

Donaciones de sangre: una deuda moral



Dirección Municipal de Trabajo, centro ejemplar en las donaciones de sangre. FOTO DEL AUTOR

Eduardo Palomares Calderón

SANTIAGO DE CUBA.—Osdelvis Téllez García y Adrián García Rosales son dos santiagueros que, como tantos habitantes de esta provincia, se mantienen fieles a ese acto de infinito amor que constituyen las donaciones voluntarias de sangre. Este 14 de junio, en que se celebra el Día Mundial del Donante de Sangre, es también un homenaje a ellos.

Integrante de la Dirección de Trabajo y Seguridad Social en el municipio de Santiago de Cuba, Osdelvis señala que con el director Turcio Rolando Martínez al frente, resultó muy difícil dejar de acogerse al movimiento que los ha convertido en Centro Promotor y Colectivo de Honor Cederista en este tema.

“Al ocupar ese cargo ya él era un donante destacado —refiere—, pero en mi caso sentí la necesidad de saldar una deuda moral, asumida cuando a los dos meses de nacida mi hija ingresó muy enferma en un hospital pediátrico, y fue necesario transfundirla con una sangre que, al no saber quién la donó, le agradezco a todos los donantes cubanos”.

Reimundo Labañino Vera, administrador del centro y entusiasta promotor junto a Ledys Maturell, Yaumaris Leyva,

Bertha Camué y Enma Iris Fernández, precisa que ya sobrepasan el centenar de donantes, pues 23 de los trabajadores sociales que acaban de incorporarse a la dirección ya dieron su disposición.

Muy diferente fue el inicio para el presidente de la FEU en la Facultad No.2 de Medicina, Adrián García, y las decenas de donantes que cursan los diferentes años de la carrera, entre los cuales ya en el quinto año siguen sobresaliendo sus compañeros de aula Eliécer García, Yordanis Carbó y Darién Carrión.

“Todo partió a comienzo de los estudios por un poco de embullo inicialmente, ante una convocatoria de la FEU y los CDR. Luego de adquirir los conocimientos médicos y ver la importancia que para la salud reviste este gesto tan humano, lo asumimos como un compromiso”.

Tal voluntad altruista, acrecentada por la labor de los Comités de Defensa de la Revolución (CDR) y el Sistema Primario de Salud, han hecho posible que la provincia santiaguera exhiba actualmente 18 meses consecutivos sobrecumpliendo el plan de donaciones, ascendente a 3 167 aportes mensuales. El logro, que respecto al actual año representa 16 mil 386 donaciones hasta el momento, la pone en condiciones de aportar más de 38 mil al cierre de diciembre.

Esa contribución ha permitido al Banco de Sangre Provincial Renato Guitarr Rosell, satisfacer la demanda hospitalaria oportuna de concentrado de eritrocito, concentrado de plaquetas, plasma fresco congelado y crioprecipitado.

Además, le ha propiciado cumplir con la entrega a la industria médico-farmacéutica de plasma congelado, plasma normal obtenido por plasmaférices, plasma hiperinmune del Tipo Anti-D y Antihepatitis-B, destinados a la producción de vacunas y reactivos.

TERMOELÉCTRICA CARLOS MANUEL DE CÉSPEDES, DE CIENFUEGOS

Mantenimiento capital en marcha mejorará eficiencia energética

Julio Martínez Molina

Una reparación capital de la turbina de vapor y el mantenimiento ampliado al resto de los objetos de la unidad cuatro de la termoelectrónica cienfueguera Carlos Manuel de Céspedes tienen lugar desde comienzos de mayo.

Al concluirse dichas tareas, esta eficiente unidad de generación podrá reiniciar su misión del suministro confiable de energía en el centro del país, al incorporar sus 158 mil kilowatts de potencia instalada al sistema eléctrico nacional.

El ingeniero Fidel Alejandro Rodríguez Mas, director de Mantenimiento, expresó a la prensa que el país está preparado para asumir trabajos de esta envergadura, sin perjuicios para la economía nacional ni el sector doméstico. Aseguró disponer de todos los suministros y piezas de repuesto necesarias para la tarea.

Objetivo de las obras es fortalecer la confiabilidad de algunos de los componentes del bloque cuatro y recuperar su potencia disponible mediante la sustitución de un intercambiador de calor para

beneficiar sus indicadores técnico-económicos, la caldera y los transformadores.

La unidad entrará en explotación con sus objetos básicos y auxiliares disponibles; así como con la totalidad de los indicadores técnicos y de eficiencia cercanos a los valores de diseño, lo cual redundará en beneficios económicos a partir del ahorro de portadores energéticos, indicó el ingeniero Fidel Alejandro.

