

Tiende puentes la recuperación ferroviaria

GERMÁN VELOZ PLACENCIA

EL NUEVO puente ferroviario de la ciudad de Antilla, en el holguinero municipio de igual nombre, puede mostrar el más largo viaducto ferroviario sobre el mar en la provincia, ya que los constructores lo extendieron hasta 180 metros, en respuesta a una exigencia medioambiental para incrementar el flujo de agua de la Bahía de Nipe hacia la ensenada de Lara, importante hábitat de animales y plantas.

Como muchos antillanos, Noel Borges Góngora, trabajador del molino de maíz René Ramos Latour, aprovechó muchos de los ratos libres para ir con su hijo Jonatan a comprobar el avance de la construcción del puente. "Ahora sí se reanima nuestra vida social y económica", señaló jubiloso.

Muchas cosas inspiran su exaltación: el restablecimiento de la vía férrea asegura que un tren compuesto por una locomotora y cuatro coches reconstruidos en un taller local, reanude el itinerario a Santiago de Cuba, con paradas en Cueto, Marcané, Alto Cedro, Mella y El Cristo. Ello establece una alternativa a la hasta ahora imperante transportación por carretera en vehículos privados, en la cual las pocas opciones hacían predominar los altos precios del pasaje.

Nuevamente, puede entrar hasta la Terminal de Antilla el tren procedente de Holguín, que llegaba hasta un sitio situado a dos kilómetros de la ciudad, donde los pasajeros debían abordar otros vehículos para proseguir viaje.

A través del puente también se podrá trasladar la harina de maíz procesada en el mol-



Con el puente vuelve a fluir la vida social y económica del municipio más pequeño de Holguín.

FOTO: JUAN PABLO CARRERAS

no, con lo que se debe poner fin al costoso uso de camiones con rastras en el traslado del producto hasta un centro de carga en la ciudad de Holguín, a 114 kilómetros de distancia, donde hoy lo depositan en casillas ferroviarias que parten hacia diversos puntos del país.

Igualmente, el viaducto suprime el empleo del transporte por carretera en el envío de las mieles elaboradas por los centrales azucareros del territorio a los depósitos de la Planta, desde donde se embarcan vía marítima para el occidente del país. El año pasado la instalación recibió más de 8 000 toneladas transportadas con 360 camiones-viajes; sin embargo, ahora es posible hacerlo con 138 carros tanques viajes del ferrocarril.

Uno de los sitios donde la alegría parece no tener fin es el taller ferroviario de Antilla. Su director, Eric Cruz Zaldívar, explicó que los daños causados por el huracán Ike, en el 2008, al viejo puente de madera y su cierre definitivo dos años después, paralizaron la actividad fabril.

"Ahora sacaremos sin contratiempos la producción.

Nuestro personal tiene habilidades en el acondicionamiento de coches para uso como comedores, dormitorios y almacenes, de mucho valor para las fuerzas dedicadas a la recuperación ferroviaria en el país".

Aquí convierten en coches de pasajeros las casillas de carga que parecen inservibles cuando las reciben. El ejemplo más fresco son los cuatro vagones del tren Antilla-Santiago.

TAREAS A TODO TREN

Héctor Guillermo López Aballe, director de la Unidad Económica de Base de Vías, Obras y Construcciones (UEB VOC) Holguín, declaró que el Ramal de Antilla, con 50 kilómetros de longitud, es la tarea más importante del programa de reanimación ferroviaria elaborado para el presente año.

Igualmente, el plan del 2012 contempla colocar en diversos ramales unas 14 mil traviesas y dar mantenimiento a más de 800 kilómetros de vías, así como construir y reparar alcantarillas y puentes, sin abandonar la conservación y chapea de las fajas a ambos lados de los rieles.

El año pasado marcó una etapa decisiva en el restablecimiento de la calidad de los "caminos de hierro" del territorio, porque a los 277 kilómetros que atendían, le sumaron los cerca de 454 pertenecientes hasta aquel momento al sector azucarero.

"Al concluir el 2011, en las vías que tienen que ver con la producción azucarera, realizamos centenares de acciones. Por ejemplo, reparamos cuatro puentes y dimos mantenimiento a diez, además de colocar más de 4 100 traviesas de hormigón. Cuando terminó la zafra se registraron 14 incidentes ferroviarios, en lugar de los 34 que se produjeron el año antes".

El ingeniero Luis Julio Pérez Avilés, máxima autoridad ferroviaria en la provincia, recordó que en el 2010 en el Ramal de Antilla fue construido el puente que atraviesa el río Salado.

