



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Esta versión digital ha sido realizada por la Dirección de Patrimonio Documental de la Oficina del Historiador de La Habana con fines de investigación no comerciales. Cualquier reproducción no autorizada por esta institución, está sujeto a una reclamación legal.

Perfil institucional en Facebook
Patrimonio Documental
Oficina del Historiador





EL TRANSPORTE EN CUBA

COLECCION: GUAGUAS Y GUAGUEROS.



EL TRABAJO FUE REALIZADO POR:

MICHEL ANTONIO GABRIELERO GONZALEZ



PROYECTO DE ESTACIONAMIENTO
DE AUTOMOVILES
SOTERRADO EN EL AREA DEL
PARQUE CENTRAL
PRESENTADO POR
ESTACIONAMIENTOS URBANOS, S. A.

HONORATO COLETE

INGENIERO CIVIL - ARQUITECTO
URBANISMO Y PLANIFICACION

AVE. DE LAS MISIONES 25
APTO. 801 HABANA - CUBA

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



HONORATO COLETE

ARQUITECTO - INGENIERO CIVIL
URBANISMO Y PLANIFICACION

AVENIDA DE LAS MISIONES 25
HABANA, CUBA TELF. A-9529

28 de febrero de 1957.

Dr. Emilio Roig de Leuchsenring.
Historiador de la Ciudad.
Plaza de la Catedral.
C i u d a d.

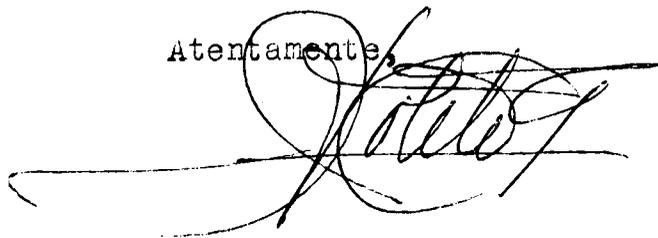
Mi distinguido amigo:-

En su carácter de Miembro de la Directiva de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología le ruego su atención personal para que conozca el Proyecto de Estacionamiento soterrado en el área del Parque Central que he remitido al Ayuntamiento Habanero como trámite previo para obtener una concesión para utilización del subsuelo, al amparo del Decreto-Ley 1998 de 27 de enero de 1955 (Gaceta Oficial de 4 de febrero de 1955).

Deseamos que en la ocasión en que se considere este Proyecto en el seno de la Junta, cada miembro esté personalmente informado y en capacidad para poder juzgar con conocimiento del mismo, y aspiramos a desvanecer las poquisimas é infundadas objeciones que se han hecho a la idea, ya que el proyecto es en esta ocasión que se dá a conocer.

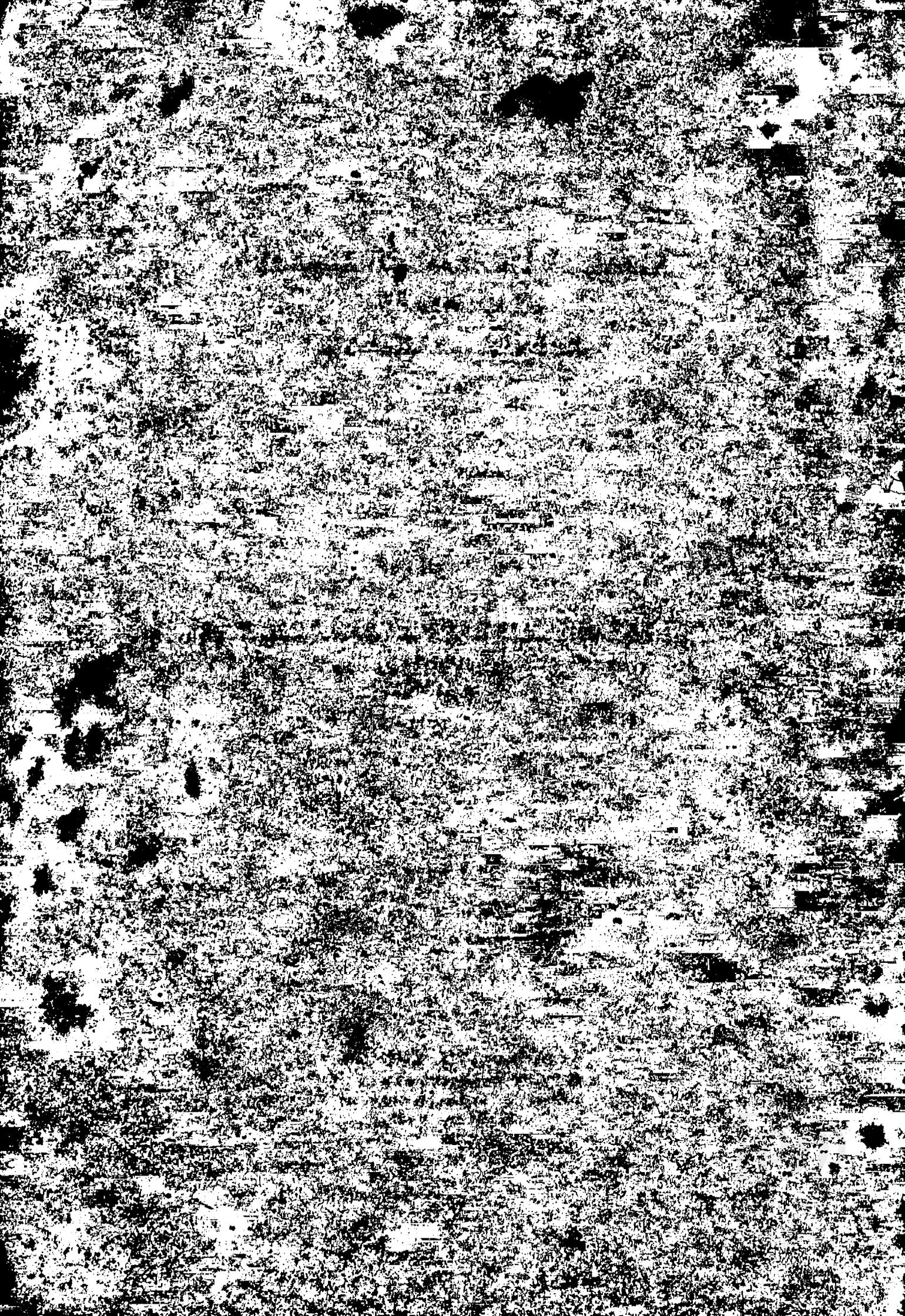
Agradezco muchísimo su atención y aprovecho la oportunidad para expresarle mi consideración mas distinguida.

Atentamente,



Adj: Memoria Descriptiva.

HC:mra.



ESTACIONAMIENTO SOTERRADO

EN EL AREA DEL

PARQUE CENTRAL

* * * * *

Presentado por

ESTACIONAMIENTOS URBANOS, S. A.

Ave. de las Misiones 25
Habana, Cuba

* * * * *

HONORATO COLETE
Arquitecto-Ingeniero Civil
Ave. de las Misiones 25
Habana, Cuba.

Febrero 1957.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



PROYECTO DE ESTACIONAMIENTO SOTERRADO EN EL AREA DEL
PARQUE CENTRAL DE LA HABANA.

INDICE

	Página
Memoria Descriptiva	1
La Estatua del Apóstol	1
Ambito Arquitectónico del Parque Central.	2
Arbolado.	4
Jardinería, Pavimentos.	5
Iluminación y Bancos.	6- 13
El Estacionamiento como Servicio Público.	8
Capacidad del Estacionamiento.	11
Estructura.	12
Cimentación y Muros de Contención.	13
Instalación Sanitaria y Drenaje.	14
Piso del Estacionamiento.	14
Extractores de Gas.	14
Llaves de Riego.	14
Fig. 1- Estacionamiento en la Habana Vieja.	
Fig. 2- Perspectiva del Parque Central. (Proyecto)	
Fig. 3- Fotografía actual del Parque Central.	
Fig. 4- Restauración del Parque Central, Planta.	
Fig. 5- Planta del Estacionamiento.	
Fig. 6- Zona de Influencia del Estacionamiento.	



PROYECTO DE ESTACIONAMIENTO SOTERRADO EN EL AREA DEL
PARQUE CENTRAL DE LA HABANA

Memoria Descriptiva

La presente Memoria considera el Proyecto desde sus dos aspectos fundamentales: el estacionamiento soterrado y el ámbito arquitectónico del Parque Central, y el estacionamiento como servicio público.

El estacionamiento soterrado y el ámbito arquitectónico del Parque Central.

Cualquier proyecto arquitectónico de carácter público implica al menos que su autor lo conciba a la altura de sus ideas respecto de la función social a que lo obliga el ejercicio de su profesión. En ocasión de dar la bienvenida a jóvenes recién graduados recordé que el abogado archiva sus errores, el médico los entierra y el arquitecto o ingeniero los exhibe y se los hace padecer a los demás. Consciente de esta advertencia puedo asegurar con toda seriedad que he considerado con responsable ponderación todos los factores que deben conjugarse en un proyecto de esta naturaleza, ofreciendo a continuación y en síntesis las consideraciones que lo justifican, expresadas en el orden de su atención .

La estatua del Apóstol. - Por razones de sentimiento personal soy un enamorado de esa estatua del Apóstol, considero que lo representa como un mentor que nos indica el camino que él escogiera para nuestra patria: el de la virtud y la democracia. Mi formación ciudadana nutrida en el hogar

de un veterano, Jefe de Despacho del Generalísimo Máximo Gómez, en la Guerra de Independencia, el Coronel del Ejército Libertador Antonio Colette y de la Torre, me permite considerar las cosas de la patria como sagradas y reconocer en la historia el antecedente conque hay que medir los actos de nuestra propia vida; no podría caer por tanto en la imperdonable insensatez, tan al uso, de creer que la vida de la patria empieza y termina con cada uno, y según su propia conveniencia.

Un recuerdo muy remoto de mi niñez me informa que esa estatua, modesta como lo era la República de su tiempo fué costeada por suscripción popular con el entusiasmo patriótico que vibraba por entonces y fué esa contribución popular, de los niños en las escuelas, de los humildes y de los poderosos, mas de áquellos que de éstos, la que hizo posible la erección del primer monumento al Apóstol. Compréndase ahora que yo rechace con vehemente indignación toda idea de que mi proyecto denigra y humilla a Martí, ofreciendo como aval de mis intenciones mi propia vida, privada, pública y profesional, que en último extremo es lo más preciado que un hombre puede ofrecer. Lamento que no sea ésta la ocasión para expresar mis razones en favor de que esta estatua no debe desaparecer jamás de ese sitio y menos con argumentos tan vulgares como el de la frase hecha de que es un pisapapel.

Ambito arquitectónico del Parque Central. Toda obra de urbanismo si ha de ser perdurable ha de concebirse con los ojos del espíritu puestos en la historia y el conocimiento pleno del valor de la tradición. Para considerar el ámbito arquitectónico del Parque Central referimos al lector a

la figura 3: fotografía aérea del Parque tomada desde el Capitolio Nacional. Para la mente educada del Arquitecto este documento dá la tónica del ambiente y su sensibilidad ha de dictarle la armonía a conseguir en su concepción; claro que aquella armonía viene determinada por el conjunto arquitectónico del lugar, concepto que definiremos a continuación para no caer en el abuso de la frase. Un conjunto arquitectónico está determinado por los edificios (volúmenes) y el espacio libre (extensión). Si el proyecto no ha de tocar los edificios, tendremos que referirnos a la otra determinante: el espacio libre representado por el Parque y las calles que le circundan. ¿Qué caracteriza un espacio libre? Su extensión, su relieve y su textura y color. Nuestro proyecto no altera la extensión del espacio libre; tampoco altera su relieve pues se mantiene la misma altura del piso del Parque sobre la calle.

El proyecto se referirá entonces a la textura y color del área del Parque en un diseño consistente con el carácter arquitectónico del conjunto que es monumental por sus edificios, por su escala y por su relación con el mosaico de la ciudad. ¿Y qué es un parque en el concepto urbano?, es un área estática y por tanto de descanso que ha de ofrecerlo al abrigo del sol en áreas de sombra o en amplios espacios a cielo abierto para el disfrute de la noche. También es un área de circulación de peatones que agradecerán la sombra diurna y la oportunidad de sentarse a descansar cuando les plazca.

Nuestro proyecto es clásico (de clase) como lo son los edificios; su escala es monumental según la composición de su mosaico. Este mosaico consta de áreas de follaje dispuestas en sentido Este-Oeste para mayor

aprovechamiento de la sombra del arbolado que las forma; áreas de color que ofrece la jardinería distribuída en siete grandes canteros y por último la textura y color del pavimento que atiende a mitigar los efectos de la reflexión de la luz y el calor. La estatua queda centrada en la composición y realzada por jardinería ornamental en la que no faltarán las rosas blancas que cultivó el Apóstol en su verso más popular. (Véase Plano # 1).

Arbolado. - En la actualidad hay 45 árboles de sombra muy heterogéneos en tamaño, follaje y salud; el proyecto ofrece 40 árboles de sombra de la especie *Vitex Parviflora* (Roble Filipino) recomendado por el Departamento de Selvicultura del Ministerio de Agricultura, como el más apropiado por su follaje perenne, resistencia y disposición radicular. A este respecto queremos recoger algunas ideas para informar a los no especializados en la materia: cada árbol dispondrá de no menos de $2\frac{1}{2}$ m³. de la tierra que mejor convenga a la especie, dispondrá además de un metro de profundidad y un área de $2\frac{1}{2}$ m². para alojar sus raíces con el debido drenaje, pudiendo regarse y abonarse adecuadamente. Todos recordarán aquel axioma enunciado por Swedenborg diciendo: La Naturaleza trabaja en mínimo, axioma que venimos propagando desde el Negociado de Urbanismo en nuestra defensa del arbolado urbano cuando se argumenta que destruye las aceras por el imperdonable pecado de supervivir. Alimentese adecuadamente el árbol, riéguesele de acuerdo con su demanda y veremos despues si se puede negar el citado axioma y el otro más conocido aún de que la Naturaleza se adapta al medio. No podemos terminar este análisis sin considerar los ciclones que en Cuba ocurren precisamente en el otoño cuando los árboles pierden su follaje. ¿Qué

inconveniente habrá en "pelar" 40 árboles ante el anuncio de un ciclón y protegerlos anclándolos al pavimento con cables y tensores inteligentemente dispuestos?

Jardinería. - La jardinería que constituye el elemento decorativo de mayor valor en todo parque está dispuesta en siete canteros (véase figura 2) uno central que bordea la estatua del Apóstol en el que los contenes, arriates y pavimento son de mármol blanco. Los restantes canteros dispuestos en los lados Norte y Sur del Parque permiten la vista total de la estatua en cualquiera de sus ejes. Y siendo condición esencial de todo monumento a un Grande de la Patria, que lo rodee un área para alojar grandes multitudes, se mantiene un espacio capaz para diez mil personas. Es obvio que la jardinería ha de utilizar flores de la estación para mantener la riqueza de su colorido y la gracia de su vitalidad.

Pavimentos. - El diseño del pavimento responde a dos condiciones: ha de ser de calidad superior al piso de cemento actual y además amortiguador de los efectos de la reflexión del calor y la luz. En la figura 2 se distinguen dos pavimentos por su color y textura; el que forma los cuadros centrales y las áreas de sombra es de lajas procedentes de Las Villas, material de color gris pizarra en ocasiones vetado con pigmentos de hierro color ocre, que por su exposición secular al intemperismo y su dureza es muy resistente a la abrasión, y aunque admite pulimento es mate y antirresbalable. Se colocará en tamaños irregulares aunque escuadrados y con juntas de hormigón de gravilla de .05 de ancho, puliéndose a máquina para su terminación.

El pavimento que se representa en tono mas claro y textura fina en la figura 2 es de terrazzo pero realizado con una técnica poco conocida en Cuba y que tiene por objeto evitar las dos cualidades que más se aprecian en este material: el brillo y el pulimento. Sabido es que el brillo a la intemperie y en pisos es poco duradero é indeseable en pavimentos por los reflejos que produce y por su propensión al resbalamiento con la lluvia. El terrazzo que recomendamos se hace a base de siembra gruesa de mármol de Sagua, color salmón; la junta de mortero se barre o cepilla para que el mármol quede en relieve y al pulirlo con la máquina se mantenga aún produciendo una superficie antirresbalable y antireflectora. Resulta así un pavimento rico de textura interesante y que satisface todas las condiciones que requiere un pavimento en un parque tropical.

Iluminación y bancos. - La iluminación se distribuye en 56 farolas ornamentales y cuatro reflectores para iluminar la estatua y se proveerán 56 bancos de 4 asientos, 16 a la sombra y 40 a cielo abierto.

Ya descrito el proyecto de la restauración del parque, hay tres aspectos ajenos a él que no podemos dejar de mencionar. El primero es la posibilidad de que el Parque pueda desaparecer en el futuro, supuesto inaceptable desde el punto de vista urbanístico pues de suceder tendría que convertirse en plaza, espacio abierto al tránsito de vehículos, perdiéndose la canalización del tránsito que hoy ofrece, sin posible solución de mejoramiento y creando una situación de grave peligrosidad para los peatones.

El segundo supuesto es el de subdivisión en dos mitades por la con-

3

tinuación de la calle San Rafael, idea también inaceptable pues introduciría dos cruces más en un lugar de tránsito denso, dividiría en dos áreas inútiles la actual unidad del Parque obligando a trasladar la estatua a una de ellas con menoscabo de su importancia, habiéndose perdido además el Parque más importante de la Habana colonial. El tercer supuesto afirma que el soterrado del Parque Central es un primer paso para hacer desaparecer el Paseo del Prado; tal afirmación no ha contado con los desniveles que hay entre las dos aceras de dicho Paseo en Virtudes, Animas, Trocadero y Refugio, simple detalle topográfico suficiente y bastante para evitar tal desaparición. También se ha dicho que la apertura del Túnel obligará a suprimir el Paseo del Prado; afortunadamente los que diseñaron los accesos del Túnel no pensaron así y el que tal cosa afirme no está enterado cómo funciona la orquídea diseñada para resolver los problemas de tránsito que había que prever.

Las figuras 2 y 3 han sido dispuestas para facilitar su comparación pues son documentos que explican mejor que cuanto puedan decirse, las relaciones del proyecto con su ámbito. Dejo a algún lector que no simpatice con él a solas con su conciencia y confío en su honradez para rectificar. Deseo expresar mi mayor respeto y estimación para los autores del Monumento, Escultura y Diseño de la Plaza de la República, conjunto arquitectónico excepcional donde en el futuro se honrará al Apóstol Martí con la solemnidad que ahora se le puede ofrecer, pero me anticipo a rechazar cualquier interpretación que vea en mis ideas un espíritu de comparación o competencia. Sé que esta exposición abusa de un tono demasiado personal, desusado en escritos de esta índole, pero hemos querido contestar las poquísimas

opiniones en contra que se han publicado en la prensa.

El estacionamiento como servicio público. - El estacionamiento de automóviles es un padecimiento que se agudiza a diario en toda ciudad de importancia y que se caracteriza porque crece en proporción mayor y más apremiante que las demás necesidades urbanas, siendo sus consecuencias nocivas a las actividades generales de la ciudad. La solución de este problema es objeto de investigaciones y análisis técnicos que realizan los Ingenieros de Tránsito como parte de las regulaciones del mismo, ya que cada día y con mayor urgencia demanda adecuada solución.

La primera medida para aliviar las congestiones del tránsito consiste en establecer calles de una sola dirección, y la segunda en prohibir el estacionamiento en la vía pública cuando la capacidad de las calles sólo alcanza para dos pistas de tránsito, como es el caso en las calles de la Habana Vieja. Claro que aquella prohibición lleva aparejada la necesidad de proveer estacionamiento fuera de la calle, lo que traslada el problema a la iniciativa privada que es la dueña de los espacios a ocupar, pero con la debida ayuda de la Administración Pública en cuanto a las facilidades que aquella le otorga a las Compañías de Servicios Públicos.

Ya desde 1950 nos preocupaba la atención de este problema en relación con parte de la ciudad de la Habana y realizamos una investigación que comprendía la zona conocida por Habana Vieja teniendo por límites las calles Egido, y Monserrate y el litoral de la bahía. Consistió dicha investigación en conocer el número de automóviles estacionados junto al contén y

su movilidad, lo cual puede considerarse como un índice elemental de la demanda de este servicio. La figura 1 es una fotografía del plano en el que se recogió la información obtenida, agrupándola en una cuadrícula formada por las calles principales de la zona, para dentro de cada cuadro, determinada la demanda inicial, elegir un área adecuada para edificar en uno o más pisos el estacionamiento requerido. De este modo se ubicaban los edificios dentro de distancias a caminar que nunca excedían de 200 metros. Como resultado de estos estudios proyectamos la utilización subterránea de los siguientes parques: Parque Central, Parque del Cristo, Plaza de Armas y Plaza Vieja., (construido).

