



Xiomara Alsina Martínez

El vaivén de las cargas

Nadie como los trabajadores del sector ferroviario en Sancti Spíritus conoce en detalle cuánto esfuerzo se requiere para lograr que los productos destinados a la canasta básica lleguen a tiempo al consumidor. Mucho menos se imaginan que para asegurar que el resto de las cargas entren o salgan de la ciudad cabecera deben transitar por un tortuoso camino, lleno de obstáculos que entorpecen esa labor.

Pensé en el quehacer de este frente en la provincia cuando a inicios de este año el Presidente Miguel Díaz-Canel Bermúdez instó a priorizar la transportación de carga por ferrocarril, por resultar el medio más eficiente para la economía cubana y en sus palabras argumentaba: “Hay que transportar todo lo que se pueda mediante esa vía, teniendo en cuenta la forma alargada de la isla y para liberar una buena parte del peso que hoy soportan nuestras carreteras”.

Digamos que una buena parte de la problemática está asociada a la ubicación del Centro de Carga y Descarga de Mercancías, surgido en la década del 80 cuando el país atravesaba una mejor situación financiera y el bloqueo, causante de nuestras estrecheces, no arreciaba como hoy; quizás por ello fue factible ubicarlo fuera de la Línea Central, a unos 14 kilómetros del poblado de Zaza del Medio.

No obstante, cuatro décadas después, la disposición del centro, lejos de favorecer el desempeño de la llamada Cadena Puerto-Transporte-Economía Interna, atenta contra todo intento de ahorro que se pone en práctica nacionalmente. Fuera de cualquier conjetura, hay elementos que ilustran este desempeño en aras de buscar nuevas alternativas que viabilicen, pero de forma eficiente, la transportación de cargas por ferrocarril.

¿Conoce usted cuántas vueltas da una casilla de tren u otro medio de transporte con productos que entran o salen de la provincia?

Un ejemplo del mal ordenamiento de las cargas en el territorio es el relacionado con el chícharo que se destina a Cabaiguán, el cual llega primero a la Estación de Guayos; de ahí, utilizando el tren de patio, se lleva para el Centro de Carga y Descarga de Sancti Spíritus, donde se trasborda a los camiones que lo mueven hasta los almacenes de la Empresa Mayorista de Alimentos, luego se trae para los almacenes de Comercio de ese municipio y, posteriormente, se distribuye a las diferentes unidades.

Algo parecido sucede con la compota que se produce en el territorio para toda la isla o las almohadillas sanitarias, cargas que tienen

que atravesar un complejo e innecesario recorrido para llegar hasta la Línea Central, donde continúan viaje.

Escambray se sube al tren de las cargas e indaga: ¿en qué situación se encuentra la provincia para responder al llamado del Presidente cubano de incrementar la transportación por esa vía?

En tal sentido, Armando Roche Pérez, director adjunto de la Empresa Ferrocarriles Centro, explicó: “Tenemos varios inconvenientes para llevar hasta Sancti Spíritus las cargas que, inicialmente, llegan a Guayos o a Siguaney, desde donde se trasladan a Zaza del Medio y después a la ciudad cabecera. Estamos hablando de unos 25 kilómetros de recorrido, por un vial en mal estado y con muchas precauciones de velocidad”.

En efecto, el principal problema consiste en la innecesaria transportación de la mayor parte de las mercancías hasta la ciudad cabecera espirituable, cuando sería mucho más prudente y económico crear un mínimo de condiciones en los dos puntos de recepción primaria para desde ahí transbordar las cargas hasta los carros que las llevarán a los almacenes mayoristas.

En este caso pudiera acondicionarse el espacio disponible en la entrada del antiguo central azucarero de Guayos, donde hay una infraestructura vial, con muy poco uso, ideal para recibir productos de la canasta básica destinados a Cabaiguán, Fomento y Yaguajay, mientras que los del resto de los territorios saldrían desde el poblado de Siguaney. En ambos casos lo que faltaría sería reordenar a los estibadores y la técnica empleada en la transportación.

Otro problema que puede llegar a frenar la entrada y salida de mercancías en el Centro de Carga y Descarga es el mal estado en que se encuentran las líneas con más de 100 años de existencia, sobre todo en el tramo comprendido entre la Estación Ferroviaria de Sancti Spíritus y el paradero ubicado en la zona del Combinado Lácteo.

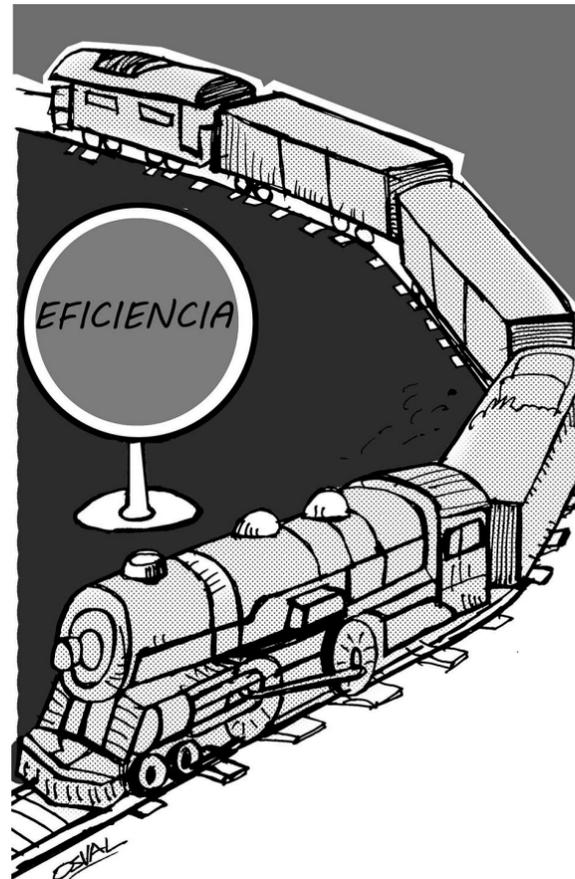
Este asunto, latente desde hace años, ocupa a la actual dirección de Ferrocarriles en el territorio: “Existen restricciones de seguridad que prohíben conducir los trenes a una velocidad superior a los 4 kilómetros, precisamente por el deterioro en la base de la vía, a causa del vertimiento de aguas albañales y otros desperdicios que afectan el sostén de los rieles y de las más de 100 violaciones detectadas en viviendas que no guardan la distancia entre las construcciones y el eje central de la línea”, apuntó Roche.

El llamado de Díaz-Canel constituye

premisas para los ferrocarriles, lo que provocó que la Dirección del ramo en Sancti Spíritus buscara un vínculo con la universidad, en aras de estimular un estudio que permita el reordenamiento eficiente de las cargas. Y no se trata de medir este indicador por los resultados del 2019, cuando se operaron 300 casillas menos que en el 2018, sino de buscar variantes para ahorrar recursos, portadores energéticos, fuerza de trabajo y salario, pensando, incluso, en que la economía cubana mejore y crezca el volumen de cargas a transportar.

“Estamos tratando de incorporar cargas que hoy se trasladan por camiones, como el caso del arroz y el ganado procedentes del Sur del Jíbaro, ya creamos condiciones en el ramal Jatibonico-Las Nuevas, con una reparación integral que nos permite el paso de los trenes”, ratificó el directivo de la Empresa Ferrocarriles Centro.

Sobre el tren del ahorro hay que montarse indiscutiblemente, no podemos seguir soñando con lo realizado en épocas de abundancia. Hoy no solo falta el combustible, también hay déficit de piezas de repuesto, conexiones para la reparación de la vía, traviesas, tornillos...; pero, el vaivén de las cargas puede ser el punto de partida para que en la provincia se encaucen por el carril de la eficiencia.



CARTAS DE LOS LECTORES

A cargo de Delia Proenza Barzaga

Teléfonos en espera

“Mi nombre es Rodoberto Germán Santander González, vivo en la calle D No. 16, entre 2da. y 4ta., en el reparto Primero de Mayo, de Trinidad. Soy profesor de Informática en el Instituto Preuniversitario Urbano (IPU) Eduardo García Delgado”, se presenta, antes de exponer su inquietud, el remitente cuya carta atendemos hoy.

Refiere que en el año 2005 se le asignó una vivienda por el plan CTC, que había sido construida en el lugar donde ahora reside, junto a las de otros compañeros provenientes de su mismo sector, del de la Salud y de varias empresas. “Ya han pasado 14 años y todavía a nuestro reparto no se le ha puesto ni un solo teléfono fijo, ni una cabina para tarjetas propias, nada de nada, aunque allí radican entre 300 y 350 viviendas de familias”, apunta Rodoberto.

El lector ha escuchado por la radio y leído en la prensa acerca de los adelantos y ampliaciones realizados en la provincia en la actividad de Etecsa. “Casi todos son en la cabecera provincial, con cabinas de miles de capacidades, aunque también en el propio Trinidad”, escribe. Según él, les pasaron por el lado y nadie se hace eco de las múltiples ocasiones en que se ha planteado la necesidad del servicio telefónico en su barrio, donde suelen presentarse situaciones de urgencia. “Queremos que al menos nos digan si estamos en el proyecto de este año o del que viene”, solicita.

Interrogado por esta publicación, Gustavo López Cruz, jefe del Departamento Comercial y de Mercadotecnia de la División Territorial de Etecsa en Sancti Spíritus, aseguró que a la zona donde se ubica el mencionado reparto, en la periferia de Trinidad, no se ha podido llegar todavía con las inversiones, consistentes no solo en la obra civil y el gabinete mismo, que es importado, sino, además, en la construcción de la red telefónica.

“Esa inversión está prevista en el planeamiento futuro de la red de telecomunicaciones de la ciudad y será la única solución al problema, pero no ha sido aprobada ni se ha definido el momento en que se ejecutaría”, afirmó. También comentó que en el 2019 se instalaron servicios en La Chanzoneta, zona que colinda con la de referencia y también situada en las afueras de la añeja villa. “Pero no se puede llegar a todos los lugares simultáneamente porque se trata de inversiones altamente costosas”, concluyó López Cruz.

Dirija su correspondencia a:
Periódico Escambray.
Sección “Cartas de los lectores”.
Adolfo del Castillo No. 10 e/.
Tello Sánchez y Ave. de los Mártires.
S. Spíritus
Correo electrónico:
correspondencia@escambray.cip.cu



La columna del navegante

CRÓNICA DE UN VIAJE EN TREN

Arturo: Es indudable que aún nosotros los cubanos tenemos que aumentar nuestra cultura en la cuestión de cuidar los bienes que ponen nuestro Estado y Gobierno, esto lo digo por el comentario sobre las sustracciones y el mal uso de las instalaciones de los nuevos vagones para transporte del personal (...). Creo que se debe aumentar el personal que recorre estos vagones para la vigilancia (...). Debemos frenar hechos vandálicos que se cometen y que caiga el peso de la ley con todo rigor.

TRANSPORTE PRIVADO: FRENAN LOS PRECIOS; CHOFERES SE ACELERAN

Iván Bustillo Herrera: La medida es estupenda, pero la realidad es otra, los carros y las mototaxis cobran, por ejemplo, del parque al Gobierno Provincial 30 pesos las particulares y 25 pesos las estatales, cuando exiges los precios establecidos te dicen que no te dan el servicio y se comunican unos a los otros y al final uno que es el cliente no puede acceder a sus servicios porque te consideran los mototaxeros una persona que le exige lo que

está establecido y uno que no puede reclamar porque su moto es particular. Ante la ley te dicen que eso es mentira y que ellos no piden ese precio, por lo que al final es su palabra contra la del usuario y hasta el momento el usuario siempre pierde. Pues te quedas marcado y no te montan, creo se deben buscar alternativas para exigir lo que establece la ley y el usuario no sufra.

Ciudadano Espirituano: Por supuesto que los choferes se aceleran, eso era de esperar ahora que ven que sus lucros a costa del pueblo van en picada, pensaron que siempre iba a ser el conductor

el más beneficiado y ahora ven que se está haciendo justicia con los pasajeros y su economía. Pienso que cada vez que se cometa una violación de precios por parte de algún chofer, independientemente del horario y el lugar, hay que dar el paso al frente y hacer llegar la denuncia al Puesto de Mando de la Dirección de Transporte, pero para ello en primer lugar hay que difundir por las diferentes vías los números de teléfonos o contactos de esta dirección para que la población sepa a dónde debe llamar y esperar que esa denuncia no quede solo en eso, una denuncia.