

LÍNEA LA HABANA-BEJUCAL

Crónica de un viaje en tren

MAYLIN GUERRERO OCAÑA

LOS POBLADORES de la capital y de la provincia de Mayabeque se encuentran beneficiados actualmente por los servicios que presta la línea ferroviaria La Habana-Bejucal, que recientemente extendió su recorrido hasta la estación de este último territorio, cuando antes llegaba solamente al poblado de El Rincón, en el capitalino municipio de Boyeros.

Esta “novedad” en el itinerario, tras labores de recuperación, constituyó una especie de homenaje al ferrocarril en el aniversario 175 de la construcción del primer tramo de vía férrea en Cuba: el Habana-Bejucal, que el 19 de noviembre de 1837 convirtió al país en el séptimo del mundo y el primero en Iberoamérica en contar con este medio de transporte.

INICIOS DEL RECORRIDO DESTINO A BEJUCAL

En la Estación Central de La Habana se puede conocer, al comprar el boletín, que el tren con destino a Bejucal tiene tres frecuencias diarias: la primera se inicia cerca de las seis de la mañana en este territorio mayabequense, llega a la capital alrededor de las ocho, y parte nuevamente de la Estación Central a las ocho y media.

Más de 15 paradas posee el itinerario, entre ellas Luyanó, Martí, Dolores, Víbora (Café Colón), Naranjito, Miraflores, Los Pinos, Arday, Parque Lenin, Arroyo Naranjo, Calabazar, General Peraza, Aeropuerto (terminal 1), Santiago de las Vegas...

Durante el recorrido, algunos pasajeros duermen, otros conversan con sus compañeros de viaje, y los más observan el paisaje, atentos a la estación en que se deberán bajar. El coche-motor —el único que hace este recorrido— ronronea con su ruido habitual, a la vez que el conductor recoge los boletos a quienes lo abordan. La tripulación lo mantiene limpio y cuidado.

“El hecho de que dos brigadas de tripulaciones fijas se encarguen del mantenimiento y cuidado del equipo así lo permite, pues ello acrecienta el sentido de pertenencia de los trabajadores ferroviarios con el medio”, asegura a este diario Luis Manuel Crespo García, uno de los conductores.

Comenta además que al restablecerse



El coche-motor que realiza el recorrido de La Habana hasta Bejucal es empleado por un número significativo de personas. FOTO: OTMARO RODRÍGUEZ

este servicio, que estuvo inactivo durante muchos años, la población se puso muy contenta, porque constituía otro medio de transportación alternativo a los servicios ofrecidos por el transporte público automotor de la capital, especialmente de rutas tales como el P13, P12, P16, pertenecientes a la terminal de Santiago de las Vegas, y otras que circulan por estas zonas de la ciudad.

PASAJEROS OPINAN AL INTERIOR DEL COCHE-MOTOR

La joven Ailén Delgado utiliza con frecuencia este medio de transporte. Lo aborda en Miraflores cerca de las siete de la mañana, cuando sale de Bejucal. Como la mayoría de los pasajeros entrevistados por **Granma**, valora de muy positivo el hecho de que se ofrezca nuevamente este servicio a la población, y que lo haga con bastante puntualidad.

“Es como si fuera un P13, ilustra, porque realiza similar recorrido. Incluso constituye un medio más confortable y rápido para llegar hasta Santiago de las Vegas, pues el viaje es más directo, y el precio además es muy módico: un peso moneda nacional”.

Maribel Mijares, otra pasajera, señala que si no existiera esta vía, para llegar a El Rincón debería coger un P12 o P16 hasta Santiago de las Vegas, y luego desde allí emplear un coche o máquina

de alquiler. “Con el tren evito todo esto y ahorro dinero, siendo una opción segura, bastante estable y que siempre pasa en hora”.

Por su parte, Abdulay Alfonso, vecino de Bejucal, agradece que se haya extendido el servicio del tren hasta esa localidad, por su tradición ferroviaria y porque alivia los problemas de comunicación con La Habana. Sin embargo, considera que resulta necesario lograr más estabilidad en los itinerarios, pues a veces fallan debido a que el coche-motor sufre desperfectos técnicos o requiere de mantenimiento.

Al respecto, el conductor Crespo García explica que el equipo debe llevarse al taller cada tres días para darle mantenimiento, y por ello pierde una frecuencia, pero no el día entero. “Cuando toca, las reparaciones se realizan después de las ocho y media de la mañana porque existe menos afluencia de personas”.