Fijado nuestro objetivo actual en el Parque Central, los primeros pasos para verificar la idoneidad de nuestro proyecto fué someterlo a los requisitos que señala la última edición del "Traffic Engineering Handbook" por considerarlo de indiscutible autoridad; en cada caso haremos el comentario correspondiente .

1. - "La distancia máxima a caminar para llegar a un parqueo debe ser de 250 a 300 m. Las regulaciones de zonificación establecen que los parqueos que sirvan edificios no estarán a más de 100 m. "

Comentario.- Hemos fijado como límite de influencia 200 m; dentro del límite de 100 m. se encuentran: la Manzana de Gómez, el Edificio Bacardí, los Teatros Payret, Nacional y Campoamor, tres Restaurants importantes y dos hoteles.

2. - "Las características óptimas de la ubicación de un parqueo son: que el terreno sea rectangular; que se encuentre en o cerca de una arteria de tránsito; que esté situado lo más próximo posible al destino de sus

clientes; que se pueda entrar y salir con giro a la derecha y que tenga acceso a dos o más calles.

Comentario. - El Parque Central tiene 63.80 x 140.00 m. Las cuatro calles que lo circundan son arterias de tránsito y de las más amplias. El estacionamiento que se proyecta ha de servir una zona donde hay oficinas, comercios, teatros, hoteles, bares, restaurants, que generan estacionamientos cortos, medianos y largos; además hay una población residente que usará el estacionamiento nocturno. Las entradas y salidas situadas en Prado y Zulueta satisfacen la condición del giro a la derecha y además están protegidas por sendos semáforos que sincronizan los movimientos en los intervalos de luz roja. Por último los accesos en Prado y Zulueta tienen sus entradas y salidas a 125 metros entre sí y ambas calles son de las de más amplia capacidad de tránsito.

Interesaba a nuestro proyecto conocer que tipo o tipos de estacionamiento predominan en el área que se propone servir y cual ha de ser el alcance de su zona de influencia. El servicio de estacionamiento reconoce tres escalas: el estacionamiento corto con duración inferior a una hora; el medio que fluctúa entre una y dos horas y el largo con duración de dos a cuatro horas. El primero es el de una diligencia en un banco, una oficina de correos, una entrega o cualquier otra gestión similar. El segundo es el de compras, consultas a profesionales, transacciones y otros tipos de relaciones. Y el estacionamiento largo mayormente provocado por personas que

van a su trabajo en automóvil y lo estacionan durante sus horas de labor.

Nuestra investigación se realizó de acuerdo con el plano de la figura 6 determinando una zona de influencia dentro de límites de 200 metros paralelos al perímetro del Parque Central, considerando que esta distancia es la máxima a que debe someterse un cliente que utilice los servicios de estacionamiento. El cuadro I es el resultado de la investigación de las actividades en cada manzana, actividades que se consideran generadoras de estacionamiento, y de su clasificación y número es evidente que se generan los tres tipos de estacionamiento a que nos referimos anteriormente.

Capacidad del estacionamiento. - El proyecto aloja 374 automóviles en otras tantas vallas para dejar expeditas las calles de circulación. Para juzgar de la capacidad que proponemos hay que tener en cuenta que no se aspira a suprimir ni un solo espacio en los que actualmente se estacionan automóviles en la vía pública. Actualmente se estacionan 192 automóviles en el perímetro del Parque Central, 42 entre la Manzana de Gómez y el Centro Asturiano, 120 frente al Capitolio y 25 frente al Parque de Albear lo que hace un total de 379 automóviles. Esta cifra comparada con la del proyecto demuestra que duplicaremos la capacidad de estacionamiento actual en la zona del Parque Central. El estacionamiento es un servicio público que hay que cobrar, ya se trate de espacios en la vía pública o construyendo edificios ad-hoc; esta característica de servicio pago indica que puede ser auto-financiable y así se demuestra cuando se hacen emisiones de bonos en los Municipios para que lo suscriban: comerciantes, industriales, profesionales y propietarios de las respectivas zonas de influencia,

pues el interés de todos es que la potencialidad económica de la localidad no decaiga porque la dificultad de estacionamiento ahuyente a los clientes y el Municipio sufra la baja en sus recaudaciones cuando se inicie la decadencia urbana.

Estructura: Toda la estructura será de hormigón reforzado fundido in-situ con las siguientes características:

Hormigones en columnas: $f'h=5,000$ lbs. / $pg2=350$ kgs/cm².

" " el resto : $f'h=3,000$ " " " =210 " "

Acero grado estructural $f'a=33,000$ " " " =2,400 " "

Sobrecargas de diseño:

Permanente 0.30 m de tierra húmeda en canteros de jardinería.

" 1.00 m " " " " " " arbolado.

Accidental 100 lbs. / p² en zonas de peatones.

Muros de contención A. S. H. O. H-10

La estructura que forma el estacionamiento soterrado consta de: áreas de estacionamiento y circulación; rampas de acceso y muros perimetrales de contención.

El área de estacionamiento y circulación está dividida en dos zonas: la primera central soportada por cuatro filas de columnas espaciadas a 8.987 m. y tres filas de columnas espaciadas a 17.875 m. ambas filas en sentido Norte-Sur. En sentido Este-Oeste hay 13 filas de columnas espaciadas a 8.987 m. de centro a centro. Todas las columnas de 0.45 m. de diámetro.

Sobre estas columnas descansan vigas maestras de 1.00 m. de base y 0.90 m. de peralto, las que forman una cuadrícula de 18 paneles de 17.70 x 17.875 m. entre ejes.

Cada panel se descompone en 100 casetones formados por vigas auxiliares de 0.20 x 0.90 m. espaciadas a 1.77 m. y 1.787 m. entre ejes. Estos casetones reciben la losa general de cubierta de 0.10 m. de espesor. Las zonas marginales se cubren con losas de 0.15 m. de espesor apoyadas en los muros de contención Este y Oeste y las columnas que le son vecinas.

Las rampas de acceso que ocupan los lados Norte y Sur del Parque están parcialmente apoyadas sobre relleno en la parte inferior y sobre la estructura en el resto. Las pendientes son: mínima 6.95% y máxima 7.74%.

Muros de contención. - Todo el perímetro del Parque está bordeado por muros de contención de 0.25 m. de espesor.

Cimentación. - A fin de conocer la resistencia del terreno se practicaron 6 calas en otros tantos puntos del área del Parque, empleándose una barrena de 2-3/4" y camisa de 4". Se hicieron 5 perforaciones a 30' y una a 40'. Las muestras arrojaron un terreno que puede describirse como cascajo calizo con afloramientos rocosos discontinuos. Para el diseño de la cimentación se asume que resiste 3 toneladas por pié cuadrado. Los planos # 3 y 4 muestran todos los detalles de construcción de la estructura.

Iluminación. - La iluminación del Parque y la del estacionamiento están detalladas en los planos # 2.1 y 2.2 y se expresan los niveles de ilu-

minación en cada caso y los detalles de instalación.

Instalación sanitaria y drenaje. - El plano # 1.3 muestra el drenaje de los canteros del Parque para garantizar el escurrimiento del exceso de agua que provoquen los grandes aguaceros.

El plano # 2.2 muestra la instalación sanitaria del estacionamiento consistente en 2 servicios provistos de: 2 inodoros, 2 urinarios y 2 lavabos en cada uno. También se instalarán 2 duchas y un taquillero para el uso del personal. En previsión de que la cloaca esté más alta que el nivel de piso de los servicios se instalarán sendas fosas de albañal con 2.00 m³. de capacidad cada una para bombear a la cloaca.

El drenaje de todo el piso del estacionamiento se llevará a dos tanques colectores de 2.00 m³. cada uno para desde allí bombear a los drenes en caso de inundación. Las rampas de acceso están protegidas de las avenidas por parrillas y canales interceptoras conectadas a los drenes.

Extractores de gases. - En la posibilidad de que se enrarezca la atmósfera en la planta de estacionamiento se proyecta la instalación de un sistema de extracción a dos conductos que desembocarán a nivel del techo de las rampas de salida.

Piso del estacionamiento. - El plano # 3 muestra un detalle del piso con todos sus elementos.

Llaves de riego. - En el Parque se dispondrá una instalación para

riego con dos llaves de rosca de manguera en cada cantero.

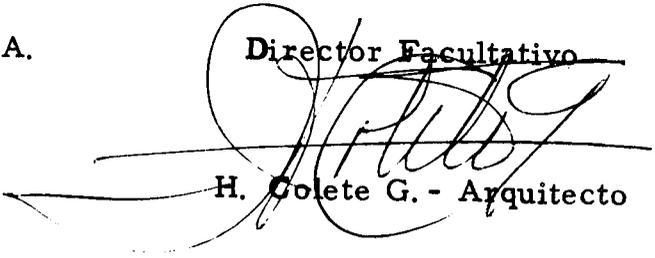
La Habana, 11 de febrero de 1957.

ESTACIONAMIENTOS URBANOS, S. A.



Honorato Colete
Presidente

Director Facultativo



H. Colete G. - Arquitecto

HC:mr.a.

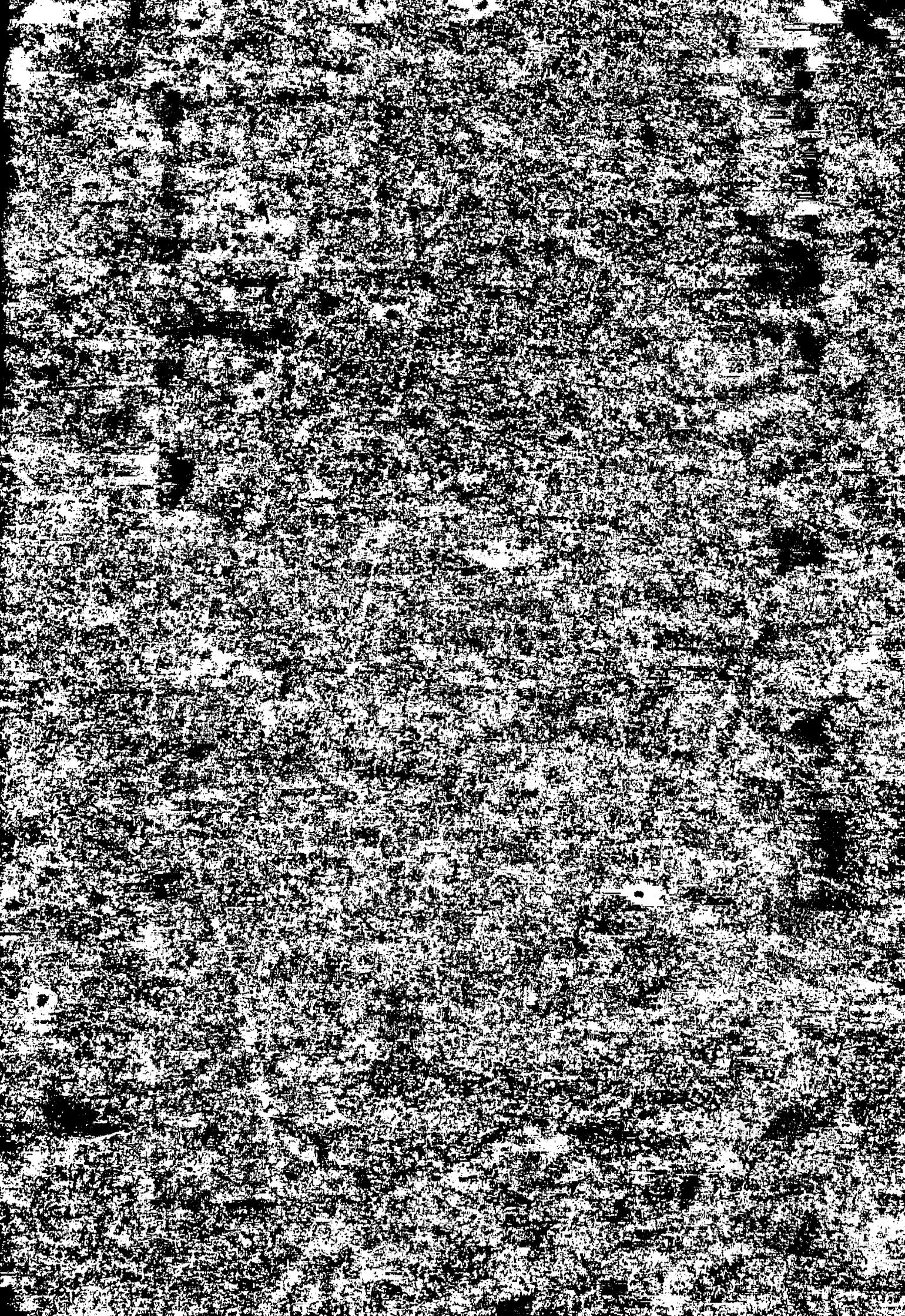
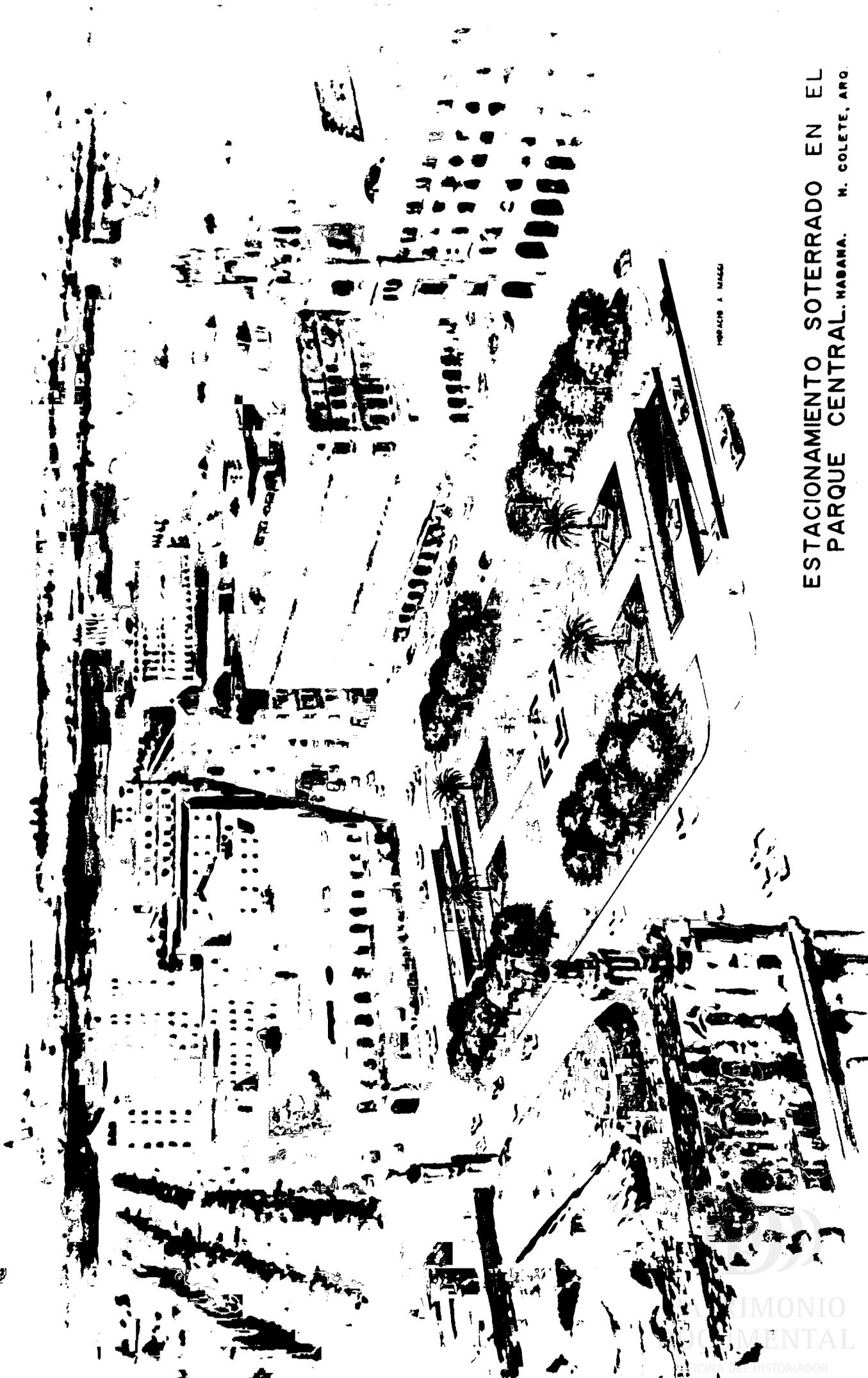




