

Sin saltos espectaculares

Podemos salir de la crisis del transporte

Han mejorado los suministros del exterior. Las cajas de velocidad ya no son un problema. Se ha prestado atención al hombre. Nacerán nuevas terminales Detenido el descenso de los viajes diarios en la capital

Por José J. Masó

En febrero de 1988, este rotativo publicó un artículo titulado: *La solución del transporte: Un problema de recursos y de aporte colectivo*, en el cual se abordaban los aspectos fundamentales que provocaban la crisis que comenzó en 1987 y que aún no ha concluido.

Teniendo en cuenta la transportación masiva sigue siendo el tema cotidiano en todo el país y fundamentalmente en la capital, hemos vuelto sobre aquel escrito y consultado a especialistas y obreros del sector para informar, a los lectores de JR la situación real que presenta hoy la actividad.

LA CAPITAL TIENE LA PEOR SITUACION

Durante 1987 se dejaron de dar en toda Cuba 1 700 000 viajes de los ómnibus urbanos de los cuales 818 400 correspondieron a Ciudad de La Habana.

Este problema aún no está resuelto; en los últimos meses en la urbe metropolitana, de un plan de 29 000 recorridos diarios se han estado dando entre 25 000 y 26 000, o sea, unos 3 ó 4 000 menos. Si tenemos en cuenta que ya han pasado 150 días del año, una simple multiplicación enseña un déficit acumulado en el período de unos 500 000 viajes.

En la semana que termina se lograron realizar como promedio unos 28 000; el esfuerzo de todos los implicados en la gestión está encaminado a no retroceder, ni un ápice en este objetivo.

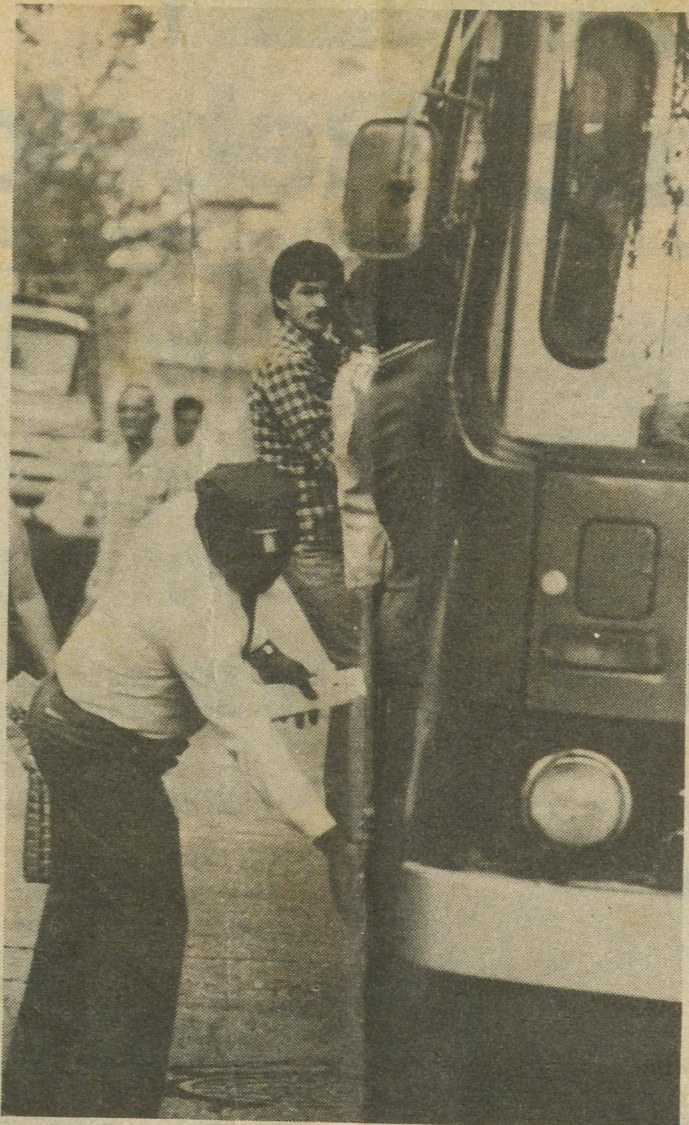
La crisis tiene su causa principal en la no entrada a tiempo de los repuestos para los ómnibus Ikarus. Actualmente esta situación es mucho más favorable y se tiene la esperanza de que los atrasos en los suministros no se repitan. Aunque hasta el momento no se ha firmado nada para 1990 y todo se encuentra en discusión, es necesario esperar algunos meses para decir cómo se comportarán los aseguramientos de piezas para las fechas próximas.

En febrero de 1988 llegaron a estar paralizados 1 077 vehículos, por problemas en las cajas de velocidad Praga, de manufactura checoslovaca, que es la que utiliza el equipo Ikarus.

Ahora están estabilizadas las piezas, las reparaciones y, por ejemplo, en el último parte diario, de los 2 300 ómnibus de la capital, no había ocioso ninguno por problemas de caja de velocidad.

No obstante, la verdadera garantía la lograremos cuando se concluya la fábrica de cajas de velocidad comprada en España y estos componentes se produzcan en Cuba.

Esta fábrica que cuesta cerca de 20 millones de dólares, debe comenzar a producir en 1990 y en 1991 deberá satisfacer las necesidades nacionales.



La carencia de neumáticos, baterías y otros agregados menores que disminuían entonces el coeficiente de explotación también ha mejorado. En la actualidad se presentan algunos problemas con los radiadores, de los cuales debe llegar una buena cantidad en este mes para resolver la situación.

