

Un team ferroviario para respetar

La mejor tripulación del centro de Cuba rueda dentro y fuera de Sancti Spíritus para trasladar cualquier tipo de carga. Los distingue el alto sentido de pertenencia y la manera de trabajar como en familia

Texto y fotos: Xiomara Alsina Martínez

Temprano en la mañana los cinco integrantes de la tripulación de la TGM8 38-168, una locomotora de nacionalidad rusa con 76 toneladas de peso y muchos años de uso, salen a recorrer las vías. Para ellos no hay misión imposible porque durante el tiempo en que trasladan la caña para el central Melanio Hernández, de Taguasco, saben que esa es la prioridad, pero al terminar la contienda azucarera preparan sus mochilas y comienzan a rodar rumbo a cualquier parte del país donde necesiten de sus servicios.

Semanas enteras fuera del hogar y la familia, utilizando un vagón auxiliar donde hay como una especie de casa rodante, con su dormitorio, baño y cocina incluidos, en el cual aprovechan las paradas en las duras faenas diarias para hacer una llamadita a las esposas y preguntarles por los hijos, y luego descansar en las literas. Así transcurren los días de estos ferroviarios, algunos muy jóvenes, pero con amplia experiencia en el oficio que escogieron por convicción y otros por tradición.

Son las 9:50 a. m. cuando el pitazo de la locomotora que por más de 40 minutos realizó una complicada maniobra, en el patio ferroviario de Tuinucú, anuncia que ya está conformado el nuevo tren, esta vez con 15 vagones vacíos que llevará hasta el centro de limpieza de la caña, en áreas del central Uruguay, de Jatibonico, el coloso que detuvo sus máquinas, por lo que ahora se envía desde allí la materia prima de esa zona para el ingenio taguasquense.

LA RUTINA FERROVIARIA

Para Silvio Donis Alarcón, maquinista de trenes desde hace 35 años, los estudios recibidos en la escuela ferroviaria de Santo Domingo, Villa Clara, lo prepararon para asumir cualquiera de las actividades dentro de esta tripulación: “Quienes trabajamos en el sector somos muy consagrados, ningún oficio en los ferrocarriles se aprende en meses, ni siquiera en pocos años; se requiere de mucha preparación, teórica y práctica para poder adquirir cualquiera de las licencias que se requieren y sin las cuales, no puedes desempeñarte”.

Mientras responde a mis preguntas,



Los trabajadores ferroviarios son obreros consagrados.



Atentos a cada movimiento están siempre los tripulantes de esta locomotora.

Alarcón está atento a la palanca que hace mover la máquina, pero, a la vez, mira por la ventanilla lateral para recibir las señales que el auxiliar y el conductor le indican, escucha la voz del operador a través de la planta o gira hacia la izquierda donde otro de los auxiliares lo orienta, en caso de ser necesario. Un nuevo pitazo y el estruendo que provoca la oscilación entre los vagones al chocar anuncian que ya el tren rueda rumbo a la Estación de Tuinucú.

“Aquí nada se improvisa, todo se hace por órdenes que deben ser cumplidas con exactitud. Si fuera de noche las señales serían con una linterna que indica con la luz roja o verde el procedimiento a seguir, según el reglamento, cuando hay que avanzar, retroceder o parar, aunque también utilizamos la planta que está en la cabina de la locomotora”.

Inmerso en esta rutina está también el joven auxiliar de maquinista Carlos Nadir Rivero Vázquez. “Desde el 2011 trabajo en el ferrocarril y hace siete años que formo parte de esta tripulación en la cual aprendo un poquito de cada uno, aquí todos somos

muy unidos, este es un trabajo complicado, porque uno pasa días lejos de la familia, saliendo para otras provincias sin fecha de regreso; porque depende de cómo se haga el trabajo y en qué tiempo se termine, pero uno se enamora de lo que hace y no puede desprenderse de la máquina”.

Transitar las líneas férreas en estos tiempos sobre una locomotora que, además, tiene muchos años de uso es un gran reto, pero si a eso se suma que no se puede desviar ni por un segundo la vista de los rieles, entonces la tarea de estos hombres se vuelve mucho más compleja. No se trata solo de parar en los chuchos, estaciones por donde pasa el tren o esperar el permiso para seguir en la vía, sino de tener los ojos bien abiertos para evitar un accidente o prevenir cualquier situación que se pueda presentar.

DESAFÍOS SOBRE RIELES

“Nosotros estamos expuestos constantemente al peligro, pero esa adrenalina nos mantiene activos, es raro el día en que no debamos parar para no tener que matar una res o un caballo de los que andan sueltos en la vía, incluso hay quienes vierten basura y hasta escombros sobre la base de la línea, lo que nos obliga a veces a detener la marcha, porque es demasiado y si no agarramos un pico o una pala para limpiarla nos podemos descarrilar”, asegura Heriberto Raúl Pérez Blanco, otro de los imprescindibles en la tripulación.