FIG. 2

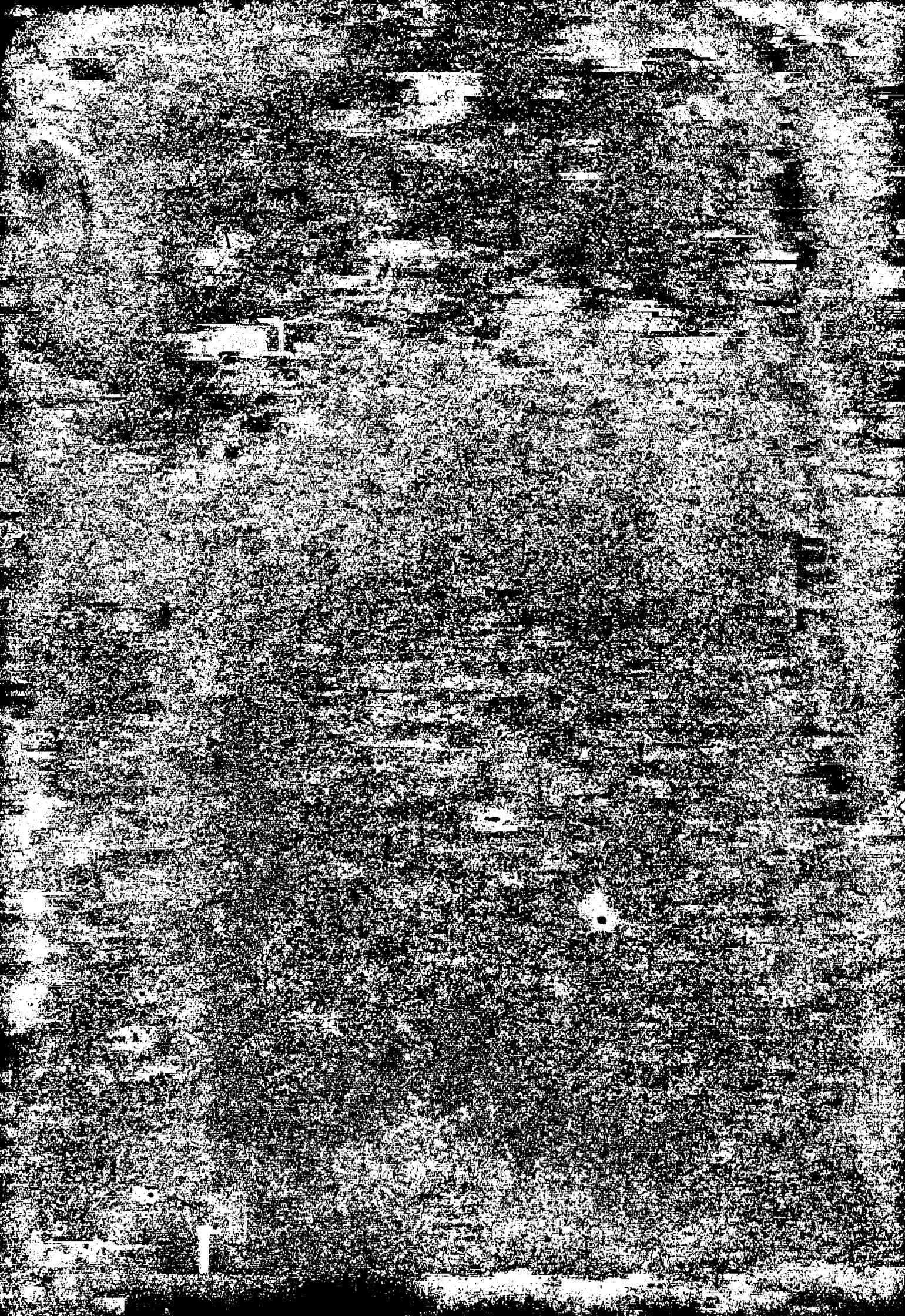
五

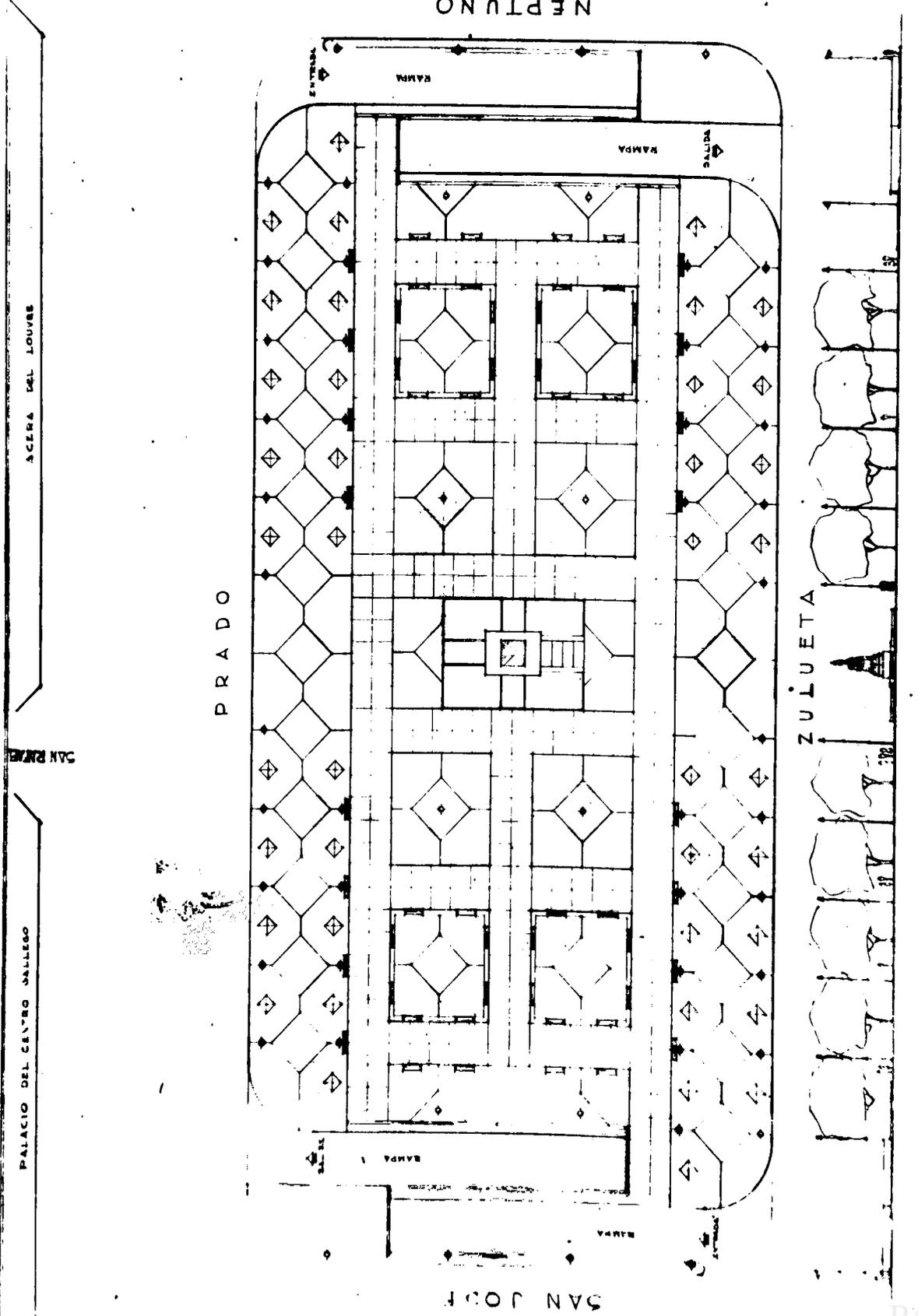


HORACIO A. MANGO

ESTACIONAMIENTO SOTERRADO EN EL
 PARQUE CENTRAL. HABANA. W. GOLETE, ARQ.

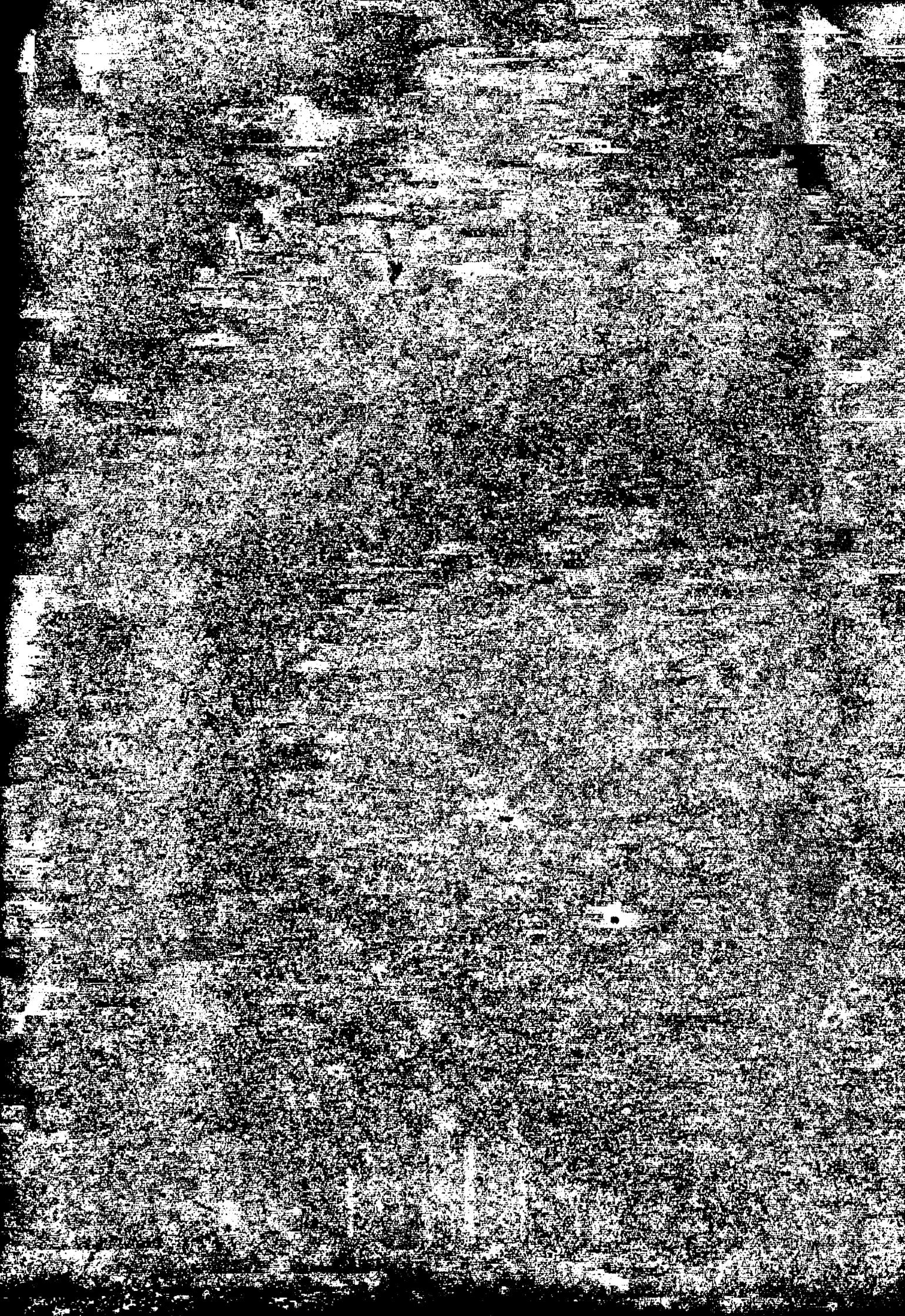


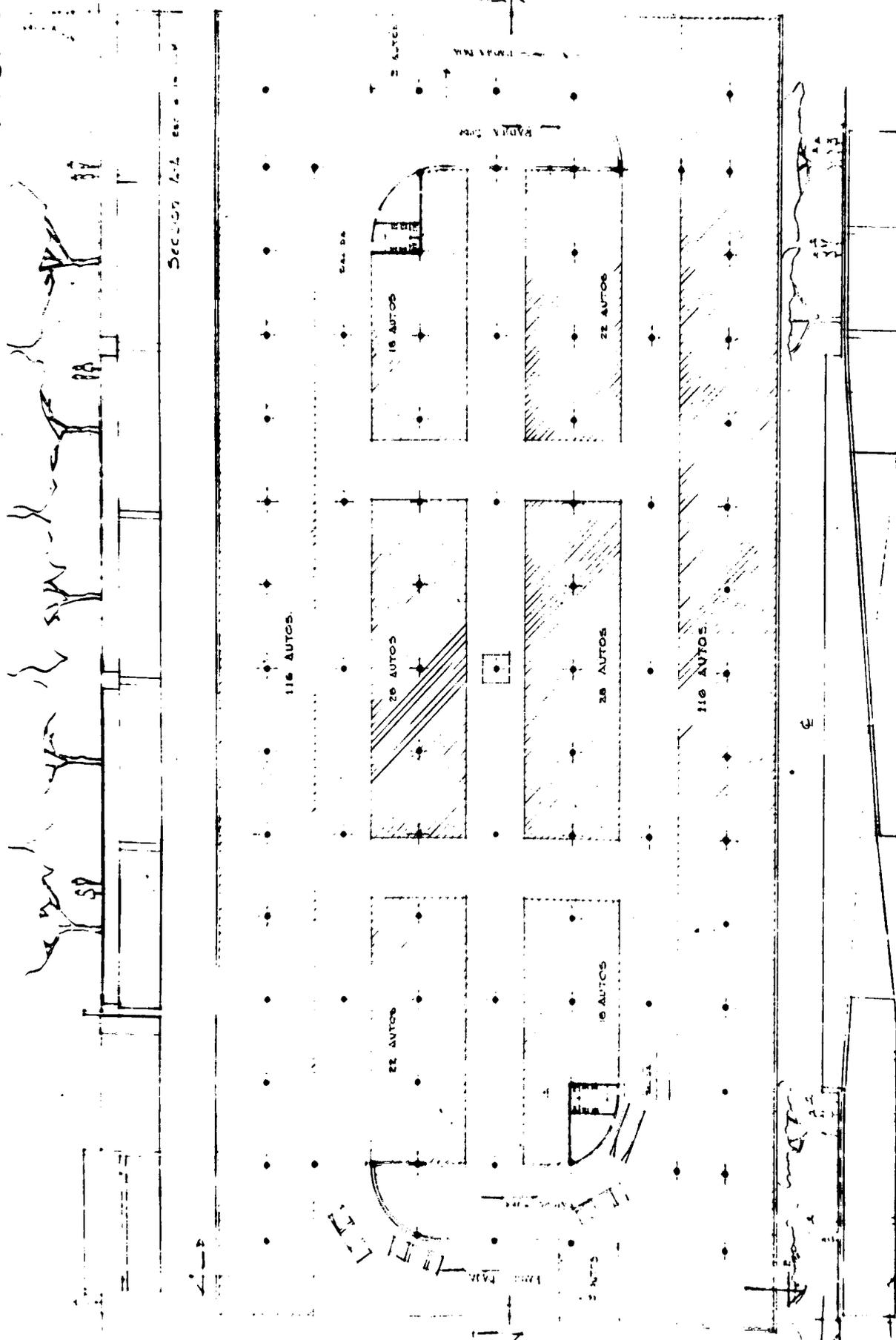




DEFICIENCIAS
 56 Paros de 4 centos
 40 Arboles de sombra
 4 ornamentals
 6 Cameros de jardineria
 Zonacion Floral de la Estacion

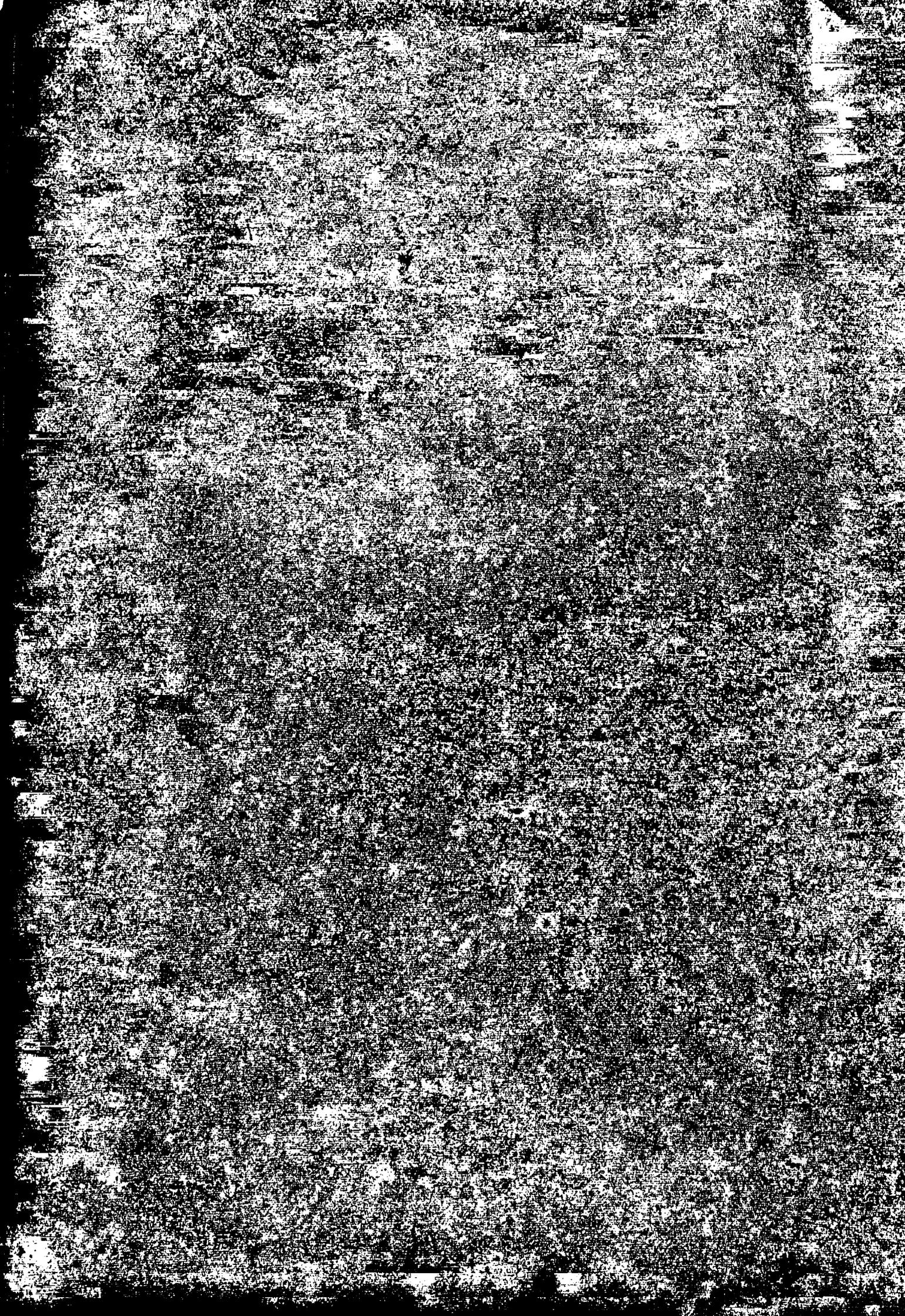
DESTINACION DE PARQUE
PLANTA Y ELEVACION
 PROYECTO DE RECONSTRUCCION
 Y AMPLIACION DEL PARQUE CENTRAL
 DE MADRID
 ESTACIONAMIENTOS URBANOS S.A.
 INGENIERO EN JEFE: DON JOSE M. GOMEZ
 INGENIERO EN JEFE: DON JOSE M. GOMEZ
 INGENIERO EN JEFE: DON JOSE M. GOMEZ

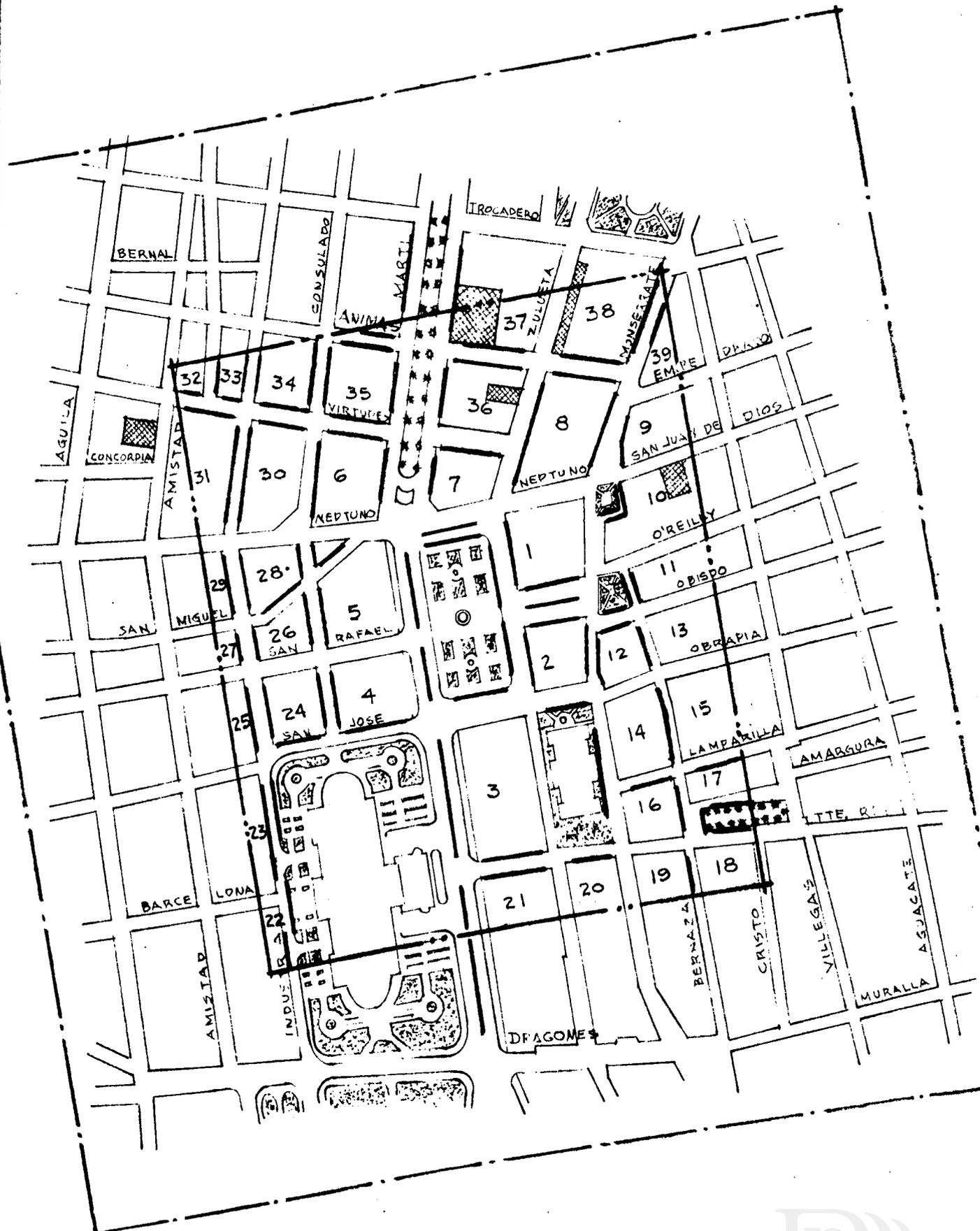




CAPACIDAD 374 AUTOMOVILES
 PLANTA 4 ESTACIONAMIENTO

ESTACIONAMIENTO PARA
 AREA DE BARRIO CENTRAL
 ESTACIONAMIENTO PARA
 AREA DE BARRIO CENTRAL





ESTACIONAMIENTO. SOLAR O EDIFICIO.



VIA PUBLICA.



PERIMETRO DE INFLUENCIA 200 MTS.



