabú y hierbas y malezas; pero también, poco esfuerzo productivo y falta de exigencia, disciplina y fiscalización. Y es precisamente lo contrario lo que demanda el país.