

Un viaje a todo tren

Desde que la locomotora 50 941 cayó en coma, miles de espirituanos al sur de la ciudad cabecera pasan las de Caín para entrar y salir de sus comunidades. ¿Qué tiene realmente el tren de Tunas? ¿Llegaron para quedarse el coche-motor, las guaguas y el charangón? La incertidumbre también monta sobre rieles

GISSELLE MORALES RODRÍGUEZ

A las cuatro de la madrugada, frente a la disyuntiva del “te montas o te quedas”, los habitantes de Tunas de Zaza no andan cuidando mucho las normas de cortesía. Abren paso a empujón limpio, apelan al típico: “Permiso, que traigo un impedido”, o trepan como gatos por las ventanillas con tal de abordar un ómnibus en el que irán luego como sardinas en latas.

Y eso es en Tunas, donde nace el recorrido. Para cuando la guagua llega renqueando a Guasimal o a Paredes, el diálogo entre los que ya montaron y los que miran expectantes desde abajo se repite con mayor o menor acaloramiento.

—A ver, caballero, vamos a dar un pasito atrás, que en el andén queda personal.

—Mi'jo, pero, ¿dónde tú piensas montar tanta gente?

—Por favor, señores, estos compañeros también tienen que irse.

Algunos, en efecto, se van, estrujados e incómodos; otros, sin embargo, no consiguen subir a un medio de transporte que, según reconocen todos —pasajeros, choferes y directivos del sector— no da abasto.

“En esta zona lo que resuelve es el tren grande —dice el tunero Luis Hernández—. El coche-motor hace algo; el charangón, también, pero qué va, sin el tren no somos nadie”.

Opiniones similares a las de Luis crecen como la verdolaga entre los pobladores del sur de Sancti Spíritus para quienes el ferrocarril continúa siendo la vía de comunicación más expedita y segura. Comunidades como El Salado, Tayabacoa, Juan Rodríguez, Guasimal, Las Bocas, Paredes, Cayaján, Jarao, Petronila... se

mantienen aferradas —más por necesidad que por romanticismo— al subramal Zaza del Medio-Tunas de Zaza.

“Pero al tren grande, cuando no está preso, lo andan buscando”, dicen por aquella vuelta para ilustrar el largo historial de roturas y desperfectos técnicos que viene presentando y que tiene en ascuas a sus pasajeros habituales; un largo historial que desembocó en la rotura de la locomotora a principios de enero con la lógica suspensión del servicio.

Desde entonces, la zozobra de los pobladores del sur espirituario solo ha aumentado.

PRONÓSTICO RESERVADO

Inaugurado en la década de 1860, el tramo de ferrocarril entre Sancti Spíritus y Tunas de Zaza es uno de los más antiguos de Cuba y por allí arribó a la jurisdicción en 1897 Valeriano Weyler; no obstante, a la gran mayoría de los viajeros esas curiosidades históricas les tiene ahora mismo sin cuidado.

Lo que en verdad les preocupa es la salud de la locomotora 50 941, “ingresada” en los talleres de Santa Clara desde hace casi un mes sin que hasta el momento se tengan noticias de su estado técnico.

Con pronóstico reservado la diagnosticó desde su oficina en Zaza del Medio Mariesky Rodríguez Álvarez, al frente de la Dirección de Ferrocarriles de Sancti Spíritus, quien no se atreve a poner fecha fija para el regreso de la “paciente” a la provincia.

Del otro lado de la línea telefónica, Alejandro Mora, jefe de taller de locomotoras de la División de Ferrocarriles del Centro, se muestra más optimista: “Se le dio mantenimiento, solo faltaba un extractor para arreglar el ventilador, que era lo



Los ómnibus suplentes resultan insuficientes para el traslado de tantos pasajeros. /Fotos: Vicente Brito

único que quedaba pendiente; yo creo que esta semana ya debe estar rodando”.

Debe, especificó Alejandro; pero lo cierto es que esta semana concluye hoy y de la locomotora no se escucha ni el chirriar metálico desde lejos.