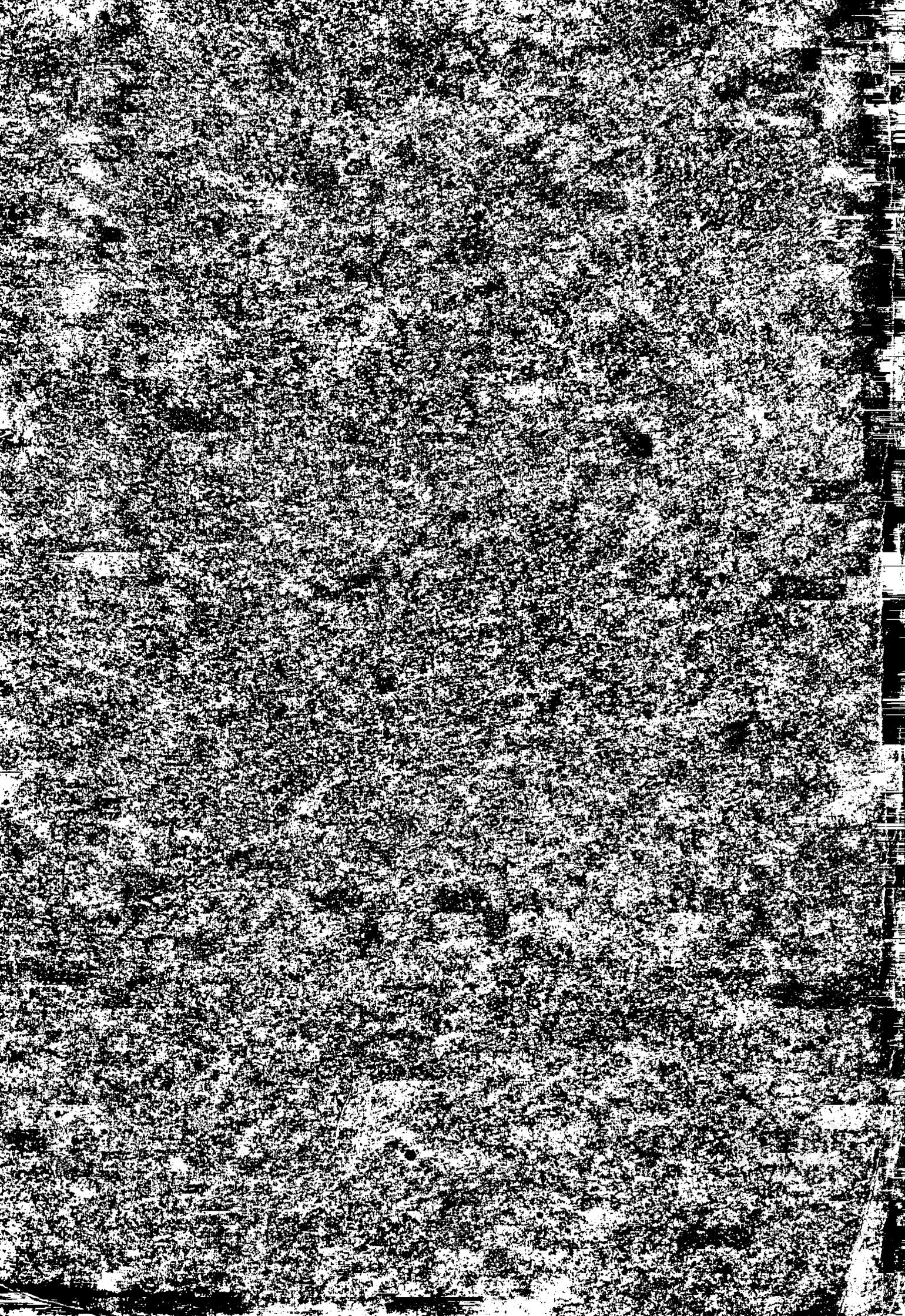
PERIMETRO DE INFLUENCIA 400 MTS.

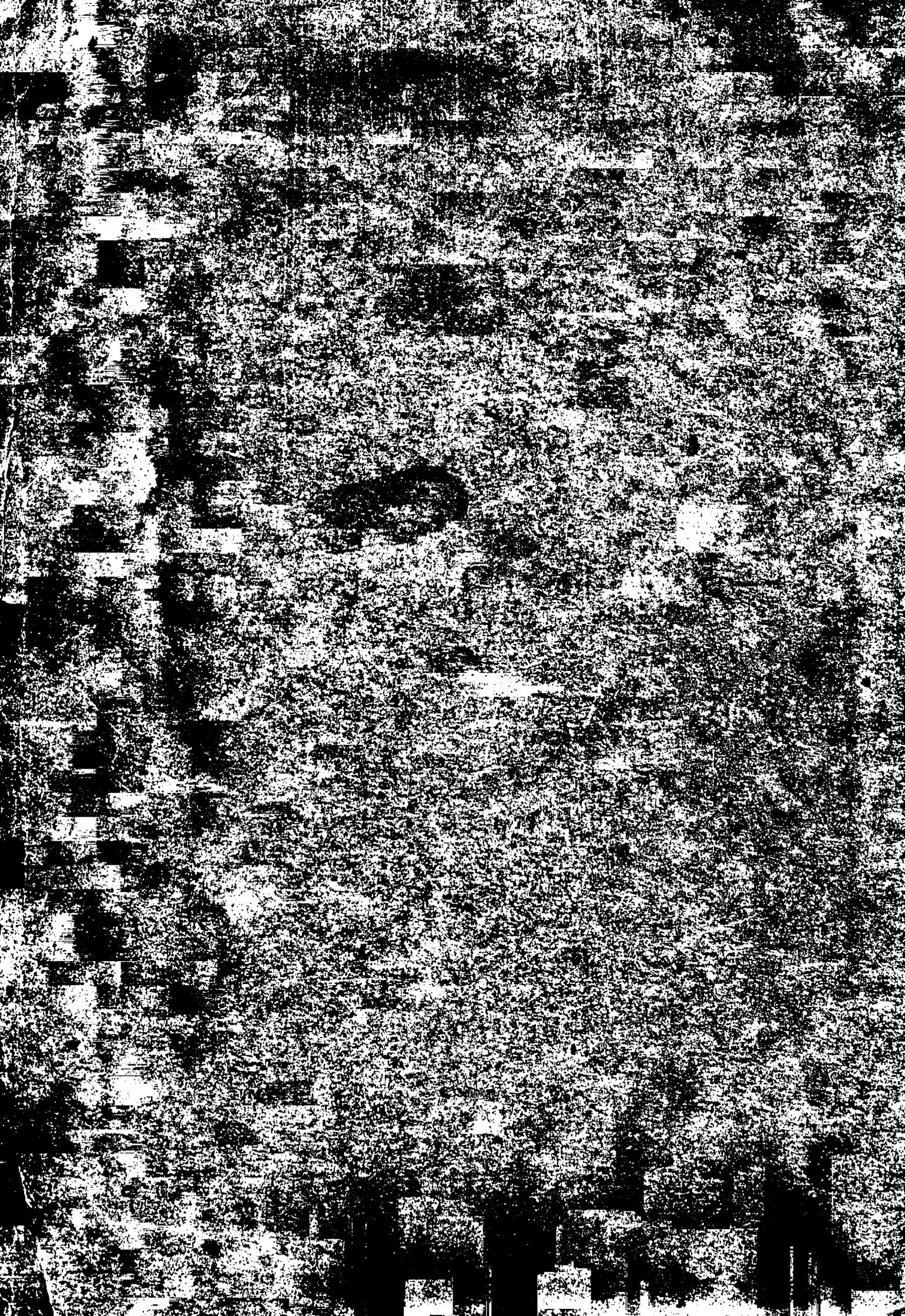


H. COLETE G.
ARQUITECTO.

OFICINA DEL HISTORIADOR







Periódico: Trabajadores

Fecha: 15/marzo/1988

EN GÜINES Y MADRUGA

EL MAS ALTO COEFICIENTE DE MANTENIMIENTO DE OMNIBUS

MOTORES que han recorrido hasta 300 mil kilómetros sin necesidad de reparación



La principal causa del crítico servicio en ómnibus urbanos es el inconstante aseguramiento de la técnica o entrada tardía de piezas de repuesto del exterior, pues algunas de las programadas para 1987 arriban a nuestro país ahora.

Se informó que para evitar los "baches" que se ocasionan cada cierto tiempo por falta de aseguramientos del exterior, 150 especialistas cubanos se adiestran en países socialistas en la producción de piezas.

Esta medida prevé la financiación en Cuba de cajas de repuesto y otros accesorios para ómnibus, con la calidad que a partir de 1991.

Un importante acuerdo hasta el momento se ha alcanzado en la base y otras instancias de la realización del contrato de comportamiento del servicio de ómnibus.

—Una vez más ha sido un triunfo de la dignidad y unidad de los pueblos de América Latina, que cada día se acrecienta más —dijo Roca Kouri.

Señaló que la prensa norteamericana apoyada por los consorcios ha publicado versiones que no se ajustan a lo realmente sucedido en Ginebra, porque al existir en Estados Unidos la desinformación autorizada, solamente se publican las "verdades" que a ellos les interesan, porque estas forman parte de la campaña ideológica contra el socialismo que llevan a cabo desde hace un año.

COMISION de Derechos Humanos

con todo nuestro apoyo

Kouri en conferencia de prensa

Señaló que la Comisión podrá ordenar los relacionados con el caso de los estudiantes de la Universidad de Ginebra, que se encuentran en el país. Señaló que la Comisión podrá ordenar los relacionados con el caso de los estudiantes de la Universidad de Ginebra, que se encuentran en el país.

EN GÜINES Y MADRUGA

EL MAS ALTO COEFICIENTE DE MANTENIMIENTO DE OMNIBUS

MOTORES que han recorrido hasta 300 mil kilómetros sin necesidad de reparación



LA EXIGENCIA en los mantenimientos es un elemento que los mecánicos de la terminal de Madruga consideran vital para el buen funcionamiento de los motores.

ALGUIEN PODRIA PENSAR que son motores extraterrestres o algo así los que poseen los ómnibus Ikarus (Girón XIII), de las terminales de Güines y Madruga, en la provincia de La Habana, cuando conozca que un buen número de ellos ha sobrepasado el kilometraje establecido por el fabricante, sin someterlos a la primera reparación y sin perjuicio de su funcionamiento.

Veamos algunos datos. En la terminal de Güines, por ejemplo, recibieron en marzo del año anterior 31 carros nuevos, de los cuales el 48% sobrepasó los 258 mil 200 km como promedio, cuando lo establecido por la firma húngara BKB es 200 mil.

Cabe significar que de ese por ciento hay 5 vehículos con 300 mil km recorridos, sin necesidad de someter sus motores a la primera reparación y aplicando solamente el mantenimiento estipulado, la limpieza de rodamientos, etcétera.

¿Dónde está el quid de la cuestión?

"Para nosotros la primera y fundamental experiencia es el cuidado del motor y sus agregados, pero también es muy importante la conciencia del hombre, tanto del chofer como del mecánico, pues ambos son muy celosos en sus responsabilidades" —subraya Miguel González Hernández, administrador de la terminal.

Apunta otro detalle: Según tienen programado, a los 60 mil km se hace un mantenimiento integral incluyendo un enjuague al sistema de refrigeración con una solución recomendada por el fabricante. Para esto, el motor se calienta hasta 80 grados, reposa pagado unas 8 horas, se vuelve a echar a andar hasta alcanzar la misma temperatura y se extrae la solución del sistema para descalcificarlo.

También se realiza una revisión mecánica cada mil 500 km y se da mantenimiento cada 5 mil, y a medida que esa cifra se duplica, triplica y llega a los 60 mil, aumenta el número de operaciones de mantenimiento hasta hacer una revisión integral del equipo.

Para el chofer Emilio Hernández, algo muy fundamental para que no sufra el motor del carro es no viajar a una velocidad excesiva, ni dar frenazos bruscos, observar los relojes de la pizarra "y cuando haya algún problema, por sencillo que sea, reportarlo rápidamente".

También resalta Emilio que los usuarios contribuyen porque cuidan al ómnibus.

Su compañero, Ezequiel Sánchez Cabrera, con 10 años de experiencia en el timón, opina que "el chofer debe dominar bien el funcionamiento de los mecanismos del carro.

"Recibimos un curso por TRANSIMPORT y especialistas húngaros para conocer las posibles anomalías que en determinado momento puede afrontar el carro, por ser un vehículo con muchos sistemas eléctricos y eso nos sirvió para cuidarlo más".

EN LA TERMINAL DE MADRUGA

Algo similar se aprecia en Madruga, donde hace aproximadamente tres años recibieron 19 ómnibus nuevos, de los cuales 12 llegaron a promediar 267 mil 600 kilómetros recorridos sin necesidad de someter a los motores a la primera reparación.

Los mecánicos valoran de muy útil la asesoría brindada por especialistas húngaros y de TRANSIMPORT a través de un seminario teórico y práctico sobre las características del Ikarus y también consideran



"CUANDO HAYA algún problema, por sencillo que sea, reportarlo rápidamente" —expresa el chofer Emilio Hernández.

como elemento vital la exigencia en los mantenimientos.

En días alternos se examinan los agregados del motor y no se permiten violaciones en los plazos establecidos para las revisiones, además de velar por la calidad del trabajo.

Esta terminal en 1987 sobrepasó en 3 mil su plan de viajes y redujo el costo por peso de producción de 92 centavos a 89.

En ambos colectivos, tanto en Güines como en Madruga, prevalece el afán de cuidar los medios de producción como suyos —porque realmente lo son— y esto ha hecho posible prolongar su vida útil más allá de los pronósticos y con ello contribuir a ofrecer un mejor servicio a la población. (Tellería Alfaro; fotos: Tony Hernández)

Periódico: Juventud Rebelde

Fecha: 21/12/1988

Un millón de viajeros no paga el pasaje en la capital

Por José J. Masó

Diariamente alrededor de un millón de usuarios de los más de tres millones que utilizan los ómnibus urbanos de Ciudad de La Habana, no abonan los diez centavos correspondientes al importe del pasaje, lo cual conspira contra la gestión económica de esta empresa subordinada al Poder Popular provincial.

Si como una justa autocrítica, los transportistas en su IV Congreso se pronunciaron en favor de expulsar de sus filas a aquellos choferes ausentistas o que maltratan a los usuarios, sería correcto que los viajeros dijeran ahora que dentro de los ómnibus no hay espacio para aquellos que no abonan el importe del pasaje.

Si los trabajadores de la fábrica de autobuses Evelio Prieto, de Guanajay, en los últimos meses no han escatimado esfuerzos para entregar 350 vehículos articulados para el transporte de viajeros en la capital, este sacrificio debe verse compensado con el cuidado y uso correcto de los carros, tanto por quienes los conducen como por los pasajeros.

El gobierno está haciendo en estos momentos dentro de la difícil situación económica por la que atra-

vesamos, inversiones considerables para mejorar la transportación en la capital. Baste para ilustrar este hecho un dato: desde el pasado mes de septiembre, hasta junio del próximo año se entregarán sólo a Ciudad de La Habana 930 nuevos ómnibus.

Por otra parte, está previsto a partir de 1990 que los autobuses *Ikarus* que se fabriquen en Cuba, funcionen con motores *Tainos* de producción nacional y cajas semiautomáticas del tipo Wilson, también hechas aquí. Para ello las inversiones serán cuantiosas y la única forma de corresponder a esto es cumpliendo con la parte que nos corresponde, como es abonar el pasaje y cuidar los vehículos.

Ya está orientada por la dirección del Gobierno, la realización de un serio estudio para poner en funcionamiento en la capital trolebuses y trenes suburbanos para aliviar la crítica situación del transporte en Ciudad de La Habana.

Vale la pena reiterar que el problema del transporte urbano, no es responsabilidad aislada de la empresa que administra y dirige la gestión, o del MITRANS. Es una actividad de masas donde todo el mundo tiene algo que aportar.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

SE MANTIENEN LOS VIAJES POR ENCIMA DE 29 000

Por José J. Masó

Durante la semana que acaba de transcurrir, los trabajadores del transporte urbano de la capital han dado muestras de abnegación al mantener el promedio de viajes diarios por encima de los 29 000, a pesar de existir aún un número elevado de vehículos rotos.

Se han reducido casi a cero las ausencias de choferes y mecánicos en la mayoría de las terminales y sólo en Mantilla, Guanabacoa y Lawton se observan afectaciones por este indicador.

El esfuerzo que se está realizando por los transportistas es grande, no obstante, el idioma que impera en las terminales de Ciudad de La Habana, es el de seguir subiéndolo en la medida en que se vayan incorporando al parque en explotación vehículos reparados.

La emulación especial convocada por el Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte (SNTT), que este año celebra su IV Congreso ha prendido y se cuentan por miles las horas voluntarias aportadas en talleres y en recorridos extra de ómnibus.

EL PLUSTRABAJO

Los talleres de Naranjito están dando ya su respuesta y dentro de pocos días no será posible hablar de carros ociosos por falta de motor. Han llegado al país otros agregados que tienen autobuses paralizados y en las terminales se aprestan para las reparaciones. Todo hace indicar que pronto habrá vehículos y faltarán choferes.

Previendo lo anterior, el SNTT ha enfatizado en la necesidad de que en todos los centros se establezcan los compromisos individuales de aporte de plustrabajo, para contrarrestar los efectos de los cientos de obreros del sector que se encuentran incorporados a las microbrigadas.

Si en alguna parte es necesario que se cumpla el principio de que los que quedan en el centro realicen la labor de los movilizados, es ahora en el transporte urbano por ómnibus. Si hay equipos no puede perderse un viaje por falta de personal. Esta es una tarea en la cual, si el recorrido no se hace en la hora y día previsto, no hay luego posibilidad alguna de recuperar lo perdido.

Es necesario que todos en las terminales tomen conciencia de esta situación y que cada cual sepa qué día y a qué hora le toca laborar fuera de su turno para suplir al compañero que construye un círculo, una vivienda u otra obra social de cualquier tipo.

De presentarse problemas graves y no ser capaces los que han quedado en las bases de garantizar el cumplimiento del plan de viajes, no quedará otra solución que desmovilizar a los microbrigadistas y perder el derecho a las viviendas, y estamos seguros que fieles a sus tradiciones, los obreros del transporte no van a renunciar bajo ningún concepto a su derecho a construir.



No tener toda la verdad, sí es motivo para callar

Si nos propusiéramos llenar cuartillas con las respuestas impropias y faltas de veracidad que recibimos muchas veces por personal, supuestamente conocedor del terreno que pisa, cientos de ellas ocuparían las páginas de nuestro periódico.

Dos quejas recibidas en días recientes, en la redacción, en relación con el servicio que prestan las rutas 10 y 12 de la terminal Diezmero, hacían suponer que habíamos regresado a la época cuando por cumplir planes se dictaban medidas ilógicas.

La primera se refiere a la inestabilidad de la ruta 10 hasta fecha reciente, cuando hubo días con demoras de hasta 2 horas, para que al cabo del tiempo aparecieran en caravana. Con justeza entre la población aglomerada surgía la famosa pregunta: ¿Tenemos o no crisis en transporte urbano?

La **Aclaración** apareció rápidamente en boca de un inspector, quien alegó que lo ocurrido respondía a una **estrategia** de la base y, por supuesto, los pasajeros no necesitaron saber más para imaginarse que el estratega andaba por las ramas.

La segunda opinión desfavorable me dejó aún más desconcertada: la ruta 12 redujo el recorrido desde Diezmero hasta Cuatro Caminos a algunos de los ómnibus, que deben pres-

tar servicio completo hasta el Capitolio.

Ante este hecho, otra no menos increíble respuesta: la base decidió acortar la trayectoria para cumplir el plan anual. Tras tal afirmación de un chofer de otra ruta para todos quedó claro que el dueño de la "brillante" idea también se quedó vacío.

Ya en la terminal las respuestas dadas por René de la Rosa Peña, administrador, y Alberto Pons Puig, jefe de tráfico, son convincentes y expresan soluciones y dificultades que nada tienen que ver con los planes y refutan los criterios anteriores.

La ruta 10 —señala René— compuesta por ómnibus articulados y con dificultades obvias para transitar por algunas calles, demasiado estrechas, en reparación o en mal estado, tiene afectado su usual recorrido por cuatro desvíos. Ante tal situación el embotellamiento de las vías por donde realiza su itinerario demora el trayecto de los ómnibus, que terminan uniéndose en algunos puntos, a lo cual se suma la incidencia del estado técnico del parque.

En relación con la ruta 12, la disposición de los equipos es baja, fundamentalmente por problemas de motor, según información de la empresa, precisada a establecer un tramo más corto acorde con las po-



sibilidades de explotación de esos equipos, descongestionando por lo menos una parte del recorrido.

En ambos casos se demuestra la situación que atraviesa el parque de ese centro, por falta de piezas de repuesto y agregados.

Esto no excluye la desorganización que imperó hasta la sustitución, reciente, de personal administrativo, lo que exige en estos momentos un gran esfuerzo por parte de todo el colectivo para responder a un nivel superior en los servicios.

Si la realidad es tal, no hagamos más crítica la realidad con respuestas incoherentes, carentes de base, que además de desinformar, confunden al público que siente la demora de nuestros ómnibus, en lo cual no siempre el chofer o la terminal son los culpables. Para confirmar, hay que ver una base por dentro.

