

Los jóvenes se han insertado muy bien en el clima universitario. Foto del autor

Aulas que miran al campo

■ PASTOR BATISTA VALDÉS

LAS TUNAS.—En la Universidad Vladimir Ilich Lenin, de Las Tunas, un inusual grupo de 26 jóvenes vestidos con el uniforme azul de preuniversitario cursan allí el duodécimo grado, interesados en estudiar Agronomía al concluir el bachillerato.

“No somos los primeros en hacer esto —explica Eduardo Domínguez Nápoles, asesor docente de la dirección metodológica en la Universidad. Desde el curso anterior, en otros centros del país se abrieron aulas similares con jóvenes que optarían por especialidades como Física, Química y Matemática pura. Sobre esa base, se nos dio la posibilidad de determinar en qué carreras sería más conveniente aplicar esa alternativa y nos inclinamos por Agronomía, aquí, y Físico-Matemática en la Universidad de Ciencias Pedagógicas.”

Para despegar bien se realizó un proceso previo de contacto, intercambio y captación de estudiantes en los preuniversitarios, examen de conocimientos, caracterización psicopedagógica y consulta del expediente escolar, cuyo resultado final aglutinó a una treintena de muchachos en el caso de Agronomía.

A ellos —añade Eduardo— se les imparte el mismo programa del preuniversitario, pero se agregan elementos que fortalezcan la formación vocacional, el interés y las motivaciones, de acuerdo con el perfil de la carrera.

En la práctica eso significa no solo la atención directa e indirecta por parte de un experimentado claustro de profesores, sino también una interacción concreta con laboratorios, textos, áreas y, sobre todo, con estudiantes de Agronomía, con quienes comparten espacio en la residencia estudiantil.

■ GERMINA EL VIVERO

A cinco meses de su inserción en el ambiente universitario, ya “el aula de grado 12” (como se le conoce) sedimenta sus primeros resultados y ensancha expectativas entre alumnos, familiares, profesores y directivos.

En opinión de quienes organizan y conducen esa experiencia, hay “una evolución real, profunda y muy favorable en el grueso de los estudiantes”. Lo evidencia el modo en que han progresado sus hábitos de estudio, reconocidos hasta por la propia familia, que desempeña un papel cada vez más activo en ese proceso.

“Llegué con un poco de miedo —expresa Dianelys Bauzá Hernández, alumna procedente de Puerto Padre. Recuerdo que el primer día casi regreso para mi casa, pero poco a poco me fui adaptando, haciendo amistad con los demás y motivándome. He tenido mucho apoyo de mi familia y ahora estoy muy contenta, decidida a poner todo mi esfuerzo personal para estudiar y graduarme como agrónoma.”

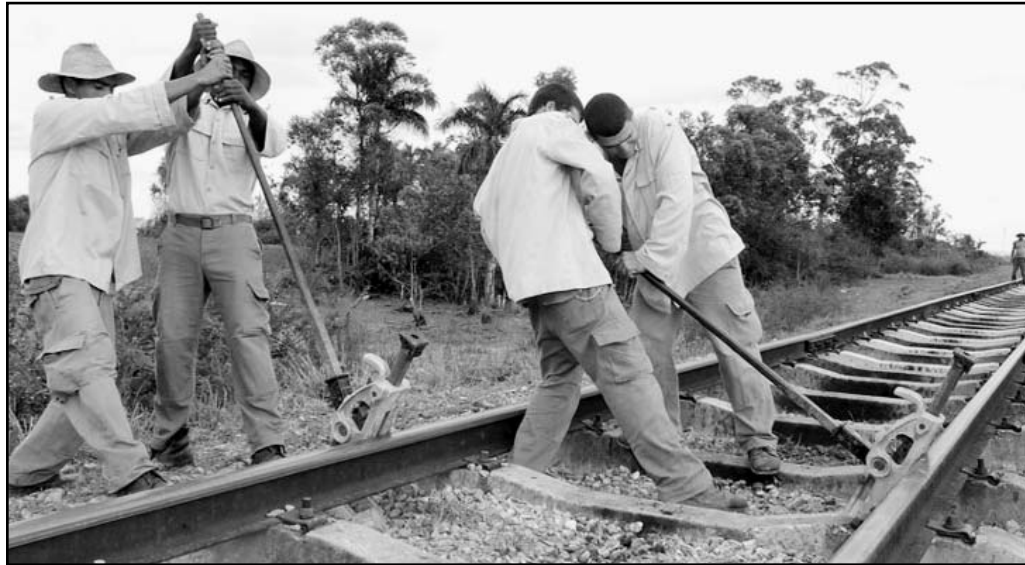
Para Héctor Silva García, de Majibacoa, esta ha sido “una opción muy buena, en particular para estudiantes como yo. Mi padre tiene un pedacito de tierra y lo trabaja. Yo le ayudaba desde niño, me gusta la agricultura y no le tengo miedo. Todo lo contrario: el país necesita quienes hagan producir toda la tierra que hoy no aporta nada”.

Acerca de esa realidad también está mucho más clara Arellys Cervantes Rosabal, del municipio de Colombia, quien ahora agradece la recomendación inicial de su prima Idalmis, graduada de Agronomía en esta misma Universidad.

