

# Chóferes de ómnibus urbanos de la capital piden ayuda a la población

Por CLARIBEL TERRE MORELL  
Fotos: TONY HERNANDEZ

DIARIAMENTE EL pueblo enjuicia a los chóferes como los máximos causantes de la actual crisis del transporte urbano en la capital. El elevado índice de ausentismo de estos a su trabajo y el deterioro técnico de los vehículos son las causas fundamentales. Sin embargo, los chóferes piensan que también la población tiene su parte de culpa. Son los trabajadores de la terminal de Mantilla los que ahora tienen la palabra.

En el momento de nuestra visita, 32 carros de los 90 que forman el parque que cubre las rutas 4, 68, 488, 118 y 401 estaban parados por diferentes roturas. Chóferes sin guaguas conversaban sentados en un banco. ¿Quién tiene la culpa que yo no pueda salir hoy a trabajar?— dijo Sergio Jesús Skoll, de la ruta 68. "La falta de piezas", respondió uno, "las guaguas que no dan más", afirmó otro.



**ROBERTO Trinchet, chofer destacado:** "Cuando la situación se estabilice pienso que debemos volver a las guaguas fijas. Mi carro es nuevo, pero también tengo problemas con los pasajeros".

¿Cómo se llegó a esta situación? "Bueno, las piezas para reparar vienen del exterior y hay demoras con ellas, lo del cuidado fue responsabilidad de nosotros y de los pasajeros", señalan.

¿Por qué de ustedes? "Mira —afirma Skoll— la imagen del chofer de guagua en estos momentos no está nada bien. Es cierto que hay ausentistas —pero no lo somos todos— y también hay quienes no cuidan el vehículo como está establecido. De eso han hablado mucho los periódicos últimamente, no todas las veces con la justeza necesaria".

¿Dónde está la responsabilidad de la población? Daniel Lago (ruta 68): "Hay que ser chofer para saber lo que es manejar en las horas pico. Al igual que hay compañeros nuestros negligentes también hay pobladores. Le pongo



**SE BUSCAN soluciones para resolver la mayor cantidad de problemas dentro del taller de la propia terminal.**

un ejemplo, hace unos días unos muchachos le tiraron una piedra al parabrisa y lo rompieron, eso costó 8 horas el carro en el taller, un buen número de viajes sin dar y 122 pesos el nuevo cristal".

Máximo Puga (ruta 4): "Agrégale que una buena parte de los pasajeros viajan sin pagar, más los que se aguantan de las puertas y no dejan que estas se cierren, y los que dan golpes para que la guagua pare. Cualquiera piensa que esto no afecta, pero el carro no resiste. Yo digo que la población tiene que apoyarnos más, porque el guaguero es uno solo y cuando pasan estas cosas, son pocos los que le salen al frente. Después es fácil decir «No hay transporte» y no hay más, porque no lo cuidamos".

Roberto Trinchet junto a Pedro Mena forman la tripulación más destacada en la base. En seis meses han recorrido más de 40 mil km y hecho solo dos trasbordos. "Claro —dice Trinchet— que el carro nuestro es nuevo y eso ayuda, pero tenemos los mismos problemas con los pasajeros. Cuando la situación se estabilice pienso que debían volver las guaguas fijas, así cada chofer responde mejor y con más responsabilidad".

En la terminal de Mantilla a pesar de haberse incrementado en los dos últimos meses el número de pasajeros transportados y de haber disminuido los problemas con las guaguas, el nivel de ausentismo de los chóferes persiste, aunque se nota una mejoría.

Al respecto, Juan Urdaneta señala: "Yo era uno de los ausentistas, porque total, venía a la terminal y no tenía guagua, me pasaba el tiempo sentado. Para eso no me levantaba temprano".

¿Pero cobrabas la panza? —le pregunto. "Si faltas no cobras nada —responde— pero no pienses que la panza es tan grande. Los otros días yo leía que un mecánico declaraba que había chóferes que no trabajaban para cobrar el 70%, y yo le digo que eso no da resultado, que habrá uno o dos, pero la mayoría lo que quiere es trabajar. ¿Y por qué te reincorporaste? "Porque esta gente —mira al resto del co-



**"YO FUI UNO de los chóferes ausentistas, pero aquí se está trabajando duro. Nadie quiere cobrar la panza", Juan Urdaneta.**

lectivo— me convencieron. Y en verdad aquí todo el mundo está trabajando por resolver la situación. Hay chóferes que han bajado a los talleres, en fin que si llegan las piezas esto se resuelve".

En los talleres de la terminal también se trabaja fuerte. Argelio Pérez, mecánico, señalaba que se buscan todas las formas posibles para resolver la situación dentro de la unidad. Cuando las roturas son mayores, se envían los ómnibus a la planta José María Pérez. Dicen los de Mantilla que la durabilidad de un motor reparado es de 40 mil km, ellos van por los 59 mil recorridos.

¿Qué puede hacer un chofer para cuidar la guagua en esta situación? "Darle mucha atención al vehículo —responde Guillermo Porras, jefe de personal— velar por que no le falte el agua, mantener el nivel de aceite, cuidarlo y tratar de que la población también lo cuide".

¿Volvemos al cuidado por parte de la población? "Claro, sin ella nosotros solos no podemos hacer nada; aquí seguimos trabajando sobre nuestros problemas, pero necesitamos la ayuda del pueblo. Póngalo ahí".