Stalina Pérez



ESMEL SAAB BARRERAS, Héroe del Trabajo de la República de Cuba, junto al ómnibus que manejó durante muchos años.

ENTREGA SU OMNIBUS ESMEL SAAB A UN JOVEN RELEVO

HOLGUIN, 4 de abril (AIN).— En un gesto que evidenció su confianza en el relevo, el Héroe del Trabajo de la República de Cuba, Esmel Saab Barreras, entregó su ómnibus insignia al joven chofer Luis Enrique Serrano.

Con 21 años de edad, Serrano es uno de los más jóvenes integrantes del Movimiento de los Destacados en el Transporte, fundado por el propio Saab Barreras en 1975 y recibió el carro en un acto con motivo del 4 de Abril, aniversario 26 de la UJC y 27 de la Organización de Pioneros José Martí.

Saab Barreras explicó que la decisión de la Empresa Municipal de Omnibus de ceder el equipo, constituyó no solo un reconocimiento a la joven generación, sino también al movimiento emulativo En marcha hacia el 2000.

DEFRATEN POSIBLES SOLUCIONES A

El boxeo cubano tuvo otra gran demostración en su última salida a la arena internacional el año que expira, al ganar con ocho atletas juveniles tres medallas de oro y dos de plata en el fuerte torneo de Tbilisi, Unión Soviética, en que participaron 58 pugiles locales.

esperar al último de oro en Tbilisi Ganó boxeo tres Por Elio Menéndez

tu donde descansará para siempre, las palabras pronunciadas por Alberto Juantorena, su último discípulo de los muchos grandes campeones que tuvo, cuando expresó:
Cuando venimos hasta aquí a despedir a uno de los entrenadores más sobresalientes en la historia del deporte cubano, latinoamericano y del mundo, protagonista de valiosos momentos alegres del atletismo en nuestro país, sentimos la satisfacción y el deber de decirle a Eneas Muñoz, como monumento a su memoria, que las conquistas del atletismo cubano en este año y a lo largo de estos últimos tiempos le pertenecen. Ellas le hicieron vivir con más fuerza al evaluar su obra florecida y exigir como siempre hizo con paciencia y confianza absoluta, nuevas victorias para la patria.
Y no podíamos un día como hoy dejar de transmitir a todo nuestro pueblo esas sentidas palabras que testimoniaban el más profundo reconocimiento de un alumno a su maestro, pues como Eneas tenemos muchos en el pueblo, dignos de veneración y respeto.
No creo faltar a la modestia —dijo el Vicepresidente del INDEF— si expreso como un otrora bicampeón olímpico de Montreal '76— el privilegio de trabajar a su lado, que de los muchos que tuvimos en la vez las virtudes de un hombre bondadoso, desprendido y honesto, quien tenía el don de convencer con la sonrisa en los labios y quien tuvo el don de soñar a las derrotas las aristas positivas para convertir el revés en victoria.

ningo se des-
sina del CVD
de la capital,
le los ases de
a, quienes tu-
n año de desa-
eteria forma
preparación de
aron nuestras
en septiembre
e en piscinas
25 metros) y
ectivo.

DEBATEN POSIBLES SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE

Intervención de Fidel en la sesión matutina. Rindió cuenta el Ministro de Transporte. Elegido diputado a la Asamblea Nacional Efigenio Ameijeiras



Por Sonia Castilla, José Masó y Esteban Ramírez.

La necesidad de producir equipos ferroviarios de alta calidad para la transportación de pasajeros fue destacada por el Comandante en Jefe Fidel Castro, al intervenir en la sesión matutina del IV Período ordinario de sesiones de la tercera legislatura de la Asamblea Nacional del Poder Popular.

Fidel argumentó que actualmente el costo de un coche para viajeros en Europa es de aproximadamente 350 000 pesos en moneda libremente convertible y su confección en la nación puede disminuir la inversión.

Enfatizó en que es necesario seguir elevando en el funcionamiento del ferrocarril los métodos disciplinarios y eliminar algunos vicios que aún subsisten y conspiran en contra de la prestación de un servicio eficiente.

En torno a una intervención del diputado Juan Pérez Ramírez, de Guáimaro, el cual era portador de un mandato de su respectiva asamblea municipal referido a quejas recogidas en 16 circunscripciones sobre el funcionamiento de la transportación por ferrocarril, el Comandante en Jefe dijo que era necesario que se diera a estas interrogantes de los electores respuestas satisfactorias o soluciones.

Diocles Torralba, ministro del Transporte, respondiendo a intervenciones de algunos delegados de la provincia agramontina, dijo que en los últimos tiempos el movimiento de pasajeros de Camagüey hacia occidente se ha incrementado en más de un 300 por ciento y en más de un 90 hacia las provincias orientales, lo cual crea serios problemas para satisfacer esta demanda.

No obstante, dijo el titular del MITRANS que se labora para incrementar el movimiento de trenes entre Camagüey y el resto del país, aunque destacó que muchas veces cruzarán expresos por diversas localidades y no podrán detenerse aunque tengan

capacidades porque entonces perderían su condición de trenes rápidos.

Estas intervenciones de los diputados se produjeron luego que el Ministro del Transporte diera lectura al informe de rendición de cuenta del organismo a la Asamblea Nacional, en el cual se recoge con claridad el problema de la transportación en Cuba y los serios esfuerzos que realiza el gobierno para aliviar las dificultades que tantas molestias ocasionan al pueblo.

No obstante los problemas objetivos derivados de la difícil situación económica por la que atravesamos, la comisión encargada de dictaminar sobre el informe enumeró varias insuficiencias de carácter subjetivo, entre las que se cuentan los problemas de ausentismo y bajo aprovechamiento de la jornada laboral, la organización y normación del trabajo.

El documento enfatiza en la importancia de la atención al hombre que a veces realiza su labor en condiciones muy severas y a menudo de madrugada para mantener en servicio los equipos. No se olvida lo concierne a la protección e higiene del trabajo y el mal estado de las instalaciones que dan atención a la técnica.

Se expresa también los bajos niveles de explotación a las capacidades instaladas en los llamados puertos secundarios y el mínimo uso a los equipos de carga de mercancía tanto ferroviarios como automotores y su poca rotación.

También refleja el dictamen la no aplicación correcta de algunas leyes y disposiciones en los servicios de taxis, puertos, así como en servicentros y poncheras donde se pueden observar violaciones que van desde el descontrol administrativo hasta hechos que constituyen delitos.

INICIO DE LAS SESIONES

El Parlamento cubano inició sus sesiones con la asistencia de 480 diputados (94,8 por ciento) y un saludo a los trabajadores de la Educación, cuya jornada de homenaje culminó este jueves en todo el país.

Se rindió tributo de recordación al diputado Juan Darcourt, quien falleciera recientemente, mientras se informó la aceptación de las renunciaciones presentadas por Margarita Collazo y María Guiarte, diputadas por La Habana Vieja y Colón, respectivamente. El presidente en funciones de la Asamblea, Severo del Cristo, dio a conocer igualmente la elección como diputado por el municipio Centro Habana, del compañero Efigenio Ameijeiras, lo cual fue seguido por una fuerte ovación.

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 choferes 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 choferes 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.



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 volver las guaguas



"YO FUI UNO de los choferes 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 choferes que han bajado a los talleres, en fin que si las piezas esto se re-

R
t
e
s
v
i
c
h



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 Lagc (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".

Revista: Transporte
Fecha: Nov/1988

LA CORTESIA Y SOLIDARIDAD

¿Cómo se manifiesta en el transporte?

La educación formal atraviesa por una crisis -en el mundo entero- que requiere la comprensión de padres y maestros, para la formación adecuada de las nuevas generaciones

EN los últimos tiempos se comenta mucho sobre la educación formal, quizás con el propósito de rescatar para el presente, determinadas costumbres antiguas de cortesía y fraternidad, que hacen más agradable y llevadera la vida en sociedad.

Es posible que la existencia actual, tan cargada de preocupaciones —trabajo, estudio, familia, abastecimiento, actividades cívicas, sindicales y políticas, propias de la época— hayan complicado, un tanto, nuestra vida y ésto incida, de cierta forma, en nuestro comportamiento social.

Cuando un ómnibus se demora en llegar, en las horas críticas de la mañana, al abordarlo, numerosas personas desconocen el derecho ajeno y penetran en el mismo de cualquier manera, sin respetar mujeres, niños y ancianos, convirtiéndose ese acto en una verdadera batalla campal, en que triunfa la fuerza sobre la razón.

En otras oportunidades son los estudiantes de secundarias y pre-universitario los que invaden el vehículo, con una descortesía intolerable, olvidando las enseñanzas recibidas y el espíritu de solidaridad que debe presidir todas sus acciones.

A veces, muchos de estos jóvenes no toman en consideración que se trata de los hombres y mujeres del mañana, que están recibiendo la preparación adecuada para poder ser útiles en la sociedad que construimos, con el sacrificio de todos y que solamente por esta razón debían ser siempre un ejemplo para todos los ciudadanos.

En esos casos que comentamos, es lamentable expresar que las buenas maneras brillan por su ausencia, hasta el punto que casi ha desaparecido la proverbial cortesía de ceder los asientos a las mujeres embarazadas o con niños, a los minusválidos y ancianos. Y aunque realmente, constituye una minoría los que de tal modo actúan, esas conductas incorrectas se deben eliminar.

En este sentido, la Empresa de Omnibus Urbanos de La Habana ha puesto en práctica un sistema preferencial, consistente en reservar dos asientos de la izquierda del vehículo para compañeras embarazadas o con hijos pequeños y el primer asiento del propio lado, justamente detrás del chofer, para los minusválidos. Un pequeño dibujo, sobre el cristal de la ventanilla o frente al asiento, indica claramente esa disposición empresarial.

Ese gesto —para resolver una situación real— y aliviar un tanto las incomodidades del viaje, a las personas señaladas, debe ser resaltado como una medida positiva que contribuye, eficazmente, a la solución del problema y que ha sido necesario implantar ante la descortesía de muchos usuarios, negados rotundamente a realizar esa acción de solidaridad humana.

Dr. Luis Coloma Delgado

LAS INUNDACIONES PROVOCADAS POR LA DEPRESION TROPICAL

Interrumpen el servicio en Omnibus Nacionales

Unos mil 192 pasajeros no habían podido viajar en ómnibus nacionales desde Ciudad de La Habana hacia las provincias centrales y orientales el día primero de junio, a partir de las 4:00 pm. y hasta las 12:00 meridiano de ayer, debido a inundaciones provocadas por las lluvias que acompañan a la depresión tropical y que afectan fundamentalmente a los territorios de Cienfuegos y Sancti Spiritus.

Hasta el jueves al medio día hubo que suspender 34 salidas, motivo por lo cual la empresa decidió de inmediato reintegrar el ciento por ciento del costo del boleto a los pasajeros que decidieron no efectuar el viaje. Como medida adicional abrieron desde horas tempranas la pizzería de la terminal y abastecieron la cafetería que también se encuentra allí.

Agustín Alfonso, subdirector de Omnibus Nacionales, aseguró a Tribuna de La Habana, que movilizaron al personal del servicio de flete (transportaciones masivas) con el propósito de, que tan pronto se restablecieran las condiciones climatológicas, trasladar a las personas que quedaban en la terminal, en la medida que las posibilidades lo permitieran.

Alfonso aclaró que los organismos que solicitaron el servicio de flete lo recibirán tan pronto las condiciones mejoren, pero a aquellos a los cuales no pudo brindársele por lo anteriormente expuesto, le será cancelado el pedido.

Omnibus Nacionales afronta desde ayer una situación crítica para restablecer el servicio, debido a que más de 50 vehículos permanecían estacionados en las cabeceras de provincias y la mayoría de estos no habían podido superar los límites de Ciego de Avila o Camagüey con destino a Ciudad de La Habana.

De seguir las lluvias y las inundaciones continuará hoy limitada la salida de los ómnibus nacionales.

Orlando López

ENTREGA TRANSIMPORT PIEZAS Y AGREGADOS A OMNIBUS URBANOS

Unos 73 contenedores con piezas y agregados para el transporte urbano nacional llegaron al país en el período comprendido entre abril y mayo, informó a Tribuna de La Habana Jesús Dennes Rivero, vicedirector comercial de TRANSIMPORT.

Hasta el momento faltaban sólo 13 cajas metálicas pendientes de recepción y entrega en los almacenes de esa entidad del CEATM. Dennes aseveró que desde el arribo de los primeros contenedores, y por iniciativa de los trabajadores de estos centros, se extendió la jornada laboral hasta altas horas de la noche; incluso contaron con

equipos de izaje para abreviar el envío de las piezas a su destino.

En los próximos días debe llegar un buque con 22 toneladas, procedentes del puerto de Rostock, en la RDA. Además, aseguró el vicedirector comercial, que realizan actualmente gestiones en esa rada germano-democrática para trasladar a Cuba otro lote de piezas.

Por último, aseveró, la empresa entregó a Omnibus Urbanos de Ciudad de La Habana las piezas y agregados correspondientes, entre los que se encuentran 50 motores para los IKARUS.

Orlando López

MÁS CARAS

DESPUES de veinte minutos de infructuosa lucha, el chofer del ómnibus de la ruta 199 informó a los pasajeros que había que trasbordar.

Hizo lo humanamente posible para echar a andar el carro —inclusive aplicó varios trucos del oficio— sin éxito alguno.

La falla estaba en el sistema eléctrico, en los fusibles. Un pasajero que parecía conocer algo de electricidad, recomendó sustituir uno de estos por una moneda de cinco centavos. Nada se logró.

Algunos viajeros nos acercamos al banco de control eléctrico del carro.

¡Qué amasijo de cables! —comentó un anciano.

—¿Cómo saber donde está la rotura dentro de tanto enredillo? —fueron las palabras de una señora.

En efecto, el caos reinante dentro de aquella "instalación" eléctrica obliga a pensar que en el paradero de la Víbora se le dedica poca atención al aseguramiento técnico de los vehículos.

El propio chofer nos contó a los pocos que permanecemos junto a él en la "desgracia" —mientras aceptábamos su invitación a unos caramelitos en forma de corazones— que al mostrar su desacuerdo en sacar un carro con fallas técnicas, le exigieron hacerlo, porque había que dar el servicio. No insistió más; es nuevo y no quiere que lo señalen de conflictivo.

"Si hay fallos eléctricos usas un medio como 'puente' y así resuelves —le recomendaron en los talleres.

Muchas veces, queriendo resolver un problema, se crean otros. Para no interrumpir el servicio, se autorizó a salir a la línea un carro con fallas técnicas. Ello trajo como consecuencia un "colapso".

En hora pico, transbordar significa el desencadenamiento de una serie de incidentes originados por las llegadas tardes de los pasajeros a sus actividades laborales, educacionales, sociales y militares; todo ello con la determinada consecuencia colectiva y el correspondiente grado de irritación para cada cual.

Como se ve, las soluciones de "a medio" a la larga son más caras.

Arreglar con eficacia es lo más barato.

Bernardo Rodríguez

EN LAS TUNAS

Entregan 500 toneladas de tubos para ómnibus



LAS TUNAS, 28 de julio (AIN).— Gracias a las ininterrumpidas jornadas laborales de los días feriados, los trabajadores del conformador de perfiles en frío, de esta ciudad, entregaron hasta hoy las primeras 500 toneladas métricas de tubos para la fabricación de 350 ómnibus articulados.

Raúl Castillo, jefe de producción de la planta, destacó que el colectivo cumplió el compromiso de trabajar 24 horas en dos turnos y en cada uno de ellos promedió a casi 50 toneladas métricas de elementos.

De mantenerse ese ritmo, el conformador de perfiles, perteneciente a la Empresa de Estructuras Metálicas Comandante Francisco Cabrera, debe entregar en agosto las mil 800 toneladas planificadas.

En estos días esos obreros produjeron siete líneas de tubos, de 13 programadas, y en las próximas horas continuarán ampliando las ofertas, de manera que las fábricas de ómnibus Evelio Prieto, del municipio habanero de Guanajay, y Claudio Argüelles, de Ciudad de La Ha-

bana, laboren de forma ininterrumpida.

Castillo destacó la actitud de los trabajadores, que se mantuvieron firmes en sus puestos en los días festivos, así como los estímulos morales recibidos con las visitas de dirigentes del Partido, encabezados por Francisco García Ferrer, miembro suplente del Comité Central y primer secretario del Partido en la provincia.

Además de ello —significó—, los equipos se comportaron bien, aunque en las últimas horas tuvieron algunas interrupciones que afectaron el proceso.

Con el objetivo de mantener el ritmo logrado el colectivo continuará laborando dos turnos de 12 horas mientras se llegue a la meta.

El conformador de perfiles en frío tenía paralizada esta producción por dedicarse a satisfacer las necesidades de estructuras de la Expo-Cuba, pero al reiniciar estos surtidos sus trabajadores están convencidos de entregar antes de septiembre la cifra comprometida para un año.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

La Habana, domingo 20 de noviembre de 1988

¿Un hombre embar

Por CLEMENTE NICADO
Fotocopia: ROLY

¿Se imagina usted, "macho" en todos los sentidos de la palabra, con apenas 20 años de edad, caer en la desgracia de un embarazo? No quiera pensar la cara que pondrían sus amigos, cuando lo vean en una consulta de puericultura, o cuando otro hombre, tan "macho" como usted, le ofrezca el asiento que ocuparía una gestante en la guagua. Horrible ¿verdad?

Ya se ha dicho que si los varones pudieran quedar embarazados se preocuparían más de la anticoncepción. Satisfechas las necesidades del coito, y convencido de que por ley natural nada le puede ocurrir, el joven no tiene por qué atribularse, una vez concluido el acto sexual. En cambio, la muchacha puede verse envuelta en un sentimiento de placer, felicidad y... preocupación.

Casi siempre el hombre, quizás por machismo o despreocupación es quien más frecuentemente presiona a su pareja para realizar las primeras relaciones sexuales. Y nada de usar un condón preservativo. "¿Quién ha visto eso? hacerlo así, natural y, es mejor; además, ¡no nos vamos a poner tan salados!"

Los "sólidos" argumentos de los jóvenes pueden llegar a convencer fácilmente a su novia, pero no siem-

pre la suerte los acc

Después, un hijo i
nen todavía condici
sociales ni económi
requiere. Pero las c
muchas adolescentes
gunas veces— el jov
chacho deja la vida
trabajo, para manter
el peor de los caso

"¿Madre soltera, y
mentablemente así o
chazo social a aquel
muchacha en tales c

A lo que iba. La
inicia una sucesión
duración y para el t
percusión negativa e

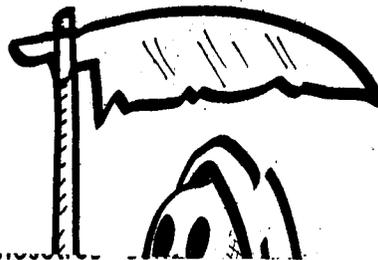
Pero, ¿por qué he
calamidades?

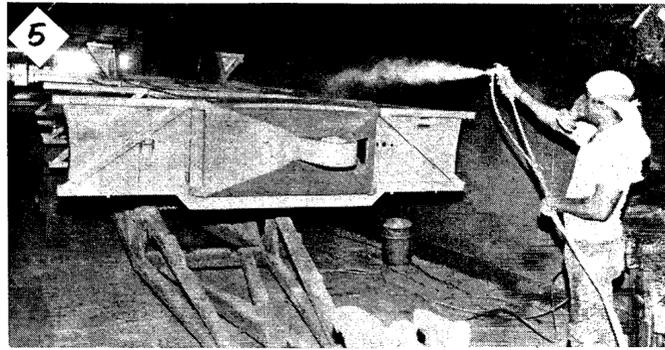
Puedes evitarlo. Vi
ra que te oriente sol
propicio; pero, si es
miendo que uses el
La respuesta queda
mentario sobre el te

¿ACCIDENTE O ASE

Por ENRIQUE FERNANDEZ
Ilustración: COTO

Con pasos largos y lentos entró en la cafetería. Miró a su alrededor. Se sentó y pidió una taza de café. Consultó su reloj. Se comportaba con naturalidad y cada gesto era preciso como si antes hubiera sido ensayado. ¿En nunca escuchado cuento de los

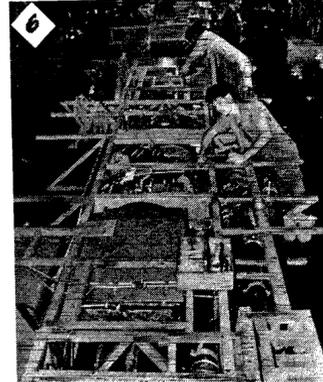




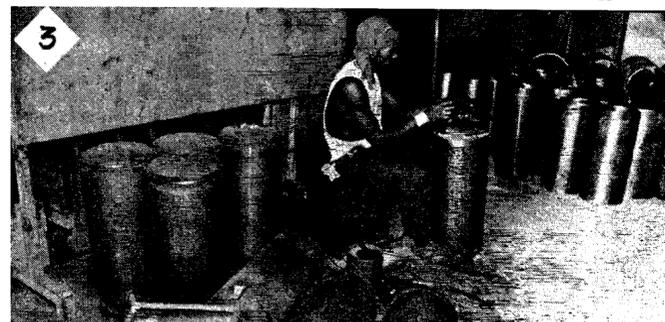
Pintura anticorrosiva para el chasis



Parte del frente se realiza en el 03



Instalación del chasis mecánico



El Concuní Lejos, pero importante



El 01.B, para el corte de tubos



Corta las chapas, aquí, en el 01-A



Antes de la primera parada

Por CLEMENTE NICADO
Fotos: TITO, GABRIEL IZQUIERDO y FERVAL

VAMOS a construir un ómnibus: fascinante aventura que jamás hubiésemos emprendido sin la ayuda de la ingeniera Vivian Echenique, quien, pacientemente, nos explicó "gota a gota" el imbricado proceso, de principio a fin.

