

## Tren del Tuy, viaje en retroceso

Autor Administrator  
Monday, 09 de October de 2017  
Modificado el Monday, 09 de October de 2017

Usuarios piden seguridad y exigen implementar un plan de recuperación.

Caracas.- Es miércoles por la mañana, el clima de espera se agita por el tren que aún no arriba a Charallave Sur y la muchedumbre luce inquieta, jadea la demora, y parece resumida en un amasijo de viajeros desesperados, iracundos, que intentan llegar a Caracas a contrarreloj. Después de 20 minutos, el ferrocarril por fin se aproxima y de inmediato se diluye cualquier atisbo de orden, caen carteras, arrecian los empujones y se orquesta el griterío.

Asdrúbal Medina, de Ocumare del Tuy, toma una bocanada de aire, y compite fugazmente con un usuario que, a codazos, se zambulle en el vagón con dos gallinas tomadas por las patas y medio saco de verduras. Es lo más cercano a un tren de carga. Medina intenta llegar a su trabajo en Chacao. Aquel desconcierto es una imagen cotidiana de lo que ocurre en el tren del Tuy, un servicio de 41 km, que cumple 11 años este 15 de octubre, y se supone es el eslabón de un anhelado sistema ferroviario con el que el chavismo aspira alcanzar el desarrollo del país.

Los gobiernos tienen sus idilios, y el de Chávez, a juzgar por sus tachones y pintarrajos sobre el mapa de Venezuela, eran los trenes, aquellas líneas ferroviarias que dibujaba e imaginaba cada domingo en sus históricos Aló Presidente, para venderle a toda la nación un proyecto que tiene más de entelequia que de realidad y que conectaría a Caracas con el centro, occidente y sur del país.

De toda esa prebenda gubernamental, fundada en el Plan de Desarrollo Estratégico de la Nación, con el que se vislumbraron más de 30 mil kilómetros de vías férreas, solo hay un tramo culminado: el sistema Caracas-Tuy Medio del proyecto Ezequiel Zamora, un tramo que luce como un cabo a medio culminar en una subregión que suma 768 mil habitantes.

Eduardo Pérez-Pumar, director de la Asociación Integral de Políticas Públicas y miembro de la Comisión de Infraestructura de la Academia de la Ingeniería y el Habitat, asegura que el tren del Tuy no fue diseñado para trasladar a personas. Era parte de una red ferroviaria de 183 km proyectada hasta Puerto Cabello, con un gran muelle seco en La Encrucijada.

30 a 40 minutos dura el trayecto de Caracas a Cúa. Cada tren moviliza 872 personas, 388 sentadas y 484 de pie, pero la cifra es mayor en la práctica. Por las fallas técnicas, el tren se desplaza a no más de 100 kph y los tiempos se prolongan.

En cifras gruesas escurridas por Chávez, transportar a 19 millones de toneladas de productos y más de 14 millones de personas por año. "La idea era construir un medio de carga que sirviera para movilizar pasajeros, pero hasta ahora solo ha funcionado como un tren de cercanías", dice Pérez-Pumar.

Pero el servicio ha sido reprobado por los usuarios. Con una frecuencia prometida de 3 minutos 20 segundos, el tren aspiraba aliviar la dilación de los troyeros hasta Caracas y presumía de sus valores agregados: rapidez, confort y seguridad. Todo ello a una velocidad de 120 km por hora, para satisfacer una demanda diaria que rondaba los 80 mil pasajeros y que el Instituto de Ferrocarriles del Estado estimó en casi 94 mil para 2010. Hoy el servicio queda más que rezagado. Cifras extraoficiales indican que el Sistema Tuy-Medio traslada al menos 240 mil viajeros por día.

Trabajadores del Instituto de Ferrocarriles del Estado aseguran que la institución ha sido manejada con negligencia y atraviesa una crisis que amenaza con ponerlos en cierre técnico. No hay seguridad y la escasez de fichas "Token", boletos magnéticos que facilitan el ingreso y que tienen un costo de 4 dólares, ha generado problemas con el flujo de caja. Relatan que las fichas, que son importadas, fallan desde 2013.

Se trata de una carencia que obliga a los operadores a suspender el cobro del servicio en las cuatro estaciones. Una fuente del IFE señala que de 24 trenes que dispone el sistema, nueve están inoperativos. Solo permanecen activos 10 trenes de cuatro vagones cada uno que, acoplados, suman cinco. El resto de las locomotoras presenta fallas intermitentes. La situación recrudece en un contexto en el que escasean los repuestos y voceros de la Central de Autos Libres y por Puestos denuncian la paralización del 70% de la flota de transporte superficial en Gran Caracas.

Activistas de la Organización Familia Metro manifiestan que el IFE enfrenta problemas con la recaudación de dinero por boleto, un déficit que se acentúa con el rezago de la tarifa de Bs 4, que no se ajusta desde hace tres años, y que hoy representan 11% del pasaje urbano, fijado en Bs 280, y 0,16% del suburbano, que ronda los Bs 2.500 desde el Tuy a Caracas.

Celia Herrera, de la Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad, pondera la idea de que el Sistema Tuy-Medio es el único tren de cercanías del país. "Pero no se ha expandido, tiene horarios limitados y hay retrasos por fallas eléctricas", dice Herrera y asegura que el desgobierno es tal, que hasta se le ha sugerido a los usuarios viajar con zapatos cómodos, sin tacones.

"En Venezuela hay una condición atípica. En otros países, el transporte subterráneo es más costoso que el superficial", contrasta el también expresidente del Instituto de Mejoramiento Profesional del Colegio de Ingenieros, Pérez-Pumar. Señala que en ciudades como Madrid, que tiene el décimo metro más grande del mundo, el pasaje mínimo en subterráneo se ubica en 1,5 euros y más de 2 euros si el recorrido supera dos estaciones. Termo Vadell, fundador del Comité de Usuarios del Tren, denuncia la proliferación de informales y estima que más de 200 vendedores se rebuscan entre vagones.

## Quejas y propuestas

"De un tren moderno a un servicio en deterioro inminente", así resumen los usuarios el Sistema Ferroviario Ezequiel Zamora, que presta servicio hacia los Valles del Tuy. Moisés Flores estudia Química en la UCV y asegura que el servicio va en detrimento. Al igual que otros pasajeros, exige implementar un plan de mantenimiento y de seguridad para rescatar las instalaciones. "La estación Charallave Sur está muy descuidada y los trenes colapsan a primera hora cuando la población se traslada a sus trabajos y lugares de estudio", dice.

Los usuarios aseguran que se ha impuesto una dinámica violenta, donde los más corpulentos atropellan a las personas de la tercera edad, niños, mujeres embarazadas y discapacitados. "No hay control de operaciones y se evidencia una alta rotación de personal", dijo el usuario Andrés Mijares.

A propósito del provecho que podrá tener el tren, el especialista en gestión de residuos, Hernán Papaterra, propone interconectar a través del ferrocarril la planta de Las Mayas, en Coche, con el relleno de La Bonanza; una idea que permitiría cambiar la forma en la cual Caracas transporta la basura hasta el Tuy. Papaterra plantea usar la misma infraestructura y construir un ramal hasta Las Mayas. "Se usarán 20 trenes, con 20 contenedores especiales, cada uno con una capacidad de 30 toneladas". Ello para una ciudad que produce 4 mil toneladas de basura por día.

[http://www.eluniversal.com/noticias/caracas/tren-del-tuy-viaje-retroceso\\_673068](http://www.eluniversal.com/noticias/caracas/tren-del-tuy-viaje-retroceso_673068)