



¿Cómo está estructurado el sistema ferroviario cubano? ¿Qué misiones tiene? ¿Qué resultados se obtuvieron en 2023? ¿Qué prioridades tienen en este año? ¿Hay nuevas inversiones? Sobre estos temas informaron este miércoles en la Mesa Redonda directivos del MITRANS y del grupo empresarial Ferrocarriles de Cuba.

Lisvany Fernández Rivero, director general (en funciones) de la Administración de Transporte Ferroviario, explicó que el sistema ferroviario se rige por el decreto-ley 348. “El sistema está compuesto por la Administración del Transporte Ferroviario, entidad adscrita al ministerio y que tiene la misión estatal de regular las políticas del sector. También contamos con la Unión de Ferrocarriles de Cuba, una OSDE encargada de la operación de los ferrocarriles, tanto para el transporte de carga como de pasajeros. Además, existen otros pequeños operadores regionales, así como Acinox y la policía ferroviaria”, dijo.

Al comentar sobre el sistema ferroviario cubano, señaló que el primer tramo de ferrocarril en Cuba se inauguró el 19 de noviembre de 1837. “Es el primero en América Latina y el séptimo en el mundo en inaugurarse”.

El 67% de las vías férreas requieren algún tipo de mantenimiento. Por otro lado, el 40% de las obras de infraestructura necesitan mantenimiento. El país cuenta con una línea central, que es

el eje principal, y se extiende desde La Habana hasta Santiago de Cuba”.

“También tenemos una empresa especializada en la producción de traviesas y elementos de fijación, que cuenta con una cantera para la producción de balasto, otra cantera para la producción de arena y una empresa especializada en la construcción y el mantenimiento de vías férreas, que incluye una planta para soldar carriles. Ambas empresas se encuentran ubicadas en la provincia de Villa Clara”.

Fernández Rivero afirmó que Cuba cuenta con 108 talleres y 13 centros de carga y descarga distribuidos en todo el país.

Además, comentó que para garantizar la sostenibilidad de la infraestructura mencionada anteriormente, se requieren 900 millones de pesos anuales, de los cuales 25 millones son en moneda libremente convertible para la compra de materiales, insumos y piezas. “Todo este dinero proviene del presupuesto del estado”.

“Para el mantenimiento de la vía férrea, se necesitan entre 60,000 y 80,000 traviesas de hormigón anualmente. El año pasado se logró financiar alrededor de 15,000 traviesas de hormigón a través del fondo de desarrollo y el esquema cerrado, las cuales se ejecutarán este año”.

En cuanto a las traviesas de madera, la mayoría son de producción nacional, y en menor medida se importan. También existen problemas en la reparación de los puentes y las vías férreas en general.

Mientras tanto, Luis Roberto Rosés Hernández, director general de la Unión de Ferrocarriles de Cuba, comentó que la OSDE está integrada por 12 empresas, de las cuales 4 son territoriales, como Ferromar en el Mariel y la Empresa de Trenes Nacionales, Solcar, entre otras.

Informó que la Unión de Ferrocarriles cuenta con 291 locomotoras, 5,100 vagones de carga, 37 coches motores y 71 Ferrobuses. Además, posee 173 coches de pasajeros, 7 talleres principales de reparación, 21 talleres de explotación y mantenimiento pesado, y 79 talleres de revisión y mantenimiento ligero.

“De las locomotoras, solo 12 son de gran porte, cuando realmente necesitaríamos 34. Esta es la mayor dificultad que enfrentamos en la actualidad”.

Al abordar el desempeño del transporte de pasajeros en el año 2023, Luis Roberto Rosés Hernández explicó los elementos fundamentales que respaldan esta actividad y los desafíos más importantes. Según sus declaraciones, la transportación de pasajeros se divide en tres categorías. En primer lugar, se encuentra la transportación nacional, que abarca el 100% de la programación de pasajeros, e incluso se logra operar trenes adicionales.

Señaló que todos los días sale un tren desde La Habana hacia destinos como Santiago de Cuba, Guantánamo, Holguín, Bayamo y Manzanillo. Estos trenes transportan aproximadamente ochocientos cincuenta a novecientos pasajeros por viaje.