Nuestro propósito, inquieto lector, consiste en explicarte ese proceso que se lleva a cabo en la fábrica Evelio Prieto, de Guanajay... pero, ¿por qué no aprendes con nosotros a construir un majestuoso articulado? ¡Ya te decidiste!, correcto. Antes de comenzar, te mostraré el escenario de trabajo: una nave principal, una de pintura y otra de terminación. En ellas laboraremos, en compañía de Vivian, por supuesto, con amplios conocimientos del tema y una gran destreza para caminar entre los hierros sin recibir rasguño alguno. Ni tú ni yo correremos igual suerte.

¡A trabajar!
Ponte los guantes y protégete del ruido con los "tapones". Entramos en el taller 01, de corte y conformado. Este se divide en dos partes: 01-A (para el trabajo con las chapas) y 01-B (para el corte de tubos, de varios tipos y tamaños).

El taller es el corazón de la fábrica. Vivian lo asocia con la caña que necesita un central azucarero para la mollienda, la cual se suministra de forma rápida y constante.

¡Ah!, te advierto, las máquinas que utilizarás son las mismas que recibieron con júbilo los obreros en 1969, y que hoy nadie se explica cómo, casi desgastadas, enfrentan la intensa producción.

Debes saber, además, que no trabajarás con equipos de alta tecnología y tendrás que hacer varios reglajes para hacer una pieza. Es decir, mientras que en una máquina más sofisticada las piezas salen de un "tirón", aquí, en la Evelio Prieto, entre cortes, orificios y doblajes de las planchas, se requiere mayor cantidad de movimientos y, en consecuencia, más tiempo.

Sí, conozco tu posición: comprar nuevos equipos: troqueles y fresadoras, que confeccionen la pieza en un santiamén. (Te daré una agradable noticia: para el próximo año se concluirá la construcción de la nave de prensa, en la que se instalarán equipos modernos. Aumentará la productividad: se harán más piezas, se ganará en rapidez y calidad, y disminuirán los riesgos de accidentes).

No obstante, amigo, atiende lo que estás haciendo si no quieres dejar tus dedos en uno de los componentes del articulado.

El Concuní
Así nombraron al taller 02 (aludiendo al palenque de la telenovela cubana Sol de Batey), por encontrarse un poco separado del resto de las construcciones, pero pertenece a la nave principal.

El 02 es de poco espacio, aunque realmente gigante, pues ha asumido la fabricación de elementos que otrora se importaban. Por él esperan varias áreas de trabajo para iniciar el proceso de producción. Harás allí los tanques de aire y de combustible, las defensas traseras y delanteras, los registros y las volutas del piso.

Las estructuras de los asientos también están a cargo de los hombres de El Concuní, aunque no se fabrican en su área, sino en otra disponible en la nave principal.

Lo primero que tienes que hacer, en estos momentos, es tomar la antorcha, colocarte bien la careta, y ponerte a soldar.

Palabras mayores
Con algunos subconjuntos de El Concuní y piezas del taller 01 ensamblados lo que se hace llamar conjuntos mayores. En otras palabras, terminarás el techo, las estructuras laterales, el frente y la culata. No tienes por qué perder tiempo en las medidas, "las madrinas" ubicadas en cada área de trabajo te sirven de guía.

El número de chasis
El área de chasis, en vez de llamarse 04, siguiendo las reglas de la lógica, se enumera 06. Nadie supo explicar quien alteró el orden, para que nosotros hoy nos rompamos la cabeza. ¡Bien!, pero no perdamos el tiempo en esas "cuasicosas". Simplemente, la denominaremos estructura de chasis.

Para conformar el chasis debes tener a mano algunas piezas de chapas y tubos que cortaste en el taller 01... ¿las tienes?, entonces, ¡a soldar...! Y cuidado con las soldaduras, no olvides que el chasis tiene que soportar el peso de los componentes mecánicos y la carrocería y, lo más importante, el de los pasajeros.

Si quieres comprobar su calidad, mira furtivamente el rostro de Vivian, ella es especialista en esa área de trabajo. ¿Qué sucede? ¿Te quedó unos milímetros más alargado? No hay problemas, toma la mandarina y dale por uno de sus puntas... ¡Ya está!

Ahora vamos para el chasis mecánico, pero antes aplícale una mano de pintura anticorrosiva en la nave destinada a eso (foto 5) y regresa con el chasis a la nave principal. Después, puedes coger un 10, merendar...

Tranquilo, pero rápido
El área de chasis mecánico es una especie de remanso en la vorágine de la producción. De la correcta instalación de los componentes mecánicos depende la calidad del futuro ómnibus. Casi todos los componentes que allí te

emplean, son importados, excepto algunos aditamentos, como son los tanques de aire.

No explico más: puedes poner los puentes, el motor, los neumáticos, la célebre caja de velocidad, la dirección, las válvulas y demás sistemas mecánicos. ¿Terminaste? Echale petróleo y aceite. ¡Arráncalo! Sí, ya lo puedes arrancar. Comprueba si existen salideros o si algo funciona mal. ¡Ah, lo olvidaba! ¿Eres al menos mecánico C? OK, vamos entonces a conformar la estructura del vehículo, o lo que es lo mismo...

El esqueleto
Toma los atuendos de soldar, otra vez. Hay que armar el esqueleto de la guagua. Trabajarás con el chasis mecánico, piezas del 01, subconjunto del 02 y conjuntos mayores del 03. ¿Están aquí todos esos elementos? Suelta, al chasis mecánico, las estructuras laterales, el frente y la culata. Ahora coloca el techo que hiciste en el 03. Ya esta va cogiendo "sabor" a guagua, si no, mira la foto siete.

Ahora, para el área de enchapado, pero primero pasa el carro (porque así se le puede llamar ya) por la cabina de pulir y, seguidamente, por la de pintura, para protegerlo de la corrosión. ¡Por favor! Recuerda siempre el "pedacito" del articulado.

¡Si no es chapista no entre!
Es obvio que si no sabes chapistería, no tendrás nada que hacer en el área de enchapado. Aquí montarás las chapas del piso, los laterales, los portillones, las puertas y las defensas traseras y delanteras. Cuando concluyas puedes abandonar los atuendos de soldar... sin perderlos de vista. Engancha el ómnibus al tractor y llévalo hasta la nave de pintura.

Das brochazos y se acabó
No te apures. Te explicaré, primero, lo que, aparentemente resulta fácil y rápido. Primero, limpia el carro de grasa, con un líquido especial. ¿Ya?, ahora pinta el carro completo con pintura anticorrosiva, incluyendo el chasis. Luego viene el aparejo para darle cuerpo a la pintura definitiva. Posteriormente, la masilla, que tapará algunas abolladuras. Debes comenzar entonces a lijar... Repite el proceso: aparejo, masilla y lija. Después, pinta el techo de color crema. ¿Te quedó húmedo? ¡Al horno! No vayas a darle la pintura roja, pues tu obra puede sufrir algún daño en la fase de terminación o en la prueba... Puedes ajustarte la careta antigás y empieza a pintar.

Vestir a la señora
Empujada por un tractor, la guagua entra al área de terminación, como si estuviera "desnuda". Allí la vestirás. En el trabajo que realices aquí es donde los pasajeros más se fijan (por supuesto). Cualquiera chapucería, y dirán, entonces, que hiciste lo mismo en las demás áreas.

Haz el montaje eléctrico. Los mazos de cables los puedes hacer en el taller de electricidad. Tres años atrás hubieras tenido que comprarlos en el extranjero, ahora tienes esa área.

Atiende bien. Pon las tablas de los pisos y los marcos de las puertas. Reviste con formica el techo y los laterales interiores. Coloca entonces los cintillos de afuera, y las tapas de registros.

Monta los pasamanos y todo lo que sea cristal (parabrisas, ventanillas). Sitúa todas las misceláneas del vehículo. Toma el "pedacito" del articulado y acóplalo al otro. Coloca el fuelle de goma, los asientos, los neumáticos que faltan y ¡Ya está el articulado! Efectúa el arranque mecánico. Pónte al timón y llévalo...

A la fosa
Claro que no te hablo de una fosa sanitaria; después de tanto trabajo, no se me ocurriría semejante cosa. Me refiero al área de reposo y prueba, donde se revisa el carro de punta a cabo, antes de rodar los 60 kilómetros de examen. Debes aplicar tus conocimientos de electricista, mecánico, soldador... especialista.

¡Qué prueba!
No sueltes el timón hasta que te avise. Confío en que, además de buen chofer, seas mecánico A, y que tengas un fino oído para detectar ruidos extraños. El recorrido de los 60 kilómetros será por una carretera preparada para estos fines. Debes comprobar de varias formas la fuerza del motor: de marcha atrás, en una pendiente, es una de ellas. También debes acelerarlo al máximo y al mínimo, chequeando los instrumentos de control en la pizarra.

Hay que fijarse en la estabilidad, así como en los regímenes de cambio de marcha. Que estos no sean bruscos. Comprueba la suspensión, haciendo zigzag a distintas velocidades.

No te asustes. Suéltate del timón y deja el carro libre por unos minutos; eso te permitirá comprobar la dirección. Frena, bájate del carro y verifica si la marca dejada por los neumáticos está dentro de los parámetros establecidos... Creo que con estas pruebas es suficiente, aunque hay muchas más. Retorna luego con el vehículo a la fosa, para ajustar las observaciones encontradas y las que detecten allí. Friégalo y lleva el vehículo a la nave de pintura.

¿Y quién lo compra?
Pintado de rojo y crema, condúcelo hasta el área de venta; allí lo espera el comprador...

¡Deja el escepticismo, hombre! claro que lo comprarán ¿Acaso no diste todos los pasos adecuadamente? ¡Pero, no te quedes extasiado, mirando la foto 14. Recuerda que sin la producción de cuatro o cinco articulados diarios, no cumplirás con los 350.

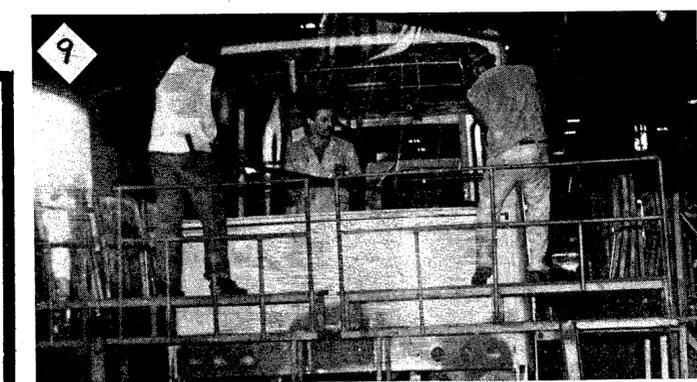
Así que, por favor, ponte de pie y vamos para el taller 01.



Area de estructura: ¡Va cogiendo forma! ¿No crees?



"Abrigándola", en el taller de enchapado



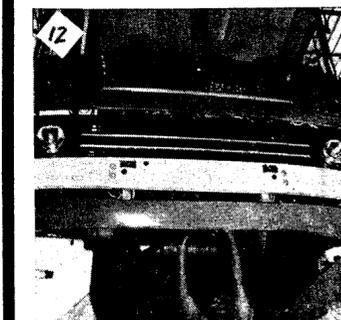
Pon el parabrisa, ya falta poco



Has aquí los mazos de cables



Las misceláneas, el revestimiento, las puertas...



La fosa hace más fácil la revisión



Cubre así los cristales antes de pintar



Aquí está. Ahora cuidalo y recuerda los 10 centavos

LOS OMNIBUS URBANOS EN LA CAPITAL

Dar cauce a la labor de los aniristas

POCA ATENCION al trabajo de los innovadores. No hay plan temático. Se desconoce el número de asociados. Los comités han dejado de funcionar

Por CLARIBEL TERRE MORELL

Fotos: FONTE Y PUÑAL

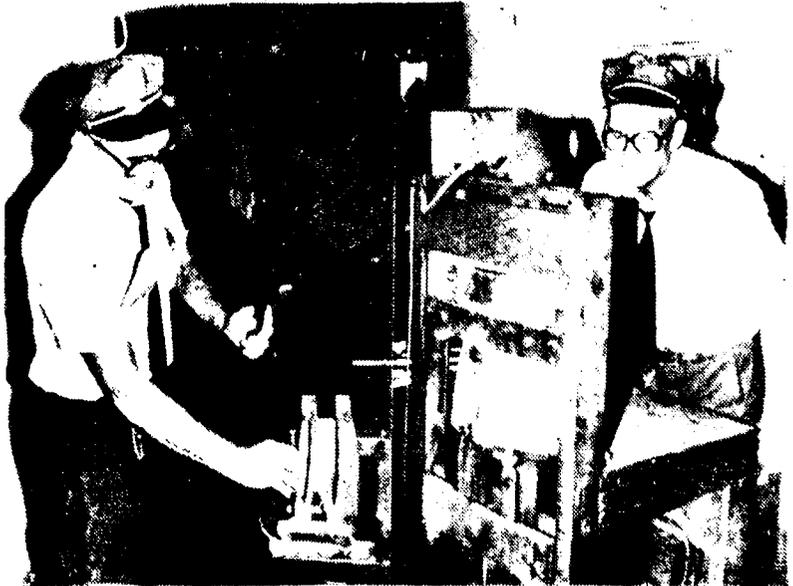
PRECISAMENTE porque la mayoría de los problemas que han originado la crisis del transporte en el país son de falta de piezas de repuesto provenientes del exterior, el trabajo de los innovadores y racionalizadores requiere de una mayor atención para que, dentro del territorio, con recursos en muchos casos recuperados, puedan aportar soluciones a las dificultades.

En la Empresa de Omnibus Urbanos, en la capital, una de las más afectadas, la ANIR se presenta como una organización que trabaja espontáneamente sin que se sepa cuántos son sus miembros, cuál es su plan temático y si se han generalizado las iniciativas patentadas.

En 1987 se registraron solo 6 innovaciones en el departamento jurídico de la empresa, de 19 aprobadas el año anterior. Los funcionarios entrevistados, Jorge Fernández, subdirector técnico y presidente de la comisión evaluadora de las inventivas, y Luis Yí, vicepresidente de la ANIR y jefe del departamento de normación y control de la calidad, no supieron explicar el destino final de estos trabajos.

Desde mediados del año pasado en que se constituyó el Buró de Innovadores y Racionalizadores (BIR), los aniristas no han vuelto a reunirse, ni han celebrado la asamblea de balance correspondiente a ese tiempo.

Para noviembre de 1988 está previsto analizar en conjunto las medidas a tomar para enfrentar la cri-



ARNELIO GARCIA, muestra cómo se separaban antes las bandas de las pastillas y cómo se hace ahora con la guillotina que él inventó.

chas de las innovaciones patentadas se aplican solo donde nacieron; en algunos casos sus creadores no iniciaron los trámites para darlas a conocer, ante las dificultades de diversa índole (llenar documentos, dibujar croquis) para lo cual no están preparados.

Con los innovadores que conver- se, unos con más apoyo que otros, la falta de atención fue el tema principal.

"Se me quitan las ganas de trabajar" —me dijo Arnelio García, con tres innovaciones importantes en su haber, dos patentadas, la otra no. Creador de una guillotina hidráulica que separa las bandas de las pastillas de los frenos en solo

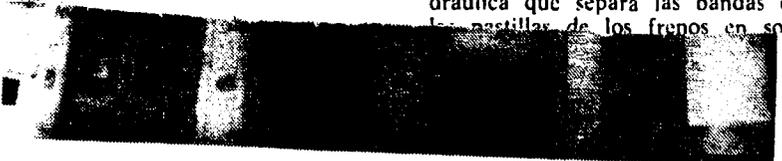
ma labor la realiza hoy un hombre a martillo y botador en el resto de las terminales.

El otro de sus trabajos, una adaptación a una remachadora que de hidráulica la llevó a neumática, complementa el trabajo de la guillotina con mayor precisión que el remache a mano que se aplica actualmente.

Y la otra máquina, aún sin nombre, sirve para montar las suspensiones en las guaguas con mayor calidad, durabilidad y rapidez, y su importancia sobre otros trabajos para este fin, aplicada en el resto de las terminales, es reconocida por otros innovadores. Todos estos trabajos ya realizados a

En todas las chicas palpita evidentemente el interés por el sexo. En un principio, Ferris es considerada cursi por el grupo, fundamentalmente, por el modo distinguido de vestirse. Ángel, que se manifiesta con una rudeza poco frecuente, es, sin embargo, un ser que

por circunstancias pasajeras. sonajes de un conglomerado unido convierten en los principales de una historia de la última, se lene Young y Kimi Peck, a partir mientos del guión trazado por Da- cho más humilde—, por requeri- guesa; la otra, de procedencia mu- ferente posición social—una bur- (Kristy McNichol), aunque de di-



BAYAMO (AIN).— El filme cubano Uvero: asalto al amanecer, del realizador Miguel Torres, se presentó en premiere efectuada en el cine EN OCASION del aniversario 35 del asalto al Cuarte

TRES ESTRENOS CUBANCOS UN DOCUMENTAL Y UN

LOS OMNIBUS URBANOS EN LA CAPITAL

Dar cauce a la labor de los aniristas

POCA ATENCION al trabajo de los innovadores. No hay plan temático. Se desconoce el número de asociados. Los comités han dejado de funcionar

Por **CLARIBEL TERRE MORELL**

Fotos: **FONTE Y PUÑAL**

PRECISAMENTE porque la mayoría de los problemas que han originado la crisis del transporte en el país son de falta de piezas de repuesto provenientes del exterior, el trabajo de los innovadores y racionalizadores requiere de una mayor atención para que, dentro del territorio, con recursos en muchos casos recuperados, puedan aportar soluciones a las dificultades.

En la Empresa de Omnibus Urbanos, en la capital, una de las más afectadas, la ANIR se presenta como una organización que trabaja espontáneamente sin que se sepa cuántos son sus miembros, cuál es su plan temático y si se han generalizado las iniciativas patentadas.

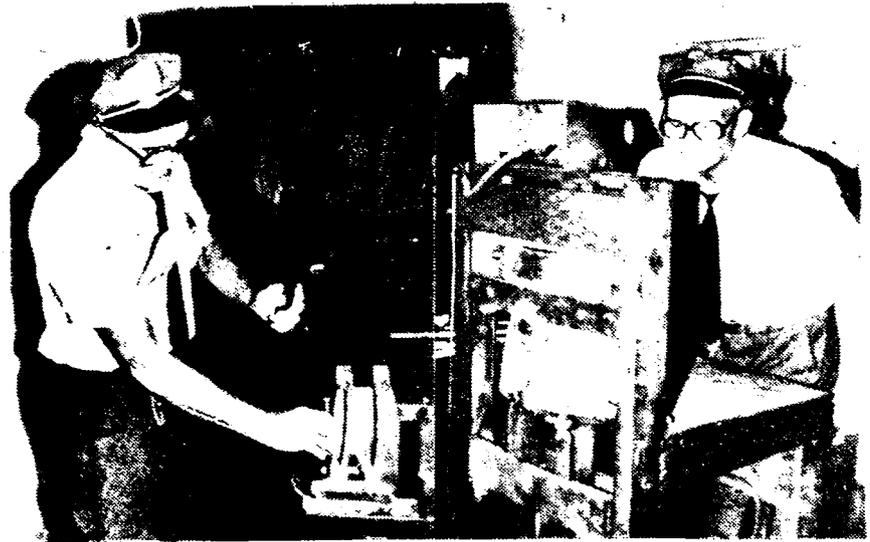
En 1987 se registraron solo 6 innovaciones en el departamento jurídico de la empresa, de 19 aprobadas el año anterior. Los funcionarios entrevistados, Jorge Fernández, subdirector técnico y presidente de la comisión evaluadora de las inventivas, y Luis Yi, vicepresidente de la ANIR y jefe del departamento de normación y control de la calidad, no supieron explicar el destino final de estos trabajos.

Desde mediados del año pasado en que se constituyó el Buró de Innovadores y Racionalizadores (BIR), los aniristas no han vuelto a reunirse, ni han celebrado la asamblea de balance correspondiente a ese tiempo.

Para noviembre de 1988 está previsto analizar en conjunto las medidas a tomar para enfrentar la crisis.

EL TRABAJO ESPONTANEO

A pesar de la poca atención, los innovadores trabajan individualmente, bajo la presión de las dificultades de su propia terminal. Mu-



ARNELIO GARCIA, muestra cómo se separaban antes las bandas de las pastillas y cómo se hace ahora con la guillotina que él inventó.

chas de las innovaciones patentadas se aplican solo donde nacieron; en algunos casos sus creadores no iniciaron los trámites para darlas a conocer, ante las dificultades de diversa índole (llenar documentos, dibujar croquis) para lo cual no están preparados.

Con los innovadores que conversé, unos con más apoyo que otros, la falta de atención fue el tema principal.

"Se me quitan las ganas de trabajar" —me dijo Arnelio García, con tres innovaciones importantes en su haber, dos patentadas, la otra no. Creador de una guillotina hidráulica que separa las bandas de las pastillas de los frenos en solo 45 segundos, con la ventaja de no afectar la zapata, ganar en tiempo y evitar el esfuerzo físico del hombre, ve limitada su aplicación a la terminal de Palatino y la Empresa de Omnibus Nacionales. Esa mis-

ma labor la realiza hoy un hombre a martillo y botador en el resto de las terminales.

El otro de sus trabajos, una adaptación a una remachadora que de hidráulica la llevó a neumática, complementa el trabajo de la guillotina con mayor precisión que el remache a mano que se aplica actualmente.

Y la otra máquina, aún sin nombre, sirve para montar las suspensiones en las guaguas con mayor calidad, durabilidad y rapidez, y su importancia sobre otros trabajos para este fin, aplicada en el resto de las terminales, es reconocida por otros innovadores. Todos estos equipos fueron realizados a partir de materiales recuperados.

La falta de organización y de un plan temático que rijan el trabajo se demuestra cuando Julio Roche, presidente del BIR, trabajó en un equipo para comprobar agregados eléctricos de IKARUS que no le fue aceptado por la comisión evaluadora al existir un equipo similar; construido cinco años atrás por técnicos de la empresa. Sin embargo ninguno de los dos se aplica.

Jorge Chirino, secretario general del Sindicato del Transporte en la capital reconoció que tras la desintegración del buró sindical a nivel de empresa la atención a los innovadores por parte de la organización decayó. Sin embargo afirmó: "Tenemos que encontrar soluciones que permitan de nuevo organizar el trabajo, que cada innovador sienta el apoyo acorde con la necesidad del trabajo que realiza. Solo así podremos tener buenos resultados y resolver nuestras dificultades con nuestros recursos".

Urge ahora junto al apoyo del sindicato, la unión entre la administración en cada terminal y la propia empresa, para resolver en conjunto las limitaciones. Ante la carencia de piezas urge más que nunca organizar y dar cauce a la labor creativa de los aniristas de transporte.



DENTRO DEL PAIS, y en los innovadores, también está la solución a este problema.

UN PASO A FAVOR

A pocos días de la terminación de un proyecto, que incluye la construcción de dos nuevas plantas de taller, una valla de fregado y la reparación del patio, los cambios son notables en la terminal de ómnibus de Miramar.

Los conquistas revolucionarias alcanzadas rebasaron tus sueños. La alfabetización no es una meta, pues los trabajadores andan por el noveno grado, los niños y jóvenes pueden lograr lo que su talento y dedicación les permite; ellos saben que este presente costó grandes sacrificios y que en nuestro país no se vivía con la seguridad y la libertad que hoy disfrutamos; nuestros índices de salud son comparables a los de países desarrollados, nuestra economía se diversifica y desarrolla, con grandes esfuerzos e inquebrantable firmeza avanzamos en todos los frentes de la construcción de una Patria nueva y de un hombre nuevo. Nuestro pueblo, y en especial su juventud, ha escrito hermosas páginas importantes, los yanquis no mandan aquí, somos libres, dueños de nuestros destinos y orgullosos de ellos.

Illego.



Las conquistas revolucionarias alcanzadas rebasaron tus sueños. La alfabetización no es una meta, pues los trabajadores andan por el noveno grado, los niños y jóvenes pueden lograr lo que su talento y dedicación les permite; ellos saben que este presente costó grandes sacrificios y que en nuestro país no se vivía con la seguridad y la libertad que hoy disfrutamos; nuestros índices de salud son comparables a los de países desarrollados, nuestra economía se diversifica y desarrolla, con grandes esfuerzos e inquebrantable firmeza avanzamos en todos los frentes de la construcción de una Patria nueva y de un hombre nuevo. Nuestro pueblo, y en especial su juventud, ha escrito hermosas páginas importantes, los yanquis no mandan aquí, somos libres, dueños de nuestros destinos y orgullosos de ellos.

ras alguno del de la organización que a veces traías en el bolsillo; eres capaz de pasarle días enteros sin un bocado de alimento. Todas tus energías, todo tu pensamiento, toda tu vida estaba dedicada a una causa muy grande, a una tarea muy hermosa: la lucha por la liberación de tu Patria. Procedías de un hogar humilde, tu padre había muerto cuando aún no tenías dos años y tu mamá pasó muchas vicisitudes para criarlos. Ella cuenta que para aliviar la situación familiar te inter-no en un colegio cuando tenías seis años pero que te sacó al poco tiempo porque tu decías que "allí estaba como preso". Tu niñez fue dura. Con pocos años vendiste frutas, chapeaste solares para ganar unos centavos en tu natal Candelaria y pronto formaste

UN PASO A FAVOR

A pocos días de la terminación de un proyecto, que incluye la construcción de dos nuevas plantas de taller, una valla de fregado y la reparación del patio, los cambios son notables en la terminal de ómnibus de Miramar.

Más de 10 horas por día y cada sábado laboraron los compañeros de la agrupación 1, subordinada a la subdirección de construcción de la empresa de Omnibus Urbanos, con el apoyo de 15 choferes de esa base, quienes no repararon ni en lluvias, ni en mal tiempo, y mucho menos en las dificultades objetivas.

Porque no fue fácil —señala Israel Berrio, subadministrador del centro— emprender la pavimentación de 8 mil 100 metros cuadrados en el parqueo y con-



Paño a paño avanza la pavimentación del patio.

propósitos para lo cual fue creada esa terminal.

Pablo José Carmona, chofer de la 194, dice su paso al frente: realmente me siento mejor que nunca trabajando en la

construcción del área, viendo crecer mi empeño tras cada paño terminado.

Marino Guiver, chofer de la 420 no tuvo tiempo para contestar y mucho menos interés en desatender su trabajo, carrilla en mano gritó: ¡Parar! ¡Jamás! La cadena hay que seguirla...

Así se expresan los obreros de la brigada, quienes aún tienen camino por pavimentar y días contados para terminar.

Claro que a la terminal nueva, criterios de organización del trabajo superiores, que ayuden a aliviar la actual situación de ese centro y las dificultades para cumplir el plan de viajes diario, en el que de cierta forma ha incidido la labor constructiva.

Stalina Pérez
Fotos: Eliecer Camaraza



Durante 8 meses se han realizado trabajos de mecánica en el patio, e incluso fuera de la base.

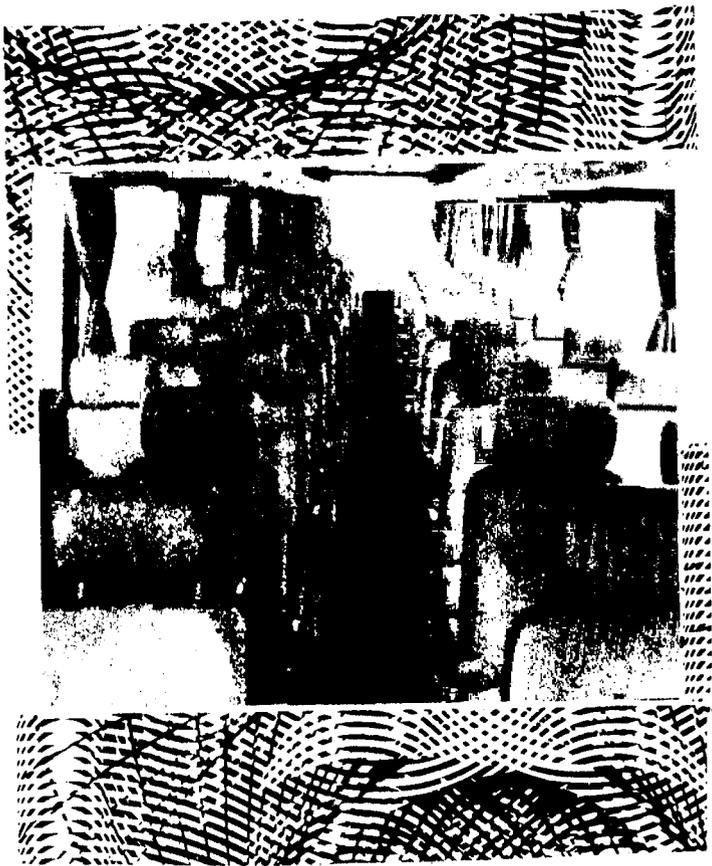
tinuar prestando servicio. Los mecánicos incluso han tenido que trabajar en la calle. En los ocho meses transcurridos desde que se inició la obra, han sido reparadas en el piso cuatro cajas de velocidad.

Así, día tras día, ajustándose a los problemas objetivos que inciden en la transportación de pasajeros en la capital, enfrentando el déficit de piezas de repuesto, agregados y el estado técnico de los equipos, el colectivo se esfuerza por tener en disposición el parqueo.

Las condiciones de trabajo serán las idóneas en un futuro próximo, y ese factor permitirá mejorar en cierta medida los



Marino Guiver no tuvo tiempo para detenerse.



del Colmillo actual, pues cuenta con 42 asientos para pasajeros. El motor es Taíno de 280 caballos de fuerza, caja mecánica de seis velocidades con multiplicación en la sexta. La pizarra del vehículo también es cubana.

Actualmente en la **Evello Prieto** está garantizado el suministro para los diez primeros equipos de este tipo, de un plan superior a los cuarenta. Esto denota que el ritmo de producción y el plan estipulado deben tener dificultades.

—La incorporación de los primeros ómnibus cubanos a los itinerarios nacionales abre la posibilidad real de una mejora notable en el servicio, permitiendo un comportamiento satisfactorio de los principales indicadores de nuestra empresa, tales como la salida en hora, programación de los viajes, elevar las salidas y aumentar el número de pasajeros a transportar, fundamentalmente en los últimos meses del año, que es cuando pensamos que lleguen y por coincidir con una alta demanda de la población, manifestó a **Transportes Andrés Reyes**, vicedirector general de Omnibus Nacionales, quien añade:

—Aunque insistimos con la entidad del SIME que los ómnibus que se fabriquen deben tener las características técnicas acorde al régimen de explotación nuestra.

**PRECIO DE UN OMNIBUS PARA EL TRANSPORTE
INTERPROVINCIAL
EN MONEDA LIBREMENTE CONVERTIBLE:**

En 1976 un HINO RV 850 P costaba	29 mil dólares
En 1984	80 mil dólares
Actualmente	vale más de 110 mil dólares

Mercy Horta

Por mucho que
derrota que le
Superior de Cultu
cia, en el partid
torneo selectivo
memoria de Wal

Por Ricardo Quiz
Habrá que
día para co
selectiva de p

Entre jueves y do
José María Pérez,
la confrontación c
la natación cuban
vieron en 1988, u
rollo. Esta comp
parte del ciclo de
1989, que comen
ondinas y ritones
último. Se compit
de curso corto (

tiene carácter sel

Ahí están los casos de Leonor Borrell o María Elena León, dos
baluartes del equipo Cuba que cuando defienden al terruño hay
que verlas como se entregan por completo. Junto a ellas, Grisell
Herrera, Odalis Alfonso y Bárbara Castillo se convirtieron en cin-
co mujeres de oro que se echaron encima el peso del quinteto.
Ciertamente es que el elenco adolece de no contar con una reserva
capaz de mantener el ritmo de juego de los regulares. En eso ur-
ge trabajar para que no ocurra aquello de: "camarón que se
duerme...".
Primero fueron los lobos quienes se erigieron monarcas por
cuarto año. Ahora las lobeznas supieron empujarse bien alto para
brindar otra alegría de nivel a la edición de una provincia que
mucho respaldó a los dos equipos y donde el baloncesto debe
erizarse como deporte del año.

En anterior comentario señalaba que las lobeznas en cada sa-
lida mostraban garra y amor a la bandera de la provincia y eso
es muy importante porque es un aspecto que en sentido general
hay que recuperar, porque en esta dirección se ha perdido te-
renio.
Por Francisco Matanzas
MATANZAS.- Lo confieso. Fui de los que pensó y escribió que
esta temporada de la liga superior femenina del baloncesto el ti-
tulo quedaría en poder de Matanzas, equipo que vino rindiendo
un formidable desempeño. La realidad demostró todo lo contrario,
porque Villa Clara coronó por tercer año consecutivo, aun con una
vuelta por jugarse en la capital.

Felicidades, Villa Clara! Congratulaciones, lobeznas Nacional (f) de baloncesto

Los acontecimientos son... en ambas zonas, que creo oportuni-
tarios los juegos tendrán lugar los
En occidente tendrán lugar los
topes de casa, pero en oriente, Cien
visita a Sancti Spiritus, Gramma a
Villa Clara a Las Tunas y Guai
Santiago de Cuba.
!Qué pleito el de Matanzas! Cuatro dobles
jugadas a cargo del cuadro Henegueros,
dos outs importantísimos en la goma y la mi-
tad de hits que sus rivales, pero tres de ellos
más allá de los límites.
El más largo, porque puso a correr a todo
Industriales.



Una magnífica lección de la capacidad de nuestro pueblo

Expresó el Comandante en Jefe en el acto de entrega del ómnibus articulado 350, ensamblado en la fábrica Evelio Prieto, de Guanajay

Seguiremos de cerca el trabajo de ustedes, el esfuerzo, los éxitos, las actividades del colectivo en este propósito de convertir la fábrica Evelio Prieto en una gran industria, en una industria ejemplar, expresó el Comandante en Jefe Fidel Castro, al resumir el acto de entrega del ómnibus articulado 350.

Un gran esfuerzo realizaron los trabajadores de esta entidad para terminar en sólo cinco meses los articulados, y a la vez cumplir los planes de producción de otros ómnibus, lo que fue posible trabajando sábados no laborables y domingos, días feriados y jornadas extendidas, y se crearon brigadas rojas, las que junto al resto de los obreros aportaron más de 40 000 horas de trabajo voluntario.

El Comandante en Jefe dijo que el éxito productivo de la Evelio Prieto aliviará los problemas de transporte que afronta la capital, a la cual se destinaron 250 ómnibus y destacó que también significa una ayuda al resto de las provincias, que en estos meses han recibido algunos de estos vehículos.

Fidel informó que en Ciudad de La Habana el número de viajes se ha elevado de 24 000 a 27 000 diarios y en enero se aspira a llegar a 28 000 e incrementar la cifra en febrero, al contar con mayor cantidad de ómnibus, las labores de reparación y otras medidas organizativas.

Dijo que lo más importante es desarrollar una fábrica eficiente, con alta productividad y capaz de satisfacer las necesidades del país en este tipo de ómnibus y manifestó que el año próximo se

construirán en la Evelio Prieto 900 carros, entre rígidos, Laz-Kamaz, articulados, nacionales y para el turismo.

Destacó que se dan pasos importantes en la atención al hombre y que lo más difícil será resolver el problema de los techos, pues habrá que buscar soluciones sin parar la producción; señaló que se adoptaron medidas para impulsar el taller de prensa que estaba virtualmente parado.

El Comandante en Jefe refirió la posibilidad de agregarle a la industria una fábrica de asientos y poco a poco añadirle lo necesario para convertirla en una gran industria.

Manifestó que todo el transporte interprovincial, para el turismo e intermunicipal, tendrá que salir de esta empresa, pues antes venía de Japón, y se aspira a que aquí se alcance una producción de 2 000 ómnibus de distinto tipo cada año.

Fidel se refirió también a la calidad de los cargadores frontales fabricados en la Empresa Productora de Equipos para la Construcción, de Güira de Melena, el cual ha resistido la prueba de trabajar intensamente en el Contingente Blas Roca.

Pidió a la industria mecánica que, tomando el resultado del cargador frontal, hiciera el esfuerzo por construir un buldócer, con motor Taino de 220 caballos de fuerza y todos los componentes que puedan producirse en la nación. Aseguró que con el cargador frontal se ahorran al país la mitad de las divisas.

(SE)

MOVIMIENTO VANGUARDISTA

por Carmen Gloria Porras,
Omnibus Nacionales



EN estos años de Revolución muchas han sido las ideas llevadas a la práctica por nuestros trabajadores con el objetivo de alcanzar cada vez más, mejores índices en la producción, por encima de estos propósitos hechos realidad, sobresale la creación del Movimiento de los Destacados, el cual a lo largo y ancho del país dio un fuerte impulso a la emulación socialista y ha agrupado en su seno a los obreros más destacados en su labor.

A ésta influencia no escapó la Empresa de Omnibus Nacionales y en 1983, surge por iniciativa de los choferes de la Base Augusto César Sandino, el Movimiento de los Destacados, con el propósito fundamental de realizar aportes a las Milicias de Tropas Territoriales y estimular con el esfuerzo individual y colectivo al resto de los trabajadores en la emulación.

Actualmente el grupo está compuesto por trece compañeros, de los cuales cinco ostentan la condición de Vanguardia Nacional del Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte. Entre ellos se ha desarrollado una emulación fraterna por sobrecumplir las metas de cada año sin dejar de observar el adecuado mantenimiento y cuidado de los equipos.

Considerables aportes a las MTT ha efectuado este colectivo obrero desde su creación. De ello son una muestra los once mil 869 pesos donados en el primer semestre de 1986 y el aumento a doce mil 325 en igual período del actual año.

Debemos señalar que las horas trabajadas por estos choferes corresponden a carretera y a labores que realizan en el taller para ayudar al mantenimiento de los ómnibus y de esta manera agilizar las salidas en el menor tiempo posible.

Constituye un compromiso para estos obreros el ofrecer un trato amable y cortés a los pasajeros que utilizan el servicio interprovincial, al mismo tiempo que brindan un buen ejemplo de los deberes a cumplir por las tripulaciones en servicio.

En una oportunidad conversamos con Faustino San Emeterio iniciador del Movimiento, y uno de sus más entusiastas promotores, sobre el futuro de esta organización y él nos manifestaba que



foto de Rubén Muñoz

las perspectivas eran muy optimistas, el movimiento había crecido a un ritmo muy rápido y se esperaba la incorporación de choferes jóvenes los cuales constituirían la piedra angular del grupo.

Diferentes obras sociales del municipio han conocido de las hazañas de estos hombres a través de los aportes voluntarios realizados en la construcción del consultorio del Médico de la Familia y las Microbrigadas del centro.

El apoyo brindado por las organizaciones políticas y de masas conjuntamente con la administración del centro, ha sido decisiva en los resultados obtenidos por el Movimiento de los Destacados,

Ofrecer un trato amable y cortés constituye un compromiso inviolable para los trabajadores del Movimiento Destacado.

la actitud de estos trabajadores ha sido estimulada en numerosas actividades poniendo de relieve el ejemplo que ellos transmiten a su colectivo laboral.



Primer lote de ómnibus donado por la Alcaldía de Milán a La Habana

● Se compone de 30 equipos que se incorporarán al servicio en enero ● Agradeció Pedro Chávez la muestra de solidaridad

● Deseamos agradecer en nombre del pueblo de la Ciudad de La Habana a la Alcaldía de Milán, el inolvidable gesto de amistad que ha tenido esa importante ciudad italiana con los capitalinos al donarles estos 30 ómnibus iniciales de un lote aproximado de 300 que en los próximos años harán llegar gratuitamente a la capital del país, expresó Pedro Chávez, presidente del Poder Popular en Ciudad de La Habana, al recibirlos oficialmente ayer en el puerto habanero.

Esta ayuda concreta de los milaneses a los habaneros —agregó Chávez— es aún más solidaria si se conoce la crítica situación del transporte urbano en Ciudad de La Habana, pues ella contribuye a aliviar el déficit de ómnibus que padecemos.

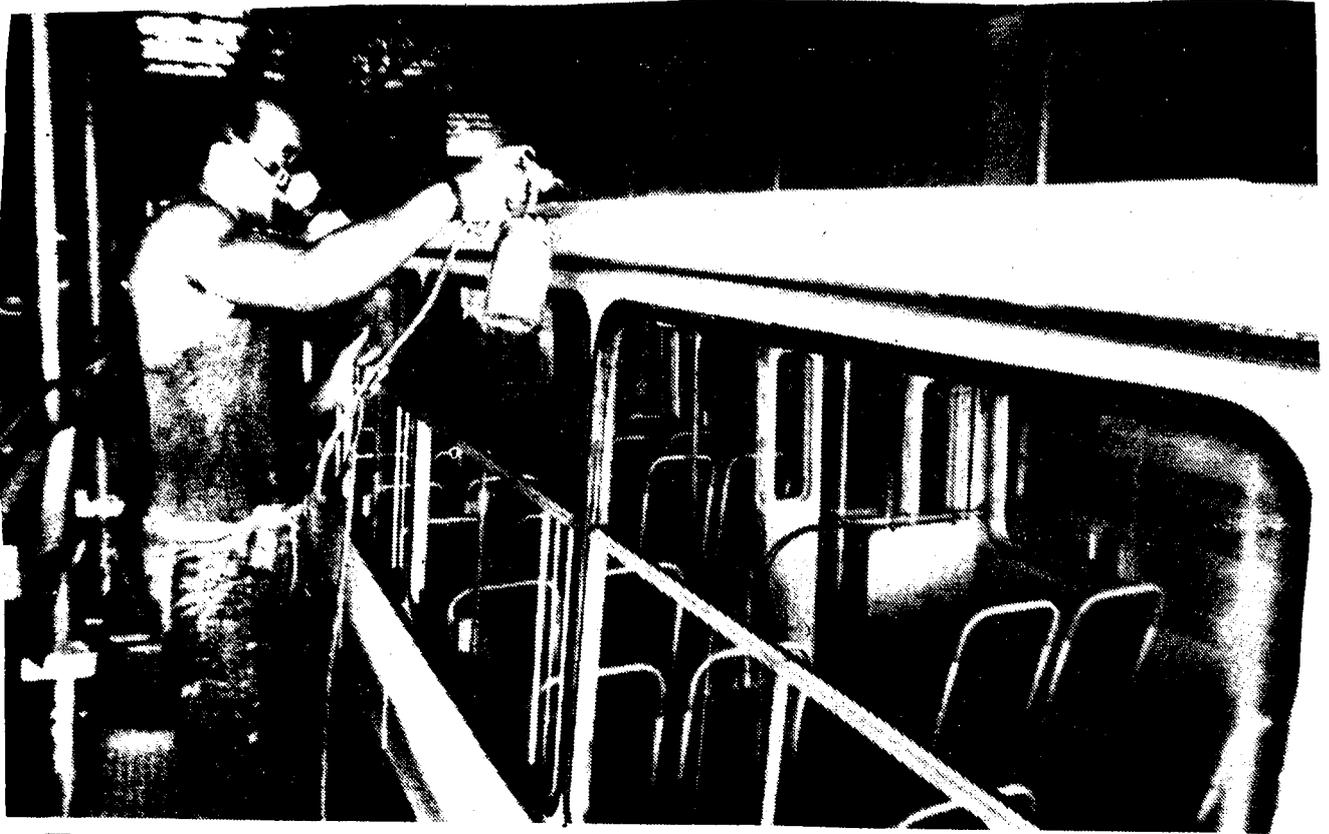
El Presidente del Poder Popular en la capital recordó que esta no era la primera vez en que se manifestaba la generosidad y solidaridad de los italianos con Cuba, pues en varias ramas de la economía nacional la presencia de sus equipos, tecnologías, asesoramiento y transmisión de experiencias era destacada, como en el caso de la alimentaria, automotor, medicamentos, gastronomía y recientemente en el equipamiento y asesoramiento en panaderías y dulcerías de Ciudad de La Habana, especialmente en las que se construirán entre los años 1990 y 1991.

Los ómnibus marca FIAT, de petróleo, estuvieron hasta hace poco tiempo transitando por calles y avenidas de Milán, se les reparó y fueron trasladados hasta el puerto de Génova, desde donde el barco Standwear, operado por Cuba, los condujo hasta La Habana.

Cuando esta edición de Granma esté circulando, ya los 30 ómnibus se habrán desembarcado —por decisión de los obreros portuarios— y situados en el muelle listos para partir hacia su terminal. En los primeros días de enero se verán transitando en las horas pico, principalmente en el municipio Plaza, en dos rutas: desde Ciudad Deportiva hasta G y Tercera y regreso, y desde Línea y 18 hasta Prado y Virtudes. Ya fueron seleccionados los choferes que van a conducirlos.

Durante el acto de recibimiento de la donación, Gioacchino C. Trizino, encargado de negocios en la embajada de Italia en Cuba, tuvo palabras de reconocimiento hacia la Alcaldía de Milán y la Empresa de Transporte de esa ciudad, y dijo sentirse feliz por constatar la creciente colaboración y amistad entre las ciudades italiana y cubana y entre los dos países:

● Orlando Gómez
Foto: Orlando Cardona



En septiembre comienza la fabricación de los ómnibus articulados

SE EFECTUAN cambios tecnológicos necesarios para su producción. Satisfactoria respuesta de los suministradores

LA EMPRESA Productora de Omnibus Evelio Prieto, de Guanajay, acomete los cambios tecnológicos necesarios en la línea de producción que fabricará los 250 ómnibus articulados, necesarios para la capital.

Ese proceso se mantendrá durante todo este mes y en el próximo comenzará la producción. Para lograr este propósito se trabaja como promedio 10 horas y se intensifica la labor de captación y adiestramiento de los obreros que posibilitarán la implantación del doble turno.

Pedro Díaz, director de la productora habanera, señaló que la fábrica tunera Paco Cabrera cumplió con los com-

promisos de entrega de perfiles y tubos laminados, y valoró de satisfactoria la respuesta de los demás suministradores.

Paralelamente al esfuerzo que se materializa para la construcción de los articulados, se culminó el ensamblaje de los 208 ómnibus LANZ suburbanos, cuyos primeros 130 se entregarán en septiembre.

La fabricación de los ómnibus nacionales marcha a buen paso y en ensamblaje ya están 8 de los primeros 10 que se construirán este año. (Claribel Terré Morell; foto: Juan Manuel Díaz)



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

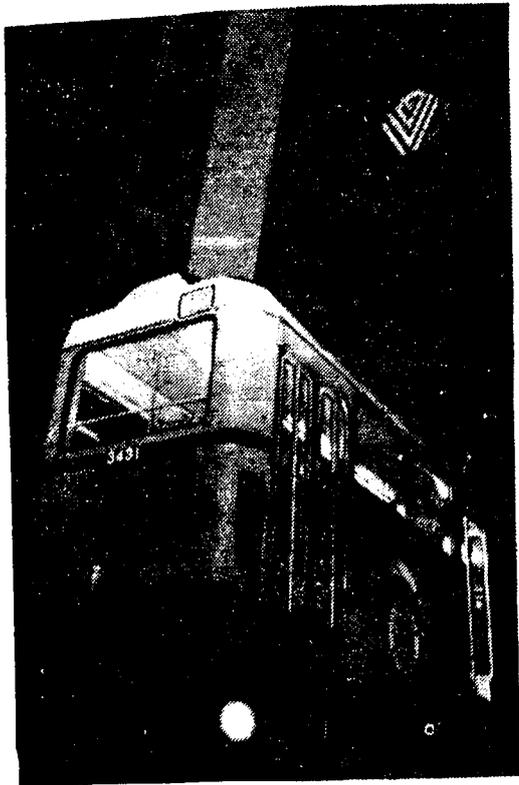
Brió-tico : Juventud Rebelde

Fecha : 28/dic/1988

DE MILAN A LA HABANA

La solidaridad
las trajo.
Cuidarlas debe
ser nuestra
mejor respuesta

Foto: Guillermo de Jesús
(Lea la última)



Omnibus donados por Italia

GRATITUD ES CUIDARLOS

Por José Alejandro Rodríguez
Foto: Guillermo de Jesús

La Alcaldía de la ciudad de Milán ha cristalizado la generosidad del pueblo italiano en el gesto de donar autobuses a la ciudad de la Habana.

Para quienes los vieron por primera vez, recuerden que Pablo Dario Cid alineó con Rolando Cardó (rt), Raúl González (2b), Mariano Marín (bd), Víctor Rodríguez Sarduy (c), Víctor Martínez (c) y Rolando Cardó (rt).

Abarroto el parque José Ramón Capero, para apoyar a un Ciego de Avila que parece un intruso, en tan alto lugar de la tabla.

El acumulado de los dos primeros partidos de la clasificación, con un total de 14 puntos, es el mismo que el de los dos cuadrangulares de Kinderhook Park, que se ven firmes en su camino a la clasificación.

mos a la realidad de nuestro transporte urbano.

También debe conocerse que este campeonato de pelota cubana se jugará en el estadio de la Habana.

Este jueves, la XXVIII Serie Nacional de Béisbol entrará en su receso de fin de año, el cual se extenderá hasta el martes tres de enero.

Mientras, el zurdo Juan Ramírez ponchaba a 14 tuneros allá en Sancti Spiritus, y el villacraño Riscart a nueve oponentes en Guantánamo.

Este jueves, la XXVIII Serie Nacional de Béisbol entrará en su receso de fin de año, el cual se extenderá hasta el martes tres de enero.

Mientras, el zurdo Juan Ramírez ponchaba a 14 tuneros allá en Sancti Spiritus, y el villacraño Riscart a nueve oponentes en Guantánamo.

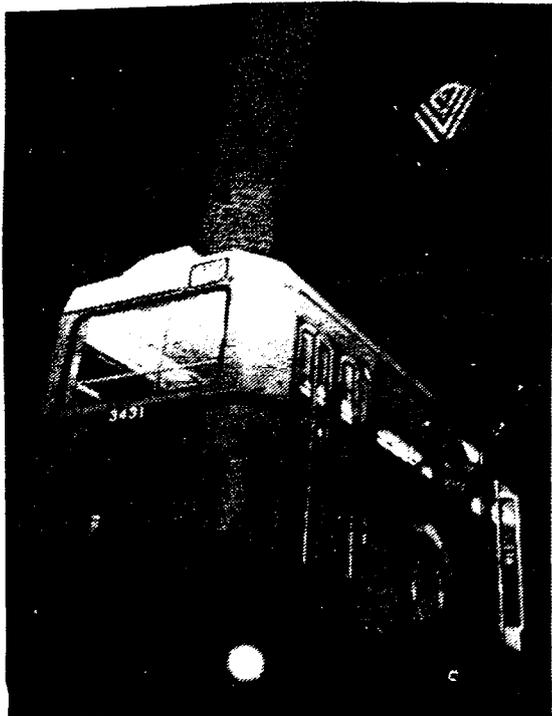
En la frialdad de los números, industriales —que descansan— y Henequeneros, se ven firmes en su camino a la clasificación.

DE MILAN A LA HABANA

La solidaridad
los trajo.
Cuidarlos debe
ser nuestra
mejor respuesta

Foto: Guillermo de Jesús

(Lea la última)



Omnibus donados por Italia

GRATITUD ES CUIDARLOS

Por José Alejandro Rodríguez

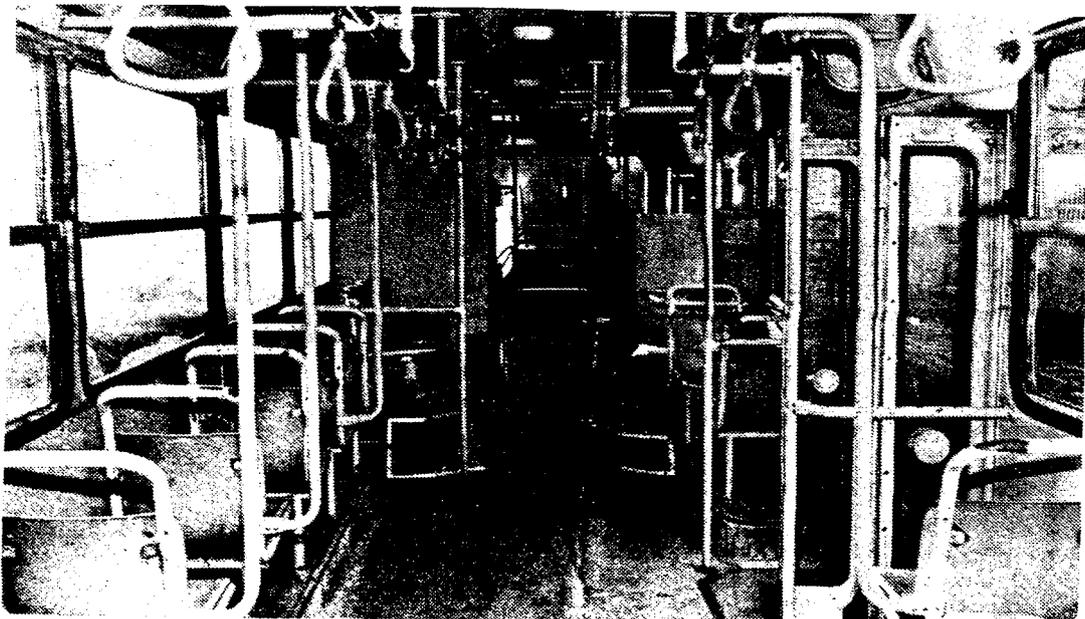
Foto: Guillermo de Jesús

La Alcaldía de la ciudad de Milán ha cristalizado la generosidad del pueblo italiano en el gesto de enviarnos, de allende los mares, una donación de ómnibus para el transporte urbano de la capital, en momentos en que este sector afronta serias dificultades y busca soluciones.

Ya el primer lote de 30 está aquí, y pronto entrará en servicio en horarios pico (de 6 a 9 de la mañana y de 2 a 7 de la tarde) en dos rutas: desde Ciudad Deportiva hasta G y Tercera, en Plaza; y la otra desde Línea y 18

unos a la realidad de nuestro transporte urbano.

También debe conocerse que este cargamento fue transportado, en medio de condiciones muy azarosas, por la tripulación cubana del buque Standwear: mal tiempo en el Mediterráneo, averías que pudieron ser significativas si el capitán Lózaró Valle, cuando arribaron a Palma de Mallorca, no hubiera convencido a los estibadores de ese puerto —que permanecían en huelga— para que violaran el paro sólo por unas horas, y aseguraron la carga con la única mención de que iba destinada al pueblo cubano.



Vista interior de uno de los ómnibus recibidos de Italia

hasta Prado y Virtudes.

Esos ómnibus circulaban hasta hace poco por las calles de la norteña e industrial ciudad italiana, y llevaban hasta diez y 12 años en explotación. Por eso, nos llamó la atención el buen estado en que se encuentran y el cariño que deben haber recibido para estar en tan buena lozanía. Bien merece que se les dedique un espacio al tema, y lo traspole-

Por eso, los choferes y mecánicos seleccionados para operar esos equipos, y los pasajeros que los abordaremos en breve, no deberemos olvidar nunca tantos gestos solidarios que hicieron posible su presencia aquí. El cariño entre los pueblos se plasma con hechos como éste. Y nuestro agradecimiento irá, allende los mares, con el cuidado que les profesamos.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

¿POR QUE LA CRISIS?

ANTE LA PROXIMIDAD del IV Congreso del Sindicato de Transporte y la rendición de cuenta del MITRANS al Poder Popular, trabajadores de la Empresa de Omnibus Urbanos analizan los problemas



QUIRINO Ortega

Para sus pasajeros
EL MEJOR TRATO



En la reunión se conoció acerca del plan de desarrollo del sur oriental, que ejecutará la fuerza constructora del Ministerio del Interior repartida en tres agrupaciones que edificarán importantes obras en los parques Bacongo y Turquino y los municipios de Songo-La Maya, Julio Antonio Mella, III Frente y Santiago de Cuba, entre otros.

Para saludar el aniversario 30 del triunfo de la Revolución prevén terminar la villa turística El Salón, recorros de Daiquiri, Siboney y Siboney, servicio de Verraco, así como las paradas de omnibus, Campismo Río la Mula, cabañas del río Dan y la comunidad artística de Aserradero, en Guama.

Esteban Lazo expresó la necesidad de lograr un mayor nivel de organización, disciplina, control y ejecución en cada inversión, con vistas a cumplir con calidad y en el tiempo previsto.

Dijo finalmente que el programa constructivo del territorio para los dos años y medio próximos es amplio y requerirá de importantes fuerzas de constructores como los del MININT, quienes también tienen el propósito de continuar aportando sus esfuerzos al impulso del desarrollo integral de la provincia.

La inversión esta prevista terminarse en el IV Congreso del Partido en 1990 y contará con unas 200 habitaciones, en tanto servirá de punto de partida a la edificación de diversas instalaciones turísticas proyectadas para esa región de mar y montaña con singulares condiciones y bellezas naturales.

La moderna instalación turística se iniciará con el movimiento de tierra, que realizará la agrupación constructora Orlando Pantoja, integrada por oficiales y combatientes del Ministerio del Interior y otras fuerzas del MININT.

Lo anterior se informó en una reunión pre-costa sur de la Sierra Maestra.

dante en jefe, Fidel Castro, en relación con zará a construir a partir de la próxima semana, en respuesta al llamado del Comandante en jefe, Fidel Castro, en la zona de desarrollo del turismo en la zona de la costa sur de la Sierra Maestra.

Político y primer secretario del Partido en el territorio; Eddy Fernández, miembro del Comité Central y presidente del órgano de Gobierno en la provincia, y el general de brigada Roberto Valdés, delegado del MININT, entre otros.

La inversión esta prevista terminarse en el IV Congreso del Partido en 1990 y contará con unas 200 habitaciones, en tanto servirá de punto de partida a la edificación de diversas instalaciones turísticas proyectadas para esa región de mar y montaña con singulares condiciones y bellezas naturales.

La moderna instalación turística se iniciará con el movimiento de tierra, que realizará la agrupación constructora Orlando Pantoja, integrada por oficiales y combatientes del Ministerio del Interior y otras fuerzas del MININT.

Lo anterior se informó en una reunión pre-costa sur de la Sierra Maestra.

dante en jefe, Fidel Castro, en relación con zará a construir a partir de la próxima semana, en respuesta al llamado del Comandante en jefe, Fidel Castro, en la zona de desarrollo del turismo en la zona de la costa sur de la Sierra Maestra.

Político y primer secretario del Partido en el territorio; Eddy Fernández, miembro del Comité Central y presidente del órgano de Gobierno en la provincia, y el general de brigada Roberto Valdés, delegado del MININT, entre otros.

La moderna instalación turística se iniciará con el movimiento de tierra, que realizará la agrupación constructora Orlando Pantoja, integrada por oficiales y combatientes del Ministerio del Interior y otras fuerzas del MININT.

La inversión esta prevista terminarse en el IV Congreso del Partido en 1990 y contará con unas 200 habitaciones, en tanto servirá de punto de partida a la edificación de diversas instalaciones turísticas proyectadas para esa región de mar y montaña con singulares condiciones y bellezas naturales.

ENFRENTAR PROGRAMA DE CONSTRUCCION EN SANTIAGO DE CUBA



creando problemas. Entre ellas se cuentan Feliciano y El Bosque, en Boyeros, Hemingway I y Hemingway II, en San Miguel del Padrón, y La Juventud, en Guanabacoa, informaron.

—Las demás sí tienen, o pueden darseles, una función. Ahora el Comité Ejecutivo es el que debe actuar. (Ivette Villaseca Padrón)

El Comité Ejecutivo de la Empresa de Omnibus Urbanos, en una reunión pidiendo que se hiciera un análisis para saber quiénes estaban utilizando estas obras y el estado técnico en que se hallaban. Así al conocerse los organismos a los cuales beneficiaría cada una de ellas, se determinó que serían los encargados de su cuidado.

—Se discutió con los usuarios,

¿POR QUE LA CRISIS?

ANTE LA PROXIMIDAD del IV Congreso del Sindicato de Transporte y la rendición de cuenta del MITRANS al