

Soldados del EJT al rescate del ferrocarril



Adrián Espinosa, uno de los más activos de la tropa en el circuito sur. Fotos del autor



El auxilio de dos chapeadoras alivia el trabajo de las fuerzas del EJT y de los obreros del sector.

■ VENTURA DE JESÚS

ES BUENO COMPROBAR que algunos jóvenes del Ejército Juvenil del Trabajo (EJT) que laboran en el rescate del ferrocarril están dispuestos a echar su vida entre los hierros una vez que concluya su misión en el Servicio Militar.

Es un oficio que requiere de mucho esfuerzo, pero me gusta y pienso seguir, admitió Roberto Luis Morales Reyes, de 20 años de edad y residente en el municipio de Unión de Reyes. En su caso particular muestra apego por la plaza de motorista de vía y aspira a poder superarse.

Roberto es uno de los casi 200 efectivos del EJT emplazados en cuatro puntos de la geografía matancera (Unión de Reyes, Colón, Jovellanos y Matanzas) para mejorar el estado de una vía que estuvo sin la debida atención durante varios años, como consecuencia de lo cual la vía perdió funcionalidad y se suceden a menudo percances con los consiguientes daños.

Un indicio de que esta fuerza ha ofrecido en breve tiempo mayor seguridad y resistencia al paso de los trenes, es que de 23 precauciones existentes en la vía en el mes de agosto ya solo quedan cinco, según reconoció Ángel García Guerra, director provincial de Ferrocarriles.

■ SISTEMATICIDAD ES VITAL EN LA LÍNEA FÉRREA

De junio a acá no pasa un día sin que se registren acciones en el rescate de la línea del ferrocarril central y otros ramales, como parte de un programa de reparación que se lleva a efecto en las vías férreas del país. El mayor Roberto Hernández Gil, al frente del batallón del EJT, reconoce que los jóvenes se desempeñan con notable disciplina y sin ausentismo.

Aseguró que disponen de campamentos con las condiciones adecuadas, así



Desde diferentes territorios, cada día se suman más jóvenes al empeño de recuperar las vías férreas. Foto: Oscar Alfonso Sosa

como de los medios técnicos y herramientas para esa tarea.

“La situación era muy adversa. Carencia de mantenimiento y en general falta de trabajo sistemático. Hasta la fecha hemos renovado traviesas en un tramo superior a los 150 km y realizado otras tareas, entre ellas, alineación de la vía, cambio de platinas, fijación de carriles y tornillos y vertimiento de piedra en tramos considerables.

“El volumen de trabajo es considerable. El ramal de Dubrocq, por donde trasladan los productos que entran y salen del puerto en un trayecto de unos cinco kilómetros, fue objeto de una restauración significativa. Una buena parte requiere de mantenimiento, pero hay lugares, como el ramal de Sabanilla, con tramos en total abandono, sin balastros y donde la hierba y el marabú apenas dejan transitar.

■ EL SUR TAMBIÉN EXISTE

Un número considerable de la fuerza está ahora a tiempo completo en la renovación de unos 60 km del circuito sur comprendidos en territorio matancero, el cual debe asumir el traslado de pasajeros y de carga cuando próximamente se someta a una restauración total un trayecto de la línea del ferrocarril central entre Los Arabos y el poblado de Cascajal, según explica el mayor Hernández Gil.

Para llevar a cabo dichos trabajos en esta región, reciben el apoyo de dos chapeadoras de vía, conducidas por Pedro Luis Cárdenas y Tomás Oropesa, ambos residentes en la provincia de Villa Clara. Cada máquina tiene capacidad para limpiar unos cinco kilómetros diarios, pero a veces es preciso realizar hasta dos pases; hay mucha vegetación a ambos lados de la línea, comentó Oropesa.

El destacamento del EJT radicado en Unión de Reyes, de conjunto con una brigada de obreros del sector, labora por estos días en un tramo cercano al poblado de Pedro Betancourt, donde hace muy poco tiempo ocurrió un descarrilamiento.

Yusdel Montes de Oca, segundo jefe del pelotón del EJT, habla encomiásticamente de la aptitud de los 18 soldados que ahora chapean la cama y laterales de la vía, fijan carriles y tornillos en esta zona. “Trabajamos hasta que concluyamos la norma, que aquí no resulta fácil pues hay mucha hierba y en algunos tramos los basureros tapan la vía. Existen lugares donde hace años que no se aprieta un tornillo”.

Adrián Espinosa, uno de los más activos de la tropa, aprecia que en algunos trayectos hay traviesas de diferentes tipos, tornillos flojos, falta de balastro o en el mejor de los casos están contaminados. El problema ni siquiera se resuelve fijando las tuercas, si antes no se engrasan y ponen las juntas que refuerzan y aseguran la calidad del trabajo, explica.

■ MANTENER LA TRADICIÓN

Entendidos en asuntos del ferrocarril opinan que luego de tanto abandono es preciso empezar de cero. En este sector la falta de sistematicidad se paga caro, el tornillo que usted aprieta hoy debe volver a ajustarlo al poco tiempo, dice José Rodríguez Pomares, a quien todos conocen como El Látigo, por sus hazañas como boxeador en los años cincuenta.

Fue Vanguardia Nacional durante una década y nadie se atrevía a disputarle el puesto de honor como operario de vía en el circuito sur. Aunque ya ronda los 80 años de edad no hay manera de sentarlo a descansar.

“En otra época ser liniero era un puesto venerable. Pese a la disciplina y al rigor, recuerdo que mucha gente en el pueblo estaba interesada en pertenecer a nuestra brigada. Eso hay que rescatarlo también”.