

Director: Lázaro Barredo Medina. **Subdirectores:** Oscar Sánchez Serra (a cargo de Granma Internacional), Alberto Núñez Betancourt y Enrique Montesinos Delvaty (a cargo de la Redacción Digital). **Subdirector administrativo:** Claudio A. Adams George. **Redacción y Administración:** General Suárez y Territorial, Plaza de la Revolución, Ciudad de La Habana, Cuba. **Código Postal:** 10699; **Zona Postal:** La Habana 6; **Apartado Postal:** 6187; **Teléfono:** 881-3333; **Fax:** 53-7-8819854; **Internet:** ■ <http://www.granma.cubaweb.cu/> ■ <http://granma.co.cu/> **Correo electrónico:** correo@granma.cip.cu **Impreso en el Combinado Poligráfico Granma.** ISSN 0864-0424



hoy en la historia	viernes, 6 de agosto del 2010
1825 Proclamación de la Independencia de Bolivia. 1960 Fidel anuncia la nacionalización de empresas norteamericanas radicadas en Cuba. 1920 Muere la patriota camagüeyana Aurelia Castillo. ►	
	

Guayabal encarrila mejor sus pasos

■ PASTOR BATISTA VALDÉS

AGUAYABAL NO solo lo golpeó el huracán Paloma con su bestial furia. Si los alrededor de 17 kilómetros que median entre ese puerto marítimo y la cabecera municipal hablaran, seguramente darían cuenta de años y décadas entre vicisitudes objetivas y subjetivas que acabaron convirtiendo ese tramo de vía férrea en un verdadero riesgo para la circulación de trenes, vagones y carros de línea.

“Siete provincias exportan azúcar por aquí —comenta Leonardo Alonso Galindo, jefe de vía en la Unidad de vías y puentes de Las Tunas—, pero es indudable que las operaciones se han complicado en los últimos tiempos por los peligros y la inseguridad. Las locomotoras se han visto obligadas a avanzar muy despacio. Además de lentitud, eso origina atrasos e irregularidades...”

En verdad, la situación económica del país no había permitido realizar un adecuado mantenimiento.

Como resultado, miles de traviesas estaban rotas, flojas o deterioradas, cinco obras de fábrica no ofrecían seguridad ante el paso y el peso de los trenes; en algunos puntos los rieles amenazaban con abrirse de un momento a otro...

No por casualidad a lo largo del año 2007 se reportaron allí 19 accidentes o incidentes, asociados de algún modo a la situación antes mencionada.

Por eso, al conocer acerca del proyecto de reparación, Jorge Gómez López, Deuni Peláez Cutiño, Mario Cabrera y otros operadores y reparadores con muchos años de experiencia mostraron su total e incondicional disposición; de igual modo, los pobladores integrados en los consejos de los barrios han apoyado estas labores.

■ EN LÍNEA CON EL MOMENTO

Por el grado de afectación (crítico en algunos casos) se hacía necesaria la integración de fuerzas y medios. De lo contrario, no se podría avanzar al ritmo deseado, mucho menos en medio de frecuentes lluvias, sobre todo en los horarios de la tarde.

Ello explica que, junto a dos brigadas de ese sector (Ministerio de Transporte) intervinieran otras dos formadas por ferrocarrileros de la rama azucarera (antiguos responsables de la vía), jóvenes del Ejército Juvenil del Trabajo, así como alrededor de 60 obreros procedentes de la terminal de embarque de azúcar a granel asentada en el puerto de Guayabal, cuya contribución se toma cada vez más valiosa.

“La idea de sumarnos a estas labores de reparación ha sido excelente —afirma Jorge Ruiz Ibáñez, jefe de turno en la terminal, al frente hoy de una brigada—



De la calidad con que sea repuesta cada traviesa dependerá la seguridad en el importante ramal.

porque de lo contrario casi todos estuviéramos en nuestras casas durante estos meses de inactividad portuaria, cobrando una parte del salario sin hacer nada útil.

“Aquí, sin embargo —añade Orlando Padrón Benítez, director de operaciones en esa misma entidad— aprovechamos el tiempo, aprendemos algo nuevo, quitamos traviesas rotas, situamos las nuevas, aplicamos la piedra o balastro, fijamos tornillos y le damos seguridad a esta vía por donde ya los trenes prácticamente no podían circular a más de diez kilómetros por hora ante el peligro de sufrir algún accidente.

“Y lo más importante: después de esta experiencia nuestros hombres están dispuestos a ir donde haga falta a hacer labores de reparación o a limpiar las fajas laterales, tal y como hemos venido haciendo en este tramo”.

■ DEL LOBO... 4 600 VÉRTEBRAS

Directivos de ferrocarriles y del Ministerio de Transporte saben que lo ideal sería “levantar” totalmente ese importante ramal y “hacerlo nuevo” o realizar una reparación capital. Pero la situación económica no lo permite así.

Por ello, técnicos, especialistas y obreros pusieron gran empeño y capacidad desde el principio para determinar, metro a metro, dónde darles el mejor y más eficiente uso a las 4 600 traviesas que el país asignó, cuyo montaje está concluyendo por estos días.

Leonardo Alonso, a quien desde su niñez todos llaman Moncada, prefiere no anticipar criterios. Pero su responsabilidad directa allí, le permite afirmar que se labora de manera intensa para concluir los trabajos con la calidad que demanda una obra así.

En función de ese propósito la nación ha situado cuantiosos recursos, complementados por la voluntad territorial de rescatar y



El que guarda y controla siempre tiene: muchos de estos rieles fueron aprovechados de tramos sin uso hoy. Fotos del autor



Lo importante es que esos rieles garanticen total seguridad para las instalaciones del Puerto de Guayabal.

sumar tornillos, presillas, platinas, rieles y todo cuanto lleve a feliz término la ejecución del necesario proyecto.

Durante las últimas jornadas se ha tensado un poco la situación en torno a la transportación del balastro (piedra) desde la cantera ubicada en la zona de Las Parras, municipio de Majibacoa, dentro del propio territorio.

La necesidad de esparcir aún unos 5 000 metros cúbicos de ese material demanda la versatilidad e integración que ha caracterizado a la provincia en situaciones y momentos similares.

Los tuneros saben que lo primordial en este momento es ejecutar bien la reparación en cada metro de vía afectado, para que mañana no se accidente un tren con tolvas o vago-

nes repletos de azúcar, pero también para que a la vuelta del tiempo “no se descarrile” ni un solo centavo invertido ahora.

Hoy se avanza hacia la terminación del tramo que media entre Amancio y Guayabal. ¿Quién niega que algún día, ojalá cercano, se pueda hacer lo mismo en el ramal que conduce hacia la terminal ubicada en el Puerto de Carúpano, al norte, cuyos rieles presentan una situación no menos preocupante?

La decisión de concederle una preeminencia superior a la transportación por ferrocarril no es un capricho de última hora. La práctica demuestra que en las condiciones de Cuba esa es una alternativa a la medida de cualquier tiempo actual y futuro.