

Otra montaña rusa en rieles de Trinidad

Fuerzas ferroviarias de varios territorios acometen la reparación del ramal Trinidad-Méyer, castigado otra vez por las intensas lluvias



Así quedó la vía en uno de los tramos entre Manaca Iznaga y Condado luego de las lluvias asociadas al huracán. Fotos: Vicente Brito

José Luis Camellón Álvarez

Si no fuera por ese dicho de que vista hace fe, cualquiera diría que Escambray desempolvó de sus archivos las imágenes del diluvio del 2012, aquellas que asombraron a medio mundo y enseñaban los rieles del ramal ferroviario Trinidad-Méyer convertidos en una versión espirituana de la montaña rusa.

Nadie sabe si fue un capricho de la naturaleza, una casualidad o hasta un mandamiento divino empecinado en destruir un camino de hierro construido hace más de un siglo y que en junio de 1988 ya había sido cortado cuando una crecida arrasó con el puente sobre el río Agabama y separó dicho ramal del resto del sistema ferroviario del país por la banda de Placetas.

Lo cierto es que las intensas lluvias asociadas al huracán Irma se ensañaron con la pintoresca vía férrea y causaron deslaves en diversos puntos de su trazado, socavaron el terraplén en tramos donde los rieles quedaron en puro esqueleto y segmentos de la línea se transformaron, otra vez, en una montaña rusa en las mismas partes donde ocurrió ese efecto hace cinco años.

EL ARROYO MORALES

Después de Manaca Iznaga hay que subir al motor de línea para llegar, en el kilómetro 22, al puente sobre el arroyo Morales, una corriente hídrica que pierde el nombre cuando se le compara con los ríos Agabama o Ay, pero que en tiempos de intensas lluvias alcanza tal soberbia que tapa los rieles y ha obligado a darle continuidad a la reparación capital del viaducto —iniciada meses atrás— a fin de salvarlo del deterioro provocado por el tiempo y las avenidas.

“En la era atómica estamos

reparando un puente a mano, aquí la grúa son los hombres”, describe el ingeniero en Vías Férreas y especialista en puentes Manuel Miralles Viego, de la Dirección Territorial de Vías perteneciente a Villa Clara, para ilustrar la complejidad que entraña la reparación de esa obra y demás segmentos de la vía, en un ramal incomunicado, lo que impide utilizar medios técnicos especializados para asumir las labores reconstructivas y trasladar los recursos imprescindibles.

Aquí los trabajos principales consisten en fortalecer la subestructura a partir de reforzar los pilotes, colocando en sustitución de los cabezales de madera vigas metálicas y también acometer el arriostamiento de toda la parte de abajo, precisó el especialista.

“Esta reparación —añadió— es una proeza, hay que ver el esfuerzo de esos hombres subiendo con sogas vigas que pesan toneladas; ¿cuál sería la solución?, pues hincar pilotes de acero, pero como el ramal está aislado no pueden llegar las grúas, todo lo que hacemos es totalmente a mano”.

Tales viaductos forman parte de los atractivos de un ferrocarril que atraviesa el Valle de los Ingenios y surca el Escambray —en su diseño original comunicaba hasta Santa Clara—, mas el deterioro de sus estructuras es tal, que además de esa intervención capital en el puente del arroyo Morales a cargo de fuerzas de Villa Clara, se rehabilita también, por la brigada de Jarahuca, el viaducto del Táyaba, en el kilómetro 6.

Según el ingeniero Luis Rivero Pérez, especialista de la Administración del Transporte Ferroviario en Trinidad, la otra reparación de envergadura es en el puente sobre el río Ay —el de mayor longitud de la provincia con más de 200 metros—, donde deben sustituirse por su mal

estado más de 500 traviesas.

RIELES EN EL AIRE

Vicente Calzadilla, integrante de la brigada villaclareña y uno de esos obreros que han pasado casi la vida entera arriba de los rieles de la región central del país, aseguró que las faenas son duras, “porque hay que hacer mucha fuerza, las traviesas pesan mucho y sacar esos clavos con tantos años ahí es un dolor de cabeza; pero, cuando vi esa línea en el aire, hundida, le juro que temblé”.

Muchos coinciden en que la doblez de los rieles ocurrida en el 2012 fue más aguda que ahora. Entonces la llamada montaña rusa alcanzó una longitud de 220 metros, puntualizó Luis Rivero. Esta vez —agregó— sucedió en el mismo lugar, cubre 240 metros para una banda del puente del kilómetro 22 y 150 metros al otro lado, con desniveles que oscilan entre 1.40 metros y 80 centímetros.

“A fin de evitar ese problema vamos a colocar tubos y construir alcantarillas para que el agua drene y no se lleve la línea; fuera de esta vía nunca había visto esa vuelta que cogen aquí los rieles y que hace cinco años arreglamos nosotros también”, señaló Manuel Miralles, conocido por Manolito en el mundo ferroviario.