El cronograma de ejecución del mantenimiento integral —previsto para finalizar en agosto— marcha a muy buen ritmo.



Jesús Félix Peña, maquinista de la Unión de Ferrocarriles de Cuba. FOTO: JUVENAL BALÁN

Pilotear trenes con vuelo seguro

MAYLIN GUERRERO OCAÑA

GRANMA LLEGÓ bien temprano en la mañana a los talleres ferroviarios de Luyanó, en el capitalino municipio de Diez de Octubre, para la entrevista con Jesús Félix Peña, maquinista de la Unión de Ferrocarriles de Cuba. Concertada días antes en un recorrido de estos reporteros por tramos de la Línea Central, la idea de realizarla surgió tras una de esas conversaciones que nacen espontáneamente, donde este hombre nos confesaba su sueño cimero: pilotear aviones.

Resultaba interesante conocer la historia de quien acumula casi 20 años dedicados al sector, y reconoce que, de haberse cumplido este sueño, nunca hubiera podido adentrarse en otro mundo fascinante y que jamás consideró: el de los trenes.

Todo comenzó en su último año como estudiante de la escuela militar Camilo Cienfuegos, de Matanzas, cuando no pudo alcanzar la carrera de piloto por no cumplir con todos los requisitos. Entonces encamina sus pasos hacia la Academia Naval de la capital, donde se gradúa de Ingeniero Electromecánico. Al terminar sus estudios comienza a trabajar en la fábrica de camiones del municipio de la Lisa, y en 1993...

—¿... va a trabajar a los Ferrocarriles?

Sí. Pasar los diferentes cursos de capacitación de este organismo me permitió empezar a trabajar como electromecánico, luego ser auxiliar de maquinista y, por último, maquinista. En ellos aprendí sobre el Reglamento de Operaciones, el itinerario de los trenes, los tipos de locomotoras y equipos, los fallos mecánicos que pueden tener, etc. Como todo eso me gustaba, continué en el sector hasta el día de hoy, a pesar de los duros años del periodo especial, que deterioraron muchísimo este sistema de transporte.

—¿Qué opina de las actuales labores de recuperación?

Durante todos estos años he manejado diversos tipos de trenes, dígame de viajeros, carga y coche-motores. Antes de las labores de rehabilitación que se ejecutan hoy, los recorridos para ofrecer estos servicios se demoraban muchas horas debido a la elevada cantidad de precauciones que tenía la vía.

Gracias a la reparación capital que se

lleva a cabo en la Línea Central, por ejemplo, muchos tramos han recuperado los parámetros de velocidad que antes tenían, a la vez que van siendo menos los accidentes producidos por desperfectos en los rieles.

—Según su experiencia ¿qué otras causas provocan accidentes?

La ocasional irresponsabilidad de las tripulaciones de los trenes. Un error o indisciplina cometidos en la operación de estos medios puede costar muy caro. Estamos hablando de pérdidas humanas y cuantiosos heridos que por lo general produce por su gran impacto.

Muchos accidentes ocurren por violaciones del itinerario o incumplimiento del Reglamento de Operaciones. También porque a veces las locomotoras y demás equipos ferroviarios salen con algunas deficiencias técnicas.

La falta de control permite que ocurran estas indisciplinas. Igualmente inciden otros factores no menos importantes, y que aún no se erradican, como el ganado suelto en la vía.

—¿Usted ha tenido algún accidente?

Desafortunadamente uno, en el año 2000, porque un operador no apuntó en el orden de vía el cruce de trenes que se produciría más adelante en mi recorrido, sino que lo escribió en otro documento. Luego no pasó el dato al modelo que recogería mi tren al pasar por su estación. ¿Resultado? No dimos vía al tren que circulaba en nuestra dirección y colisionamos. ¡Imagínate un cochemotor —que era lo que manejaba— chocando con una locomotora de 120 toneladas con 25 vagones, ambos cargados de pasajeros! Hubo muchos heridos y un fallecido. Tengo recuerdos dolorosos de ese lamentable hecho.

Por eso es tan importante cumplir y no desconocer las normas establecidas por el Reglamento de Operaciones, que junto al itinerario constituyen, a mi juicio, la “Biblia” del Ferrocarril, al mostrar lo relacionado con el movimiento de trenes y el trabajo de maniobra.

—¿Piensa terminar su vida laboral en el sector ferroviario?

Siempre me interesó saber un poco de otros oficios, por eso hoy pudiera desempeñarme como barbero o albañil. Sin embargo, si pude sobreponerme a la idea de que nunca pilotearía un avión, creo que no aguantaría la de no “pilotear” más trenes.