PLANIFICACION Y DISTRIBUCION

Se pudo comprobar en el clímax de la crisis que la planificación para entregas de neumáticos, baterías y otros aditamentos no era la más correcta. En 1987 se planificaba el suministro para un régimen de explotación estándar en todo el país, sin tener en cuenta las especificidades del lugar donde iba a rodar el automotor.

Puede afirmarse sin embargo que ya en 1988 se tuvieron en cuenta las características del régimen de explotación a que serían sometidos los ómnibus. De ese modo se planificó el año en curso y así está previsto el próximo. De manera que se consideran a la hora de solicitar los agregados, todas las especificidades.

Aunque hay problemas cuando faltan los recursos y una inadecuada distribución de las piezas de repuesto puede conspirar contra una buena gestión, los especialistas del transporte afirman que en sentido general el Comité Estatal de Abastecimiento Técnico Material (CEATM) está dando respuesta con bastante eficiencia a la asignación de los artículos consignados en los planes.

EN LA REPARADORA DE VILLA CLARA

La planta reparadora de vehículos de Villa Clara que debe resolver anualmente el remozamiento total de no menos de 300 equipos, para garantizar parte del suministro de autobuses a las provincias del interior del país, no logra la capacidad prevista.

El plan del presente año de la instalación es de 150 carros y es muy difícil que lo alcance. Al no cumplirse este objetivo muchas provincias están asumiendo las reconstrucciones, en sus plantas, en detrimento de su parque en explotación.

¿Causas?: Unos dicen que por falta de aseguramientos; otros porque no han terminado las inversiones; otros alegan fenómenos organizativos internos. De acuerdo con estos criterios hay de todo en el lugar, pero será necesaria una visita para hacer un análisis profundo y llegar a criterios más sólidos en este sentido.

ATENCION AL HOMBRE

Choferes, mecánicos y otros obreros de los ómnibus urbanos, fundamentalmente de la capital, han abandonado sus puestos de trabajo, principalmente por problemas de salarios y por el rigor a que ha estado sometida la actividad.

En este sentido se ha proyectado una nueva forma de pago y algunas mejoras en los salarios al quitar las interrupciones. Se benefician también los operarios y ayudantes de los talleres y se han previsto en las mejoras los turnos de noche y algunos puestos mal remunerados como los de poncheros y otros.

Ya están regresando muchos voluntariamente, se valoran los casos y sólo se aceptan a los mejores. El Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros aprobó un coeficiente salarial para la Empresa de Omnibus Urbanos de Ciudad de La Habana. A la vez se decidió quitar las interrupciones (panza) y el por ciento de recaudación para los choferes.

El proyecto es amplio e interesante, pues no trata solamente de mejoras en el salario, sino que contempla otras medidas, de carácter organizativo, como la creación de los jefes de brigadas por rutas, con sus ómnibus fijos y choferes.

El propósito en este año es concluir ocho nuevas terminales en La Habana, las cuales no comenzarán a plena capacidad, sino con un 50 ó un 60 por ciento de su parque. Además, se trasladan a ellas algunas rutas con sus medios y cierta cantidad de carros nuevos.

Para cada una de las instalaciones están definidos los vehículos nuevos para su puesta en explotación y en 1990 se completarán sobre la base de las asignaciones de ese año.

EL PARQUE OBSOLETO

Se siguen manteniendo en servicio miles de equipos verdaderamente obsoletos, cuya reparación y mantenimiento resultan más caros que su reposición.

Lo anterior es una gran verdad, pero cuando las asignaciones o lo que entre cada año no alcanza, no se puede hacer otra cosa que continuar adelante con lo que se posee. No hay otra solución. Vale aquí lo expresado por el Comandante en Jefe en el V Congreso de la UJC, en abril de 1987: *De estas épocas difíciles debemos sacar lecciones y experiencias que han de sernos tanto más útiles cuando las condiciones objetivas sean más propicias.*

Ya comienza el verano y los viajes diarios en la capital llegaron a descender a 25 000 diarios. Con el calor aumentan la rotura de motores, las fricciones en las cajas de velocidad y por consiguiente se eleva la deficiencia en el servicio. Todos se preguntan y fundamentalmente los jóvenes, si se producirá el mismo fenómeno de 1988 por esta época.

Podemos informar que como primera medida se ha priorizado el papel rector, que le corresponde al Ministerio del Transporte en esta actividad. El Poder Popular administra; pero el organismo que traza los lineamientos técnicos y metodológicos para la explotación del parque es el MITRANS que está al frente de la tarea.

La máxima dirección del país está dando atención preferente al transporte urbano por ómnibus, sobre todo en la capital.

Si bien llegamos a quedar en 25 000 viajes por día y seguía bajando la cifra, ya se ha logrado frenar el descenso y el promedio sube. Próximamente deben entrar en funcionamiento 70 autobuses, dirigidos por el sectorial del transporte, que serán un apoyo para los días feriados, sólo para las playas del litoral habanero.

Según los datos recogidos, los especialistas esperan resolver la crisis.

¿Lo lograrán?

Se están tomando cientos de medidas para ello. A pesar de la difícil situación financiera que atraviesa el país, el Estado ha asignado a la actividad del transporte cuantiosos recursos que prometen resolviendo la situación en los próximos meses, pero en forma escalonada o como decimos en el encabezamiento de este trabajo: sin saltos espectaculares.