“Yo soy auxiliar de conductor, pero hoy estoy como conductor porque el compañero que lo hace está ausente por problemas familiares. Aquí comencé en el año 1993 por embullo de un compañero, sin una idea de lo que era el trabajo en los ferrocarriles y fue tanta la motivación que hasta el día de hoy sigo atado a estos rieles.

“Es cierto que pasamos momentos buenos y malos, pero si no te gusta este trabajo difícilmente los puedas superar, claro que esto lleva sacrificio y, sobre todo, nos impone un sistema de vida muy complejo, sin días festivos o espacio para celebrar las fechas señaladas; llega el momento en que te enamoras de la actividad y ya no puedes desprenderte de ella”, asegura Heriberto.

Mientras converso con cada uno de los tripulantes el tren avanza por la Línea Central, a la cual se incorporó en las cercanías de Siguaney. Se trata de una vía más rápida,

que exige cumplir con los horarios de corrida para dar paso a otros trenes nacionales.

A LA TGM8 38-168 LA CONOCEN EN TODA CUBA

Convencido de que esta es la tripulación más destacada del centro de la isla está también Magdiel del Valle Linares, director de la Unidad Empresarial de Base Ferroazúcar de Sancti Spíritus.

Ellos son el orgullo de los ferrocarriles en el territorio, no solo por lo que hacen a diario, sino porque cuando la zafra concluye se incorporan a otras tareas y van a servir a cualquier rincón del país.

“El año anterior trasladaron casi todo el tabaco que había que recuperar a consecuencias del huracán en Pinar del Río —aclara Magdiel— y lo llevaron para Holguín, Villa Clara y otras provincias; pero mientras esperaba a que cargaran los vagones, utilizaron la locomotora de forma voluntaria para mover el tren El Viajero, que rueda entre la occidental provincia y La Habana para trasladar pasajeros. Igualmente, transportaron materiales para la construcción, madera y tejas, destinadas a resarcir los daños en las viviendas e inmuebles pinareños, por solo citar algunos ejemplos”.

Hoy este colectivo ferroviario se aferra a las labores de la zafra, razón por la cual durante las primeras semanas de marzo han estado dando dos viajes diarios entre el Uruguay y el Melanio Hernández, para abastecer de caña la barriga de este último, que está por concluir la actual contienda azucarera.

Bien lo sabe el joven Raidel Camejo Lizano, otro de los integrantes destacados de la tripulación, el mismo que con solo 18 años comenzó en estos trajines. “Estoy como auxiliar del conductor, aunque tengo licencia de conductor y también de maquinista, yo empecé en el 2016, soy el de más tiempo en esta locomotora y he visto pasar a muchos, pero como este equipo no hay dos en la isla, posiblemente esta sea la única tripulación en que todos sus integrantes tengan la capacidad y las licencias para desempeñarse en cualquier puesto.

“Por eso cuando andamos de una provincia a otra, fuera de la casa, lejos de la familia, de la vida cotidiana, no sentimos tanto esa ausencia, porque los de la 38-168 lo mismo cocinamos, que damos llaves junto a los mecánicos, que nos sumamos a los de la brigada de reparadores de vía, cuando se produce un descarrile, para salir de nuevo a rodar”, asegura Raidel.

Hablando de descarrile y como para ser testigo de las vicisitudes que a diario enfrentan estos hombres, casi a punto de enganchar los 15 carros cargados de caña, en el centro de limpieza del central Uruguay, se abrió la vía en uno de los chuchos y las ruedas de hierro se hundieron entre los rieles. Nadie se imagina la prudencia con que Alarcón, el maquinista, manejó el asunto, a decir verdad, ni me percaté del incidente, solo sentí uno de los tantos tirones que ya había experimentado durante el viaje a bordo de la potente locomotora.

“La máquina se cayó”, dijo Alarcón. ¿Y eso qué significa?, pregunté. “Que nos descarrilamos, pero no te preocupes que en poco tiempo se resolverá”, aseguraron de inmediato los demás compañeros.

Minutos más tardes ya estaban en el lugar los integrantes de la brigada de vías y puentes de Jatibonico; con su director al frente y con equipos manuales, picos, palas y reglas de medición, hicieron maravillas para encarrilar la máquina sobre los rieles, una operación en la que participaron también los integrantes del team ferroviario 38-168, el más destacado del centro de Cuba y un poquito más allá.



Los jóvenes se entregan con mucha voluntad a lo que hacen.