Un asunto llama la atención. Es la capacidad de estos jóvenes para convertirse en difusores o multiplicadores de información y de motivaciones, mediante el intercambio con otros alumnos de preuniversitario, por lo que es de esperarse que cada día más uniformados azules pasen por esta Universidad.

Hablando en términos agrícolas, se está realizando algo así como “un primer pase de gradas” sobre el terreno. Lo fundamental es no perder el ritmo, para impedir que la inercia y los conceptos erróneos “enyerben” la mentalidad y la visión en torno al ingreso en especialidades como la Agronomía y otras relacionadas con la tierra: decisivas ayer, hoy y mañana dentro de un país como el nuestro.

El largo viaje de la recuperación ferroviaria



Los soldados del EJT suplen la falta de fuerza de trabajo en las brigadas de mantenimiento de vía. Foto del autor

■ RONALD SUÁREZ RIVAS

PINAR DEL RÍO.—“Hacia años que manejábamos apelando a la memoria para determinar dónde debíamos reducir la velocidad o detener la marcha, porque las señales no se veían. Entre la hierba y la aroma, las habían tapado.”

“El marabú dañaba la pintura de los trenes y les arrancaba los indicadores de cola. La visibilidad era escasa, sobre todo en las curvas y los cruceos.”

“Si ocurría algún desperfecto durante el viaje, para llegar hasta el vagón donde estaba la avería y repararla, había que abrirse paso entre las espinas.”

Con los recuerdos todavía frescos del deterioro acumulado durante dos décadas de abandono, José González, maquinista con 30 años de experiencia, asegura que los resultados de la reanimación del ferrocarril comienzan a ser palpables.

“La línea está limpiecita y bien atendida. Se nota que han trabajado duro sobre ella”, dice.

Las estadísticas más recientes refieren la disminución en un 75% de los incidentes por vías en mal estado, y también un mejor aprovechamiento del tren como medio de transporte.

Ello comprende el movimiento de 750 000 pasajeros y de 39 330 toneladas de áridos durante el 2010, de todo el diésel y el fuel que se consume en el territorio, de más del 90% de los artículos de la canasta básica, e incluso una serie de producciones que hasta ahora se trasladaban por carretera.

Félix Cruz, quien dirige la actividad ferroviaria en Vueltabajo, afirma que el año pasado marcó el inicio del tiro de chatarra para Antillana de Acero (más de 3 400 toneladas), de madera y postes eléctricos (7 800) hacia diferentes puntos del país, y advierte que este es solo el comienzo.

“Actualmente se realizan estudios para seguir incrementando los renglones a transportar mediante el ferrocarril.”

En el 2011, precisa el funcionario, existe el propósito de sumar la fábrica de refrescos Los Portales y la refinería de azúcar del Complejo Agroindustrial 30 de Noviembre.

■ INTENSIVO SOBRE LA VÍA

A poco más de un año del inicio de la reanimación ferroviaria, el grueso de las acciones se siguen concentrando sobre la vía.

“Su recuperación resulta clave para poder mejorar la circulación. De lo contrario, aunque

tuviéramos equipos nuevos, no los podríamos explotar de manera eficiente”, explica Félix.

Las acciones realizadas en el último año comprendieron el mantenimiento a los 149 kilómetros comprendidos entre Guane y Candelaria (los municipios que pasaron a la provincia de Artemisa siguen siendo atendidos hasta ahora por Pinar del Río), incluida la reparación de 5,8 kilómetros y de 26 puentes, la colocación de 772 señales y de unas 5 000 traviesas.

Con ello se redujo de 32 a 15 el número de tramos con restricciones de velocidad debido al mal estado de la línea.

Además, se logró un significativo incremento de la fuerza encargada de garantizar la continuidad del trabajo.”

Pedro Mena, director de la UEB Vías y Puentes, precisa que han sido creados más de 150 nuevos puestos para chapear y conservar la faja de la vía, con un salario superior a los 1 000 pesos.

“Esto permite que las brigadas de mantenimiento (cuya plantilla se cubre hoy al 89% y años atrás apenas llegaba al 60%), se dediquen exclusivamente a las labores técnicas, apoyadas por 60 efectivos del Ejército Juvenil del Trabajo.”

También se han recibido herramientas nuevas y motores de vía que humanizan las labores y permiten mayor productividad. “Antes, nuestros hombres tenían que recorrer varios kilómetros empujando una plancha con las traviesas encima. Cuando llegaban al sitio donde iban a hacer la reparación, ya estaban agotados”.

Ello crea condiciones favorables para continuar el trabajo durante el 2011. En números, el año que recién comienza prevé la reparación de 15 kilómetros, 14 puentes y la colocación de 4 060 traviesas.

No obstante, se sabe que el camino de la recuperación del ferrocarril es largo y complejo.

Si hasta el momento se han logrado reanudar seis estaciones, una cifra aún mayor de esas instalaciones y de apeaderos aguardan su turno.

Lo mismo sucede con más de una decena de puentes en malas condiciones donde la velocidad de circulación está limitada, y con los medios de transporte, tanto de carga como de pasajeros, la mayoría de los cuales sobrepasan los 30 años de explotación y ya no pueden exceder los 50 kilómetros por hora.

Aun así, no deja de ser significativo el hecho de haber roto la inercia después de dos décadas de estancamiento. Ahora es preciso continuar avanzando, sin parar.