A pesar de los esfuerzos que se realizan para fortalecer la hoy deprimida transportación de pasajeros por ferrocarril, servicios como este no cuentan aún con un coche-motor de reserva, de ahí que sufran todavía este tipo de inconveniencias que afectan sobre todo a la población.

CERCA DEL FINAL

La estación de Bejucal se presenta ante los pasajeros remozada y limpia. De ello se encarga Oneida González Hernández,

jefa del local por más de diez años. En conversación con este diario, comentaba que la población de ese territorio se encuentra muy contenta con la extensión de este servicio ferroviario, y desea que se mantenga porque les resulta muy útil a la vez que aporta vida a la estación. “En Bejucal la gente siempre ha viajado en tren”, dice.

Pero no solo los pobladores de ese territorio. Aquel tramo inicial de vía férrea que abarcaba alrededor de 27 kilómetros, desde La Habana hasta la llamada “ciudad de las charangas”, tiempo después se prolongó para llegar a la importante zona agroindustrial de Güines, como disponía originalmente el proyecto. Bejucal quedaba enlazado con otros poblados.

Quizás por esta misma historia es que varios vecinos del consejo popular San Felipe, del municipio mayabequense de Quivicán, coinciden con el reclamo de Gladis Díaz, natural de esa localidad.

“Ojalá este servicio siga extendiéndose hasta San Felipe, pues su población lo necesita. Para llegar a allí desde Bejucal, donde finaliza el recorrido del coche, se deben emplear otros medios de transporte, y a veces el bolsillo no responde. Hacemos uso del tren de Batabanó, cuando voy al médico por ejemplo, pues pasa bien temprano, pero solo pasa una vez al día”.

La jefa de la estación de Bejucal confirma que las personas desean ese trayecto de vuelta, “porque en materia ferroviaria San Felipe solo tiene el tren de Batabanó, una vez al día, y el Habana-Cienfuegos, cada dos”.

Mientras que la tripulación ferroviaria a cargo del itinerario La Habana-Bejucal, considera que esto podría ser posible si el estado técnico de la vía lo permite y si se garantizan buenas condiciones para su estancia en San Felipe, como sucede en Bejucal hasta el momento.

Conscientes de esta situación, y de todas las existentes en el país, las autoridades ferroviarias reconocen que aún son tareas pendientes el aumento de la disponibilidad de medios para el transporte de pasajeros y la implementación de acciones que mejoren la calidad de los servicios en el ferrocarril.

Sin embargo, el hecho de que se haya recuperado esta histórica línea ferroviaria para beneficio de la población de La Habana y de Mayabeque, constituye una vívida señal de que se está trabajando en la dirección correcta.

Conmemoraciones notables de la Meteorología cubana este año

Orfilio Peláez

El aniversario 50 del azote del ciclón Flora al oriente del país en octubre de 1963, que por el alto número de víctimas fatales comprobadas (1 157) constituye el segundo mayor desastre natural ocurrido en Cuba, aparece entre las principales efemérides de la meteorología nacional durante el 2013.

Según indicó a **Granma** el profesor Luis Enrique Ramos Guadalupe, historiador de esa disciplina científica, en la relación de hechos notables figura los 120 años del fallecimiento del padre jesuita Benito Viñes Martorell (23 de julio de 1893), cuya obra en este

campo adquiere dimensión universal por sus avanzados estudios sobre la estructura y trayectoria de los ciclones tropicales.

A Viñes le corresponde el mérito de ser el autor de la primera investigación in situ acerca del impacto de fenómenos hidrometeorológicos en Cuba y la región del Caribe, y haber redactado el primer aviso de ciclón tropical documentado en la historia de la ciencia el 11 de septiembre de 1875.

Sobresalen, además, el aniversario 40 de la instalación de tres modernos radares de procedencia japonesa especializados en el seguimiento y estudio de los huracanes, los cuales fueron emplazados en Punta del

Este, Isla de la Juventud, el 8 de septiembre de 1973; La Bajada, Península de Guanahacabibes, el día 14 del propio mes, y en la Gran Piedra, el 21 de noviembre.

Asimismo, el venidero 14 de febrero se cumplirán treinta años de la incorporación de los meteorólogos cubanos Julián Pérez Pérez y Valentín Fernández Martínez, a la XXVIII expedición soviética a la Antártida.

También es oportuno mencionar el 45 cumpleaños de la primera graduación de meteorólogos de nivel superior, formados en la Escuela creada en el Instituto de Meteorología por iniciativa del desaparecido doctor Mario Rodríguez Ramírez, que tuvo lugar el 31 de mayo de 1968.