En segundo lugar, se encuentran las transportaciones de trenes de corta y media distancia,

presentes en todas las provincias del país. Estas se realizan con locomotoras y cochemotores simples o mediante arrastre, y tienen un impacto significativo en la población. Por último, se llevan a cabo las transportaciones de pasajeros en zonas de difícil acceso, principalmente a través del uso de ferrobuses. Estas acciones son ejecutadas por empresas provinciales y municipales de transporte.

Uno de los principales desafíos que enfrentamos está relacionado con la insuficiencia del servicio de transporte local e interprovincial por ferrocarril. Esta es una solicitud recurrente de la población, que también propone incrementar las paradas en los pueblos y cabeceras municipales debido al déficit en las transportaciones locales. Hasta el momento, hemos identificado 15 solicitudes de paradas adicionales, lo cual implica un incremento de aproximadamente cuatro horas de circulación para cada tren. Esta situación plantea un desafío en los análisis y evaluaciones correspondientes con las autoridades provinciales”, precisó.

Agregó que resolver el problema del transporte automotor y ferroviario implica proyectar la construcción de ferrobuses y encontrar formas de acercar a los pobladores a las paradas de manera eficiente. Existe una disyuntiva entre la necesidad de transporte y la calidad del servicio, ya que agregar cuatro horas de viaje para alguien que se dirige a Santiago de Cuba representa un desafío significativo.

En relación a los problemas de demora en los trenes nacionales, estos son bien conocidos por la población, sostuvo.

Durante nuestros viajes, intercambios y entrevistas, hemos recibido una buena aceptación en general. Sin embargo, las demoras ocurren en ocasiones debido a fallas técnicas en las locomotoras, lo cual afecta el coeficiente de disponibilidad técnica. Aunque cumplimos al 100% con la programación, es importante destacar que estas demoras son un desafío que estamos trabajando para resolver y mejorar la calidad del servicio, dijo Rosés Hernández.

“En ocasiones, nos vemos en la necesidad de emplear la misma locomotora en viajes consecutivos, lo cual implica un proceso tecnológico complejo, especialmente en el contexto actual de escasez de combustible. Estos desafíos son parte de las proyecciones y mejoras que estamos trabajando y que compartiré a continuación.

“Hoy requerimos un total de 34 locomotoras de alto porte para cubrir la demanda de transporte. Actualmente, circulan en promedio doce locomotoras al día, con picos de trece y mínimos de once en un día. Estas locomotoras son utilizadas tanto para el transporte de carga como para el transporte de pasajeros a nivel nacional.

Otra solicitud recurrente se refiere al servicio del expreso por ferrocarril, el cual es altamente demandado. Se ha identificado un deterioro en las instalaciones y en la infraestructura ferroviaria, especialmente en las estaciones. Hay estaciones emblemáticas, como Zaza del Medio, [Cruces](#) en [Cienfuegos](#), Sagua en la de Santa Clara, que requieren un financiamiento significativo y materiales para su ejecución. A pesar de los desafíos, no renunciamos en nuestro objetivo de mejorar y dar valor de uso a estas estaciones mediante obras y mejoras continuas”, refirió.

Agregó que en relación a la calidad del servicio dentro de los trenes, esta es valorada positivamente por la población, especialmente en los trenes nacionales. Sin embargo, es necesario continuar trabajando en mejorar el confort de los trenes locales. Además, es fundamental enfocarse en aquellos lugares que están relacionados con los próximos destinos y prestar una atención óptima a los pasajeros en las estaciones, ya que a veces esto no se realiza de la mejor manera.

La principal insatisfacción que se registra está relacionada con la falta de disciplina, atención e información oportuna en los servicios que se brindan. Estos son aspectos en los que no podemos permitirnos fallar y aún existen deficiencias en este sentido. Es fundamental abordar estas cuestiones y asegurar que los pasajeros reciban la atención que merecen, así como la información necesaria para que su experiencia de viaje sea lo más satisfactoria posible, explicó.

jóvenes, la formación de cuadros y el desarrollo de una fuerza calificada.

Se continúa trabajando en la informatización de los procesos y la bancarización de los servicios, con el objetivo de brindar una mejor atención a los trabajadores y clientes del sistema ferroviario. Además, se enfatiza en la importancia de mantener la seguridad en el movimiento de los trenes y reducir la accidentalidad ferroviaria a través de un trabajo preventivo. Por último, se resalta la necesidad de perfeccionar la comunicación institucional y fortalecer los vínculos y la atención a la población.