

## **TRANSPORTE**

### **RESOLUCION NUMERO 210-97**

POR CUANTO: Considerando que la transportación constituye una fase esencial en el proceso de poscosecha de los productos agrícolas y como tal exige la observancia de rigurosas normas que contribuyen a preservar la calidad del producto y que por otra parte la utilización de la transportación por ferrocarril de estos pro-

ductos a largas y medias distancias constituye un significativo ahorro de recursos energéticos y demás motorrecursos.

**FOR CUANTO:** De conformidad con los resultados obtenidos, al revisar la experiencia internacional en este campo así como las posibilidades reales de realizar eficientemente las referidas transportaciones en las condiciones actuales del país: resulta imperiosa la observancia y cumplimiento de determinados principios básicos que garanticen la calidad del proceso de transportación por ferrocarril de elevados volúmenes de productos agrícolas, ya sea en campaña de frío u otro periodo del año de acuerdo a la cosecha de que se trate.

**FOR CUANTO:** De acuerdo con lo establecido en el Apartado Tercero, numeral Cuarto del Acuerdo No. 2817 dictado por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros con fecha 28 de noviembre de 1994: corresponde a los Jefes de los Organismos de la Administración Central del Estado la facultad de dictar resoluciones, reglamentos y otras disposiciones de obligatorio cumplimiento para sus empresas, dependencias y demás entidades subordinadas al sistema del Organismo.

**POR TANTO:** En uso de las facultades que me están conferidas:

#### **Resuelvo:**

**PRIMERO:** Los productos a transportar por ferrocarril deben haber sido cosechados con la madurez técnica adecuada, a más tardar dentro de las 24 horas anteriores a la carga del vagón.

**SEGUNDO:** Sólo se transportarán por ferrocarril a temperatura ambiente los productos que aún cumpliendo los requisitos del apartado anterior, posean una vida poscosecha suficientemente superior al tiempo de entrega desde la carga del vehículo automotor en el punto de acopio hasta la unidad minorista y no sean susceptibles de dañarse por el efecto de altas temperaturas.

**TERCERO:** Los vagones comenzados a cargar deben ser completados en el mismo día: de no poderse garantizar esto, se despachará el vagón a media carga y el ferrocarril cobrará la tarifa completa, siempre que los productos a cargar estén frescos.

**CUARTO:** Los vagones con cargas agrícolas tendrán un tratamiento diferenciado en el control de las operaciones ferroviarias a los diferentes niveles de la Unión de Ferrocarriles, de las estaciones ferroviarias y en su ejecución desde las oficinas despachadoras hasta las tripulaciones de los trenes. Este tipo de carga se considera EXFRESO y por tanto se registrará por las condiciones que para ella se disponga.

**QUINTO:** Los cargadores de los vehículos del transporte complementario y de los vagones ferroviarios velarán porque los frutos no sufran daños mecánicos, quemaduras y otras afectaciones durante los procesos de manipulación.

**SEXTO:** El esquema basado en trenes directos, aunque muy eficientes en sus resultados integrales, tienen exigencias muy estrictas que deben cumplirse para que se alcancen los objetivos previstos, entre los que se encuentran:

- a) Siempre que existan condiciones para ello, el parque de vagones debe ser fijo para cada tren, retornando el vacío integralmente al lugar de carga en el propio tren.
- b) Los vagones deben tener una revisión técnica en los propios puntos de carga y descarga, además del inspector a bordo, la limpieza y demás condiciones requeridas para la cantidad de los productos agrícolas.
- c) En los centros de transbordo, tanto en la carga como en la descarga, deberán crearse condiciones para trabajar de día y de noche, así como garantizar el tiempo fijado para estas operaciones.
- d) La elaboración de la documentación comercial de vagones y equipos automotores tienen que estar en correspondencia con la salida de los trenes en el tiempo estimado, ya sea de día o de noche.
- e) El enrole de las tripulaciones y locomotoras de los trenes se debe hacer en base a la no afectación de la corrida ininterrumpida de los trenes.
- f) En la medida de las posibilidades, el total de los vagones a mover en el tren deben situarse simultáneamente a la carga y a la descarga, para evitar así los movimientos intermedios de las locomotoras de patio, que incrementan los gastos y provocan interrupciones en el proceso de carga y descarga.
- g) En la pausa de trabajo de las tripulaciones se incluirán las operaciones de levante y situación de vagones con productos agrícolas en los centros de transbordo, de manera que eviten las estadias innecesarias de los mismos esperando arrastre en operaciones de patio.

**SEPTIMO:** Quedan encargadas la Unión de Ferrocarriles de Cuba, la Dirección de Transportación de Cargas y la Dirección de Seguridad e Inspección Ferroviaria del Organismo de velar por la ejecución, cumplimiento y supervisión de los procedimientos dispuestos en esta Resolución.

**OCTAVO:** Se derogan cuantas disposiciones de igual o inferior categoría normativa se opongan o limiten lo que por la presente se dispone.

**NOVENO:** Notifíquese a los Viceministros, al Inspector General del Transporte, a los Directores del Organismo Central que deben conocer de la misma, al Director de la Unión de Ferrocarriles de Cuba; a los Jefes de los Organismos de la Administración Central del Estado y a cuantas más personas naturales o jurídicas proceda.

**DECIMO:** Publíquese en la Gaceta Oficial de la República de Cuba para general conocimiento.

Dada en Ciudad de La Habana a los 29 días del mes de julio de 1997.

Coronel

**Alvaro Pérez Morales**  
Ministro del Transporte