Los trenes tienen que entrar por el carril

Categoría: Generales-TransporteÚltima actualización: Miércoles, 21 Agosto 2019 10:44
Visto: 16280

La Habana.- El servicio de trenes nacionales con los nuevos coches chinos y locomotoras reparadas ha cubierto y superado las expectativas de la población. No por ello puede hablarse de excelencia. Y haría falta. Lo nuevo, además de lustre, tiene que ser hoy distinto, y para mejor.

En los primeros diez días de funcionamiento del nuevo servicio se han transportado hacia los diferentes destinos más de 23 mil personas. Antes, en período similar, solo podía cubrirse la demanda de menos de ocho mil pasajeros.

Hay, empero, insatisfacciones. Las autoridades del Ministerio de Transporte (Mitrans) y las ramales de la Unión de Ferrocarriles de Cuba (UFC) establecen estrategias para resolver los problemas que ha denunciado la población con respecto a los trenes.

La solución a los contratiempos -algunos subjetivos, otros no- se informaron la víspera en conferencia de prensa en la que participó Eduardo Rodríguez Dávila, titular del Mitrans, además de la viceministra primera, Marta Oramas Rivero, y directivos principales de la UFC.

El propósito de los trabajadores del Mitrans y de los ferrocarriles es brindar un servicio de máxima calidad, en medio de las limitaciones y de la apropiación de conocimientos que conlleva operar coches de trenes de nueva tecnología, señaló el jefe de la cartera.

La meta es loable y alcanzable si se superan las dificultades confrontadas en la primera decena de labor. No va a ser de ahora para ahorita, pero el propósito de los responsables y trabajadores de la actividad es que sea lo más rápido posible.

Phoca PDF

Comienza por el cumplimiento de los itinerarios, reconocían los especialistas. Según las estadísticas, los retrasos están entre una hora y una hora y media. De los trenes que salen, solo el 50 por ciento lo hace en hora, y solo el 26 por ciento llega en hora (aunque ninguna salida ha sido suspendida).

Las cuestiones que más están influyendo son de naturaleza técnica y organizativa. Han rebasado los imprevistos planificados. Una está en las locomotoras. Fueron reparadas y acondicionadas, pero tienen años, kilometraje y achaques.

El nuevo servicio estaba previsto con máquinas nuevas para trenes, pero demoran. Las limitaciones financieras, en medio de un bloqueo económico, financiero y comercial que se arrecia, ponen cotas.

Otro problema son las vías. A pesar de los cuantiosos recursos y el arduo trabajo de los últimos años, las líneas del ferrocarril no permiten aún que el tren haga la marcha al ritmo que se quisiera. Pero las inversiones continúan: más de dos mil millones de dólares se invertirán a corto, mediano y largo plazo. Entonces, de La Habana a Santiago de Cuba el tren solo requerirá de 12 horas de viaje, decían los expertos.

Una tercera cuestión está en el tiempo que demoran los pasajeros en montar a los coches. Está siendo mayor que el previsto, pues no pocas son personas con niños, con minusvalías, ancianos, embarazadas, gente con equipaje superior a lo pactado...

También hay retrasos en los talleres de revisión para el regreso a tiempo de los equipos, y se han confrontado incomprensiones entre algunos trabajadores de la UFC, los cuales han sido requeridos y sancionados si el caso lo ameritó.

Resumen: los itinerarios, con sus horarios de salida y llegada, tiempos de viaje y "etcétera", serán revisados. La realidad estuvo por encima de lo previsto. La "puntualidad inglesa" no está en ser más o menos rápido, sino en que los tiempos llevan el tiempo que llevan y la vida manda.

Otra queja de la población está relacionada con los baños. Se "tupen constantemente". En realidad no es así. Están en perfectas condiciones. Son parecidos a los de los aviones: hidroneumáticos. No estamos acostumbrados a usarlos, y si lo hacemos mal, se bloquean ("la técnica es la técnica").

Muchos hasta ni han encontrado dónde está el cesto de basura y tienen que dejar los papeles en el piso. No se ha puesto la señalética debida para instruir al viajero. Pero ya se hace.

Otro dilema está en la merienda. "Está buenísima, hasta queso amarillo tiene y es gordísimo", decía una pasajera en un video (se elaboran por empresas de catering -o sea, las que abastecen de comida a los aviones), pero más de diez horas con solo eso en la barriga...

Haría falta -cree este reportero-, al menos, dar dos, aunque los que han montado en trenes de viajes largos en el extranjero dicen que en ellos no se vende comida. Que hay que comprarla en las estaciones y llevarla. A propósito, no está prohibido comer en los coches, que tienen hasta mesitas plegables para hacerlo, aclaraba el Ministro de Transporte.

La lista de problemas que pudieran achacárseles a los prestadores del servicio no termina ahí. Otras más fueron reconocidas. "Todos están identificados y estamos trabajando por resolverlos uno por uno",

Phoca PDF

señalaba Rodríguez Dávila.

Pero del lado de acá -el de los pasajeros- hay bastante indisciplina, desde el trasiego de bultos y paquetes enormes (no son para un tren de pasaje, sino para un expreso -aunque, reconozcámoslo, no tenemos uno como se debiera-), hasta la llegada tarde al chequeo del boleto, cuando el convenio es que el cliente llegue tres horas antes a la estación.

También se han reportado casos de pasajeros ingiriendo bebidas alcohólicas -y los han bajado de los trenes, como tiene que ser-, fumando y descuidando la higiene en los coches.

Cuba, por su geografía larga y estrecha, está "mandada a hacer" para el ferrocarril. Hay que aprovechar esa potencialidad. Ya es hora de que los trenes entre por el carril, y los que viajamos dentro de ellos, también.

Phoca PDF