LA VACA POR LA CHIVA

“El tren de Tunas hace rato que no tiene quince”, sentencia el paredeño Eduardo Pérez mientras enumera las más recientes calamidades. Junto a él, Leticia Santana, Raquel Guerra y Amarilis Reinoso condensan el estado de opinión de los caseríos varias leguas a la redonda: que la mitad de Paredes trabaja en la capital provincial y la otra mitad tiene que salir también a gestiones y papeleo, que los estudiantes sin becas viajan a diario, que las líneas están deterioradas pero los trenes circulan cargados de caña, que por qué no se ponen en función de los pasajeros las locomotoras de la zafra...

Para esta última inquietud Mariesky Hernández tiene una respuesta tajante: “Pueden ponerse y se han puesto, sobre todo cuando ha habido alguna emergencia, aunque no es lo ideal —asegura—; además, cuando termina la zafra esas locomotoras entran en etapa de mantenimiento, porque si no, se rompen y ni caña ni pasajeros”.

Descartada queda, de igual forma, la sustitución de la máquina averiada por otra, pues según directivos de Ferrocarriles, en toda la División Centro —que abarca Villa Clara, Cienfuegos y Sancti Spíritus— solo hay nueve locomotoras de las llamadas 900, las idóneas para este subramal; de ellas, solo dos funcionan: una en la ruta villaclareña de Los Arabos y la 50 941, la niña de los ojos de Tunas.

Pero los medios nacionales informan sobre locomotoras que vendrán de Rusia, observa Escambray.

“Hasta ahora, al menos a mí no me han dicho nada de eso todavía”, concluye Mariesky.

Habrà que seguir poniendo entonces la curita, es decir, aplicar la variante diseñada por la Dirección Provincial de Transporte, una estrategia que, echando mano a un coche-motor, ómnibus urbanos y hasta el articulado, procura llenar el vacío dejado por el tren.

“La intención es lo que vale —agradece Miguel Portieles, jefe de estación de Tunas de Zaza—, aunque el coche-motor tampoco es la respuesta porque falla mucho, al no estar diseñado para cargar tantos pasajeros se rompe con frecuencia. Ahí solo caben unas 150 personas; en el charangón, un poco más, alrededor de 220; pero en el tren grande pueden montar hasta 500 viajeros”.

Consciente del malestar generalizado, Carlos Hernández Roque, subdirector de Operaciones de la Dirección Provincial de Transporte, no intenta tapar el sol con un dedo: “Reconocemos que el viaje en tren nunca es igual que en ómnibus, ni por el trayecto, ni por los horarios, ni por la capacidad; pero las comunidades no quedan desprotegidas”.

Sin embargo, los pasajeros se quejan de retrasos...

“Hay que partir de la inestabilidad del tren que, incluso cuando está prestando servicios, falla —explica—. Si cuando se cancela el viaje por problemas técnicos se nos avisa con tiempo, tenemos mayores posibilidades de buscar alternativas sin afectar los horarios de salida. Lo que sucede es que a veces los viajes se cancelan minutos antes de que salga el tren y tenemos que volvernos magos para buscar soluciones alternativas. Entonces vienen las demoras”.

Si solo fueran las demoras... La permuta de tren por ómnibus viene siendo algo así como el cambio de la vaca por la chiva: además de la incertidumbre de si cabrán o no, los pasajeros tampoco disponen del expreso, un coche para cargas en el que lo mismo se mueven cajas de pescado, sacos de cemento, que motores y bicicletas; todo ello sin contar que las guaguas no llegan a cada paradero.

