



Sin piedras no hay ferrocarril

■ MIGUEL FEBLES HERNÁNDEZ

LA ASEVERACIÓN QUE sustenta el título de este reportaje podría parecer demasiado absoluta si no fuera porque, en efecto, la piedra constituye un elemento decisivo en el trazado de cualquier vía férrea, que adecuadamente balastada se transforma en una especie de alfombra amortiguadora para el tránsito seguro de los trenes, siempre que no las sustraigan de los rieles algunos indolentes que rayan en la criminalidad.

Es por ello que su producción acelerada ha sido concebida entre las prioridades del programa nacional de recuperación del ferrocarril, cuyas principales líneas y ramales acumulan hoy un fuerte deterioro por la falta de mantenimiento oportuno durante las últimas dos décadas.

El foco de atención de las autoridades del Ministerio del Transporte y de su Unión de Ferrocarriles se centró entonces en un punto de la geografía camagüeyana que, con una rápida inyección de recursos, pudiera responder a la demanda del árido, calculada en unos 250 000 metros cúbicos anuales.

■ ¿POR QUÉ GUÁIMARO?

Muy cerca del poblado de Palo Seco, a ocho kilómetros del enclave municipal de Guáimaro, se ubica la cantera que cumple los requerimientos básicos para enfrentar tamaña empresa. Así lo confirma su director, el ingeniero Carlos Herrera Guerra, con 20 años de trabajo en el lugar:

“Aquí se encuentra el yacimiento con las características que exigen las normas técnicas para la elaboración de balasto. Está compuesto, precisamente, por una roca ígnea de alta dureza, capaz de soportar el peso de los ejes de carga que pasan por el ferrocarril”.

Según los especialistas, los estudios geológicos realizados permiten asegurar que se cuenta con una reserva de piedra para 150 años aproximadamente, sumados el yacimiento más antiguo, todavía en el primer piso de explotación, y otro virgen descubierto dentro de la propia zona de la cantera.

“La unidad dispone —añade Carlos—, de acceso ferroviario, lo cual permite minimizar los gastos de transportación de la piedra. Del embudo del molino sale a los vagones y va directo a las líneas en reparación. El ahorro de combustible y tiempo es considerable”.

Por si no bastaran las ventajas enumeradas, existe otra fortaleza que resulta vital y es la experiencia acumulada por la nómina de alrededor de 100 trabajadores, la mayoría residente cerca del lugar, quienes han heredado las habilidades de sus familiares en el duro bregar de la cantera, cuya apertura se remonta a 1946.

■ UNA INVERSIÓN IMPRESCINDIBLE

Algunos, muy pocos ya, participaron en el encuentro; otros hablan del hecho como si realmente hubieran compartido



Parte de las instalaciones antiguas armonizarán con el nuevo equipamiento en pos de una mayor producción. Fotos: Jorge Luis Téllez



Fernando, Yusel y Yosvani forman parte de la brigada de Villa Clara que participa en la remodelación de la cantera.

con el máximo líder de la Revolución cubana. Lo cierto es que la visita de Fidel a la cantera de Guáimaro a comienzos de los años setenta se recuerda allí como uno de los momentos más emocionantes vividos por el colectivo en toda su historia laboral.

Por aquellos días, el Comandante en Jefe llamó a los trabajadores a convertir el proceso productivo en una verdadera zafra de piedras, quizás con la mirada puesta en el gigantesco proyecto del ferrocarril central.

Otra “zafra” de similar envergadura a la convocada entonces por Fidel se requiere acometer ahora, y para ello está en marcha un amplio proceso inversionista por un monto de más de 8 millones de pesos, que incluye el cambio del molino, los viales de acceso, el polvorín, el laboratorio y ocho obras de fábrica.

“Enfrentar el nuevo reto con el molino

viejo, comenta el director de la planta, resultaba imposible, por lo que se decidió adquirir uno más grande que puede producir 200 000 metros cúbicos anuales, o sea, prácticamente cubre las necesidades de piedra del ferrocarril”.

Tal volumen significa que, a plena capacidad, del frente de cantera se podrán extraer cada día 700 metros cúbicos de material, lo cual equivale a cargar un tren con 21 vagones repletos de macada, además del polvo de piedra, el granito y el hormigón.

■ SE AVANZA, NO SIN CONTRATIEMPOS

El ingeniero Emilio Manuel Bernal está al frente de los hombres que desde hace siete meses asumen la construcción civil, con el propósito de entregarla a finales de julio próximo y dar paso al montaje tecnológico que debe concluir en septiembre, fecha comprometida



El ingeniero Carlos Herrera muestra el nuevo molino con capacidad para triturar más de 200 000 metros cúbicos de piedra cada año.

para la puesta en marcha de la cantera.

“A pesar de los contratiempos, estamos seguros de que cumpliremos la palabra empeñada. Desde marzo contamos con un refuerzo de pequeñas brigadas de Sancti Spiritus, Las Tunas, Villa Clara y Ciudad de La Habana, que aportó los operadores para el movimiento de tierra”.

Así, mientras los trabajadores camagüeyanos edifican los nichos del polvorín y el bloque socio-administrativo, los espirituanos erigen las garitas de protección y los villaclareños levantan la cerca perimetral y trazan el alumbrado interior de la instalación.

Se trata de un magnífico ejemplo de cooperación entre empresas del sector del Transporte en el país, palpable también en otro de los objetos de mayor complejidad: el muro de contención donde se construirá la plataforma para el tiro de piedra hacia el molino desde una altura superior a los ocho metros.

Lucas Velasco Soto, el ejecutor principal, confía en la capacidad de trabajo de sus hombres, quienes tienen claro qué deben hacer y aportar para que la obra no se dilate en el tiempo, se haga con la calidad requerida y facilite la entrada de la brigada encargada del montaje del molino.

Sin piedras no hay ferrocarril... Excelente manera de ilustrar cuánto representará la cantera de Guáimaro en el empeño nacional de poder contar con vías rápidas y seguras, como garantía para una mayor duración de los equipos, confort para el viajero, capacidad de carga de mercancías y calidad integral de los servicios.