"Hoy perfeccionamos la organización del trabajo e incrementamos las exigencias sobre el uso de los recursos materiales y financieros para terminar a tiempo el puente en construcción sobre el río Guaro, en el municipio de Mayarí, y acometer de forma paulatina la reparación de los que cruzan los ríos Nipe y Mayarí, obras imprescindibles para enlazar los consejos populares de Guatemala, Felton y Nicaro con el Sistema Ferroviario Nacional.

"Durante los dos últimos años realizamos varias acciones en instalaciones básicas. Así reparamos el Centro de Carga y Descarga de la capital provincial y las estaciones de Holguín, Cacocum, Cueto, San Germán y Antilla. De acuerdo con los planes, ahora les corresponde a las de Alto Cedro y Mir".

El territorio, dijo Pérez Avilés, tiene bajo su responsabilidad un importante tramo de la vía férrea central, reconocido por su buen estado técnico: "garantiza altas velocidades de marcha por la atención permanente que le ofrecen varias brigadas con fuerzas calificadas y disciplinadas", protagonistas de la construcción de los dos puentes del Ramal Antilla.

Para dar consistencia a la línea férrea que llega a Antilla y preservarla de los embates del mar, fue necesario arrojar más de 2 000 metros cúbicos de rajón.

Para alistar el nuevo puente ferroviario, 12 hombres pertenecientes a la Empresa de Obras Marítimas ensamblaron 180 elementos de hormigón, algunos con pesos de diez y 20 toneladas.



La reparación de la estación de Cueto forma parte de las acciones de reanimación ferroviaria realizadas en el territorio.

Pinar cultiva arroz en antiguas áreas cañeras

RONALD SUÁREZ RIVAS

PINAR DEL RÍO.—Tras permanecer casi un siglo dedicadas a respaldar la producción azucarera, las tierras del antiguo Central Manuel Sanguily se estrenan en el cultivo del arroz.

La experiencia responde a un proyecto de desarrollo local, dirigido a aprovechar las bondades de esta llanura, dotada de suelos fértiles y fuentes de agua seguras para el riego, donde hace tiempo la actividad cañera dejó de ser rentable.

Todavía en fase inicial, el programa ya exhibe resultados que auguran la posibilidad de lograr en un futuro cercano el autoabastecimiento del municipio de La Palma, un territorio con relieve mayoritariamente montañoso, que nunca antes se destacó en la plantación del cereal.

"El cambio es brusco, porque se trata de romper con una tradición que data de hace alrededor de un siglo. Además, son dos cultivos con diferencias marcadas. La nivelación del suelo, por ejemplo, nos ha costado traba-

jo, porque en el caso del arroz debe ser muy precisa", comenta Pedro Enrique González, director de la Granja Agropecuaria Rescate de Sanguily.

Ante esta realidad, las primeras acciones tuvieron que enfocarse en la capacitación de una fuerza con sobrada experiencia en el corte de caña y el funcionamiento de la industria, pero con escasas nociones sobre la siembra de arroz en grandes áreas.

Dotado con un moderno equipamiento que incluye un tractor, dos máquinas para la nivelación del terreno, un par de segadoras y otro de trilladoras, el proyecto cuenta, además, con un valioso sistema de riego diseñado por los propios trabajadores de la granja, con las tuberías rescatadas del antiguo central.

Desde el 2010, año en que realizaron la primera cosecha, los números han ido en ascenso. En el 2011, con 72,6 toneladas (de arroz cáscara húmedo), se triplicó lo logrado el año anterior, y para el 2012, el compromiso es llegar a las 108 toneladas, expone Pedro Enrique.

Al lado de los grandes polos productores del cereal,

las cifras podrían no parecer relevantes. Pero si se tiene en cuenta el crecimiento del precio de este alimento en el exterior y su oferta limitada, puede sopesarse cuán meritorias resultan las iniciativas de este tipo.

Sobre una superficie de 34 hectáreas, repartidas en tres fincas, el proyecto prevé continuar sumando nuevas tierras, hasta llegar al 2015 con 106 hectáreas, y una producción de 590 toneladas en la granja Sanguily.

Para ello cuenta con la asesoría de la Estación Experimental del Arroz de Los Palacios, la cual ha sido decisiva para la capacitación de los obreros en la plantación del cereal.

Por lo pronto, tanto en los molinos del Complejo Agroindustrial Arroceros de la provincia como en los mercados de La Palma, ya se reciben los incipientes beneficios de esta experiencia. "Y eso que estamos empezando", exclama Omar González, "machetero de los buenos", con más de 20 zafra, uno de los hombres que tras el cese de la actividad azucarera, decidió probar suerte en el arroz.

En el plano socioeconómico, ello contribuye a generar empleos. Para el poblado de Sanguily, cuya vida giró durante tanto tiempo en torno al central, significa, además, el punto de partida hacia un nuevo horizonte.