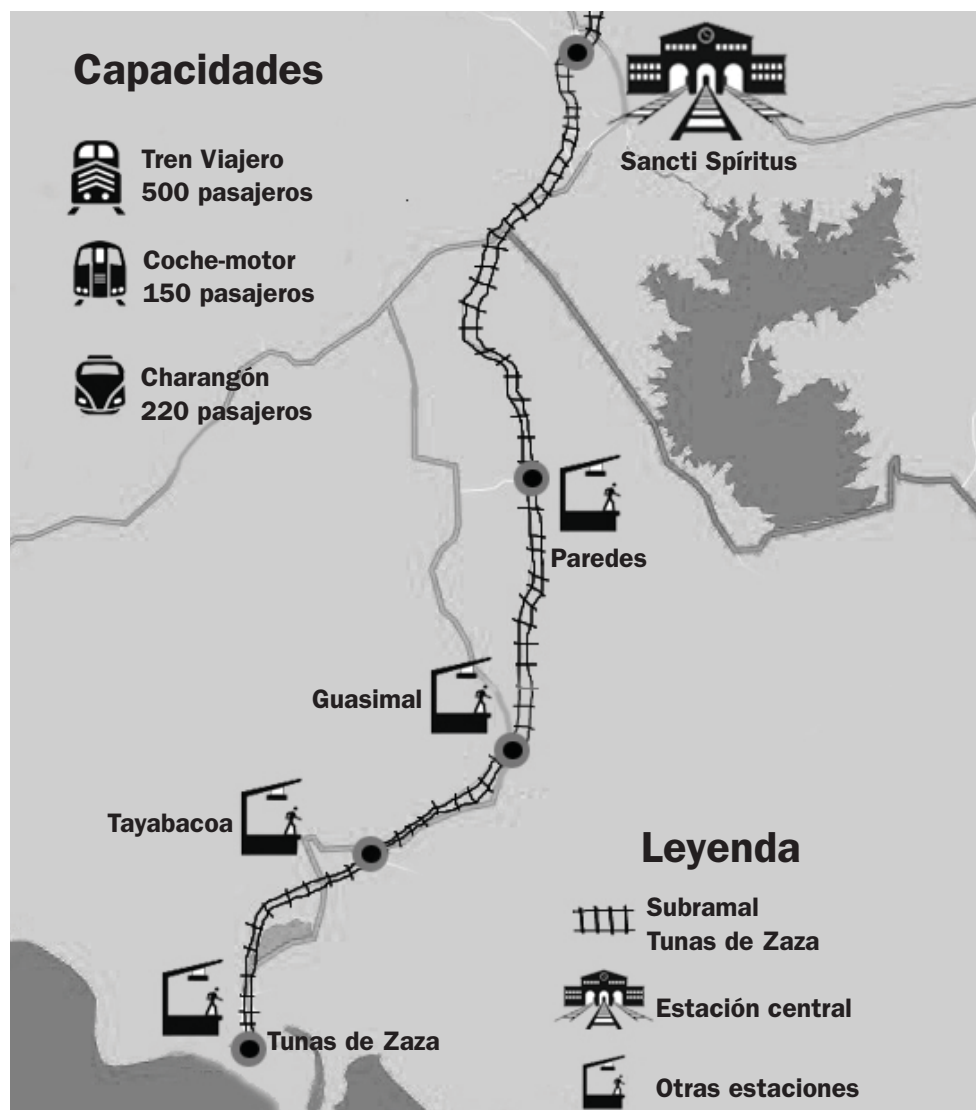
“Aquí, por ejemplo —reclama desde Paredes Amarilis Reinoso—, los choferes en ocasiones no quieren entrar al pueblo y no entran. Te sueltan allá en el entronque, antes decían que por lo mala que estaba la carretera, pero ahora es casi una autopista y tampoco entran. Si esa guagua sustituye el tren, ¿por qué no nos deja aquí adentro?”.

COMBUSTIBLE: LA SÁBANA CORTA

A juzgar por la prioridad que le confiere el sistema de Transporte en Sancti Spíritus, la ruta Zaza del Medio-Tunas de Zaza parece el ombligo del mundo. “De hecho, para garantizar el traslado de los pasajeros cuando el tren no funciona tenemos que afectar otras zonas o el transporte urbano, porque son viajes extra que no están concebidos en los planes —argumenta Carlos Hernández—. Esto es una sábana corta: tapas por un lado, pero destapas por otro”.

Prueba de ello la tiene en su despacho José Lorenzo García, director de la Empresa Provincial de Transporte: en lo que va de mes, se han empleado en servicios de ómnibus por sustitución del tren de Tunas alrededor de 5 000 litros de diésel concebidos para otros destinos.

“Ese es un gran problema que nos dificulta la planificación —reconoce—; como no hay solución definitiva por ferrocarril, siempre estamos



Infografía: Multimedia Escambray