



:: [portada](#) :: [Cuba](#) ::

14-02-2010

Ferrocarril cubano: Recuperación sobre rieles

Freddy Pérez Cabrera
Granma

La rehabilitación del ferrocarril cubano pasa inevitablemente, entre otros caminos, por el de la Fábrica de Soldar Carriles Tony Santiago, (SOLCAR), única de su tipo en el país capaz de diagnosticar y eliminar la mayoría de los desperfectos que presentan las vías principales y secundarias por las cuales transitan nuestros trenes.

Fundada el 3 de febrero de 1985, la entidad villaclareña se encarga de realizar los ultrasonidos a todos los viales existentes en la Isla, a fin de detectar desperfectos que pueden poner en peligro la circulación y son posibles de solucionar in situ, a través de la soldadura eléctrica o luminotérmica; o en caso de ser necesario, del traslado del rail a la planta para corregir cualquier deterioro.

También confeccionan estructuras metálicas con el objetivo de reforzar los puentes, así como los llamados largueros, empleados en mejorar las conexiones en las vías secundarias.

Actualmente cuentan con siete brigadas, de las cuales cuatro laboran directamente en la vía, dos se encargan de los diagnósticos y otra realiza las soldaduras, además de los técnicos y obreros que trabajan en la fábrica, más un grupo encomendado al acople de los carriles a las traviesas de hormigón, según expresa Lino César Fernández García, director de la Unidad Empresarial de Base de Producción.

Aquí no solo reparamos, explica el directivo, pues cuando el carril es nuevo también podemos confeccionar vías completas de 1,8 kilómetros de longitud, en bandas de 300 metros o 320 metros, las cuales se llevan en un tren, habilitado con grúas especiales, hasta el lugar indicado.

Ante la carencia de raíles, los cuales hay que importar desde países muy distantes, limitando la capacidad de la industria, esta no se ha detenido. En estos momentos trabaja con los recuperados en empresas azucareras y otros lugares donde ya no tienen uso, asegura Fernández.

Para el segundo trimestre del año está previsto el arribo de un cargamento procedente de Rusia, lo que nos permitirá impulsar la reanimación del ferrocarril, explica el jefe de producción de SOLCAR, quien expresó que con la llegada de ese rubro podrán avanzar mucho más que los 5,6 kilómetros recuperados el pasado año, una cifra insuficiente atendiendo a la magnitud del deterioro existente.



No obstante, a pesar de las dificultades, la Fábrica de Soldar Carriles de Placetas no cesa en el empeño recuperativo. Al momento de redactar este trabajo un tren se encaminaba con 1,4 kilómetros de carril recuperado hacia una vía principal de Pinar del Río, mientras una brigada laboraba en Nicaro, Holguín, en el mejoramiento del ferrocarril industrial por donde transita el níquel.

Otras diagnosticaban y soldaban rieles en Camagüey, Cienfuegos, Sancti Spíritus y Santa Clara, en coordinación con el Centro de Infraestructura y Desarrollo Ferroviario, rector de esta actividad en el país.

SOLCAR SE MODERNIZA DE CARA A LA RECUPERACIÓN

Los viejos aparatos de tecnología soviética que databan de los años ochenta van quedando atrás en la fábrica Tony Santiago. Ahora modernas máquinas iluminan la planta y hacen más eficiente el proceso productivo.

Julio Castillo es el ajustador reparador de la nueva técnica de soldar, marca MCP 6301 A, entre las mejores del mundo, la cual realiza todas sus funciones de manera computarizada, minimizando cualquier posibilidad de error humano.

Esto es una maravilla; la soldadura, que antes duraba tres minutos, ahora se realiza en 70 segundos, y con una calidad superior. Tras programarse la computadora, quedan registrados todos los parámetros en cuanto a voltaje, presión y corriente de recargue, que es la magnitud con la cual un riel se introduce dentro del otro, y así lograr la unión por el método fusión presión, explica Julio.

Este es un proceso en el cual trabajan muchos compañeros. Unos diagnostican el carril para ver el grado de desgaste, si tiene grietas profundas o necesita ser pulido, entre otras anomalías. Luego de ser clasificado se determina la posibilidad de soldarlo antes de volver a la vida útil, o desviarlo a otros fines como largueros metálicos, argumenta el especialista.

José Antonio Mirabal, jefe del grupo de producción industrial, manifiesta que el colectivo está ansioso por que llegue la materia prima y poder echar a andar la fábrica a plena capacidad, lo cual ayudaría a sustituir importaciones, pues por cada soldadura realizada se ahorra un par de mordazas, cada una de las cuales lleva seis tornillos con sus tuercas y arandelas, elementos que cuestan divisas al país. Asimismo, al alargar la vida útil a cientos de carriles, se economizan recursos.



ARMADORES DE VÍAS

Parte importante de la planta de soldar carriles es el taller de ensamblaje, donde ocho trabajadores se baten a diario bajo el sol con el propósito de fijar los carriles, nuevos o recuperados, a las traviesas con los cuales resultan subsanados los tramos más peligrosos, detectados antes por otras brigadas.

El pasado año armamos cerca de 300 campos, pocos para los que podemos hacer, significa Clemente Javier Yera, al frente del colectivo, quien asegura que técnicamente están capacitados para aparejar hasta dos kilómetros cada mes. Omar Concepción, un operario de más de 25 años en el sector, explica que, de llegar los carriles y las fijaciones, el colectivo está en condiciones de producir 50 ó 60 campos diarios y rescatar el atraso existente, tal como lo demanda el Ministerio del Transporte, un criterio compartido por los 250 trabajadores de SOLCAR.

Tomado de: <http://www.bohemia.cu/2010/02/12/noticias/recuperacion-ferrocarril.html>