“Además de los puentes Táyaba, Morales y Ay, nos queda por colocar madera en otros cinco”, explicó Luis Rivero, a la vez que aclaró: “Eliminar la montaña rusa llevará su tiempo, con más equipamiento los trabajos se harían más rápido, pero solo podemos utilizar un equipo multipropósito y, primero, hay que hacer las alcantarillas, después, volver a rellenar, para entonces poder llevar a su lugar esos mismos rieles”.

Cerca de 45 hombres repartidos en varias brigadas se ocupan desde hace semanas de la rehabilitación

del ramal que une la ciudad de Trinidad con el poblado de Méyer, en el macizo montañoso del Escambray, y del cual se benefician asentamientos como Manaca Iznaga, Condado, Río Ay, Guachinango y Los Coquitos, además de utilizarse también con fines turísticos.

La complejidad de los trabajos está dada por la topografía del terreno y porque Trinidad carece de acceso por ferrocarril desde otras zonas del país, enfatizó Pedro Marco Pino, director de Vías y Puentes en Sancti Spíritus. “Aquí hacen falta muchos medios que en otras partes se mueven por la línea; aun así, una reparación con esta integralidad y envergadura no se había emprendido antes”, afirmó.

SE ARRIMA EL AGABAMA

El destino del ramal y su explotación futura no dependerán solo de las 16 alcantarillas previstas a construir, del reforzamiento de los puentes, de la colocación de cientos de nuevas traviesas, de enderezar los tramos de rieles doblados, del empeño de esos hombres por salvar una línea centenaria, ni tampoco de las ingeniosas inventivas de Manolito Miralles, “porque estas soluciones son atípicas, puentes de madera quedan aquí y en el ramal de Fomento, todo lo demás en el ferrocarril es de acero”.

La verdadera amenaza para el ramal se localiza a la altura del kilómetro 28, entre Condado y Méyer, donde las crecidas del río Agabama han provocado peligrosos deslaves en un segmento de alrededor de 60 metros que ponen en riesgo la futura vitalidad del ferrocarril, que pudiera acortar más su trayecto.

“Ese es el gran problema a enfrentar en esta línea, allí el cauce del río no era por donde corre hoy, estaba como a 100 metros del vial; producto de la acumulación de arena —se dice que por causas antárticas— el Agabama ha buscado

la ladera derecha y lo que hace es socavar la base de la vía. La solución que hemos planteado es que se extraiga la arena para que el cauce regrese a su lugar o la vía corre un gran peligro con las futuras crecidas que puedan ocurrir”, manifestó Manolito Miralles.

“Los obreros de la brigada de Condado lograron hincar a mano pilotes en uno de los deslaves para resolver el problema provisionalmente y permitir el paso del coche-motor desde Los Coquitos hasta Méyer, el único tramo abierto a la circulación, pero en ese lugar hay que seguir trabajando”, acotó Pedro Marco Pino.

Todo indica que la suerte del ramal Trinidad-Méyer —durante más de un siglo ha lidiado con imponderables de todo tipo— sigue muy ligada al mismo río que en 1988 dividió en dos partes una de las vías férreas más atrayentes de la isla, suceso que Antonio Calzada Chaviano, de la brigada de vías de Condado, no ha podido borrar de su mente luego de tener el raro privilegio de haber visto la caída del puente del Agabama.

“En medio del aquel temporal que parecía no tener fin, a las brigadas de Méyer y Condado se les encomendó el primero de junio de 1988 darle paso a Manacal, que estaba incomunicado; hicimos el trabajo y, cuando regresábamos, aproximadamente a las siete de la noche, todavía había claridad, llegando a unos 200 metros el puente metió un traquí o que aquello fue de espanto; primero se fue una sección, paramos, vimos caer otro tramo, hasta que se lo tragó completo...”

“Me dije: bueno, si este se cayó, no queda por todo esto un puente vivo ni en carretera ni en la línea, porque esa era una obra imponente. Mira, periodista, a la brigada de Méyer la lloraron esa noche al conocerse la noticia y ver que nadie regresaba. Eso no se me olvidará nunca”.



Conrado Peláez León, jefe de la brigada de Méyer, señala uno de los deslaves causados por el acercamiento del Agabama a la vía.

Escambray

Órgano Oficial del Comité Provincial del Partido en Sancti Spíritus

Fundado el 4 de enero de 1979

Director: Juan A. Borrego Díaz
Subdirectora: Gisselle Morales Rodríguez
Jefe de Información: Reidel Gallo Rodríguez
Editora: Yoleisy Pérez Molinet

Diseño: José A. Rodríguez y Yanina Wong
Corrección: Miriam López y Arturo Delgado
E-mail: cip220@cip.enet.cu
Teléf. 32 3003, 32 3025 y 32 3047

Dirección: Adolfo del Castillo No. 10
Código Postal: 60 200. Sancti Spíritus
Impreso en el poligráfico de Villa Clara
ISSN 9664-1277