

LAS TUNAS. “¡Apúrate que ya entró el carahata!”: Si no se apura, no se va. Así de intenso es el efecto catalizador de los coches-motor ferroviarios sobre la agenda cotidiana de la gente de Vedado 6, La Vega, la Macagua y otras comunidades tierra adentro en el municipio Jesús Menéndez.

Cuando los susodichos artefactos cumplen sus viajes diarios, los residentes en estos parajes acceden a servicios y actividades, simples, que no tienen en sus comunidades: comprar en las tiendas recaudadores de divisas, consultar al especialista médico, realizar visitas y paseos, hacer trámites legales, ir a trabajar... Todo eso depende del carahata; eso y mil gestiones más.

En cambio si el referido ferrobús permanece inmóvil, o la parada está demasiado concurrida, toca postergar los planes para el otro día. Cualquier noticia que involucre la renovación de estos equipos es objeto de la más alta atención, no solo en Las Tunas sino en varios puntos de la geografía cubana.

Pasa el carahata...

Por su capacidad, precio del pasaje (1 peso) y la fragilidad de los caminos de tierra ante las lluvias, los carahatas han sido durante décadas, no solo la mejor, sino casi siempre la única opción de transporte de quienes viven en las comunidades rurales de provincias como Las Tunas, cuya infraestructura ferroviaria se extiende hacia los cuatro puntos cardinales.

De tanto repetirlo, el apelativo suena casi natural entre sus pasajeros, aunque pocos sepan que los primeros carahatas rodaron después del triunfo de la Revolución en el poblado homónimo, muy cerca de Quemado de Güines (Villa Clara). Técnicamente son ómnibus adaptados para rodar sobre rieles y su construcción se extendió al resto del país aprovechando la red ferrocarrilera vinculada a las zafra azucareras. Incluso cuando el parque automotor era considerable no decayó su relevancia. En 1989 solo en Las Tunas rodaban 156, el doble de los disponibles en provincias que la superan en extensión territorial, como Camagüey.

En casi 20 años su número se redujo cinco veces, pero el ingenio de los técnicos y el esporádico suministro de piezas de repuesto ha posibilitado mantener de alta un reducidísimo grupo que rueda por más de una treintena de rutas. Estas enlazan, de manera diaria o alterna, decenas de poblados y asentamientos rurales con las cabeceras municipales, trasladando a un promedio mensual de 125 mil personas.



Foto: Carlos Ernesto Escalona Martí (Kako).

Camino fallido a Cárdenas

A inicios de la década el Ministerio de Transporte echó a andar la Tarea Birán, que reanimaría el crucial transporte rural soportado por los caminos de hierro. Las Tunas fue una de las primeras en escribir su “carta a los Reyes Magos”, reseñando sus necesidades para fortalecer técnicamente las máquinas existentes y luego aumentar su cantidad. A estas se las proveería de remolques para convertirlas además en una vía de suministro de los productos de la canasta básica a los establecimientos de comercio minorista enclavados a lo largo de sus respectivos recorridos.

Las respuestas llegaron de a poco en la forma de motores nuevos y piezas de repuesto que mantuvieron en activo a los vetustos carahatas marca Taíno, mientras las esperanzas se fijaban en los nuevos que se ensamblaban en la Empresa Metalúrgica Central de Acero José Valdés Reyes, en Cárdenas.

Se suponía que la planta de la provincia de Matanzas armara 51 ferrobuses fruto de un proyecto conjunto con una empresa rusa. Sin embargo, ni siquiera el chequeo constante por parte de figuras prominentes del gobierno cubano, como el Comandante de la Revolución Ramiro Valdés Menéndez, consiguió encarrilar por buen camino este plan.

Entre 2014 y 2017 la prensa informó de un promedio de dos visitas anuales del vicepresidente de los consejos de Estado y de Ministros a la Metalúrgica de Cárdenas. No obstante, a inicios de 2016 la Entidad apenas había completado la mitad de su tarea, consumida por la falta de fuerza de trabajo calificada, retrasos en el suministro de las materias primas y, lo más preocupante, por dificultades en la aplicación de sistemas de pago que estimularan a sus operarios.

Orestes Baró Ugarte, especialista de Recursos Humanos [admitió](#) la “falta de preparación de la fuerza de trabajo para asimilar una tecnología nueva y desmotivación en los trabajadores”. Fue palpable el ambiente laboral negativo que generó la deficiente retribución económica, tanto que en una de sus varias estancias allí el propio Ramiro Valdés criticó que los sindicalistas de la Planta no velaran como es debido por los intereses de sus afiliados. “Lo que vale en una fábrica es su gente, no el equipamiento, por muy importante que sea”, dijo el Comandante de la Revolución.



Foto: Carlos Ernesto Escalona Martí (Kako).

La solución llegará en barco

Juan Carlos es muy conocido en parajes como Santa María 14, Salgacero o Vedado 9, pues conduce el carahata Brigada 7-Chaparra, cuyo trayecto es el más dilatado de la provincia. A lo largo sus 90 kilómetros de recorrido atraviesa de sur a norte dos municipios y conecta a decenas de localidades. El hombre ve viajar lo mismo al campesino de vuelta de ver sus nietos, el muchachito deseoso de ir a bailar el “trap” del momento en el carnaval citadino, o al pediatra camino a su consulta.

Han cambiado muchas cosas desde los primeros tiempos de Juan Carlos en este trabajo. Al comienzo, recuerda, su contacto con el puesto de tráfico ocurría mediante un teléfono que debía conectar a cables que colgaban de los postes; ahora la radiocomunicación permite el enlace en tiempo real.

Lo que si no ha variado es su particular habilidad para asegurarse que todos quepan en el

espacio reducido del carahata. Sin el menor recato, pero con educación, él ordena: “Amigo ponte de lado... Así, espalda con espalda”, “a ver, ¿quién le da el asiento a la mujer con el niño?”; “ivamos caballero que nada más quedan dos abajo!”.

Ver pasar por el añejo cruce de Vedado 6 a un carahata nuevo conducido por Juan Carlos será, sin dudas, un suceso notable por la relevancia que tiene allí esta modalidad de transporte. La escena podría ser un sueño vuelto realidad después del tercer trimestre cuando sean distribuidos en Las Tunas, Camagüey y Ciego de Ávila los primeros 40 nuevos coche-motores fabricados completamente en Rusia.

El arribo de esos medios, [anunciado](#) el mes pasado por directivos de la Empresa de Ferrocarriles Centro-Este, supone la puesta en marcha un Plan B que rescatará a más corto plazo el transporte ferroviario rural en detrimento de la variante del ensamblaje, también con participación de la nación euroasiática, pero que en la fábrica de Cárdenas nunca pudo ser materializada.

Importados completamente o armados en suelo cubano, de la concreción de uno u otro programa dependerá que miles de personas escuchen ese pitazo matutino que los haga recibir el amanecer con más optimismo.

Foto de portada: Carlos Ernesto Escalona Martí, *Kako*.

Progreso Semanal/ Weekly autoriza la reproducción total o parcial de los artículos de nuestros periodistas siempre y cuando se identifique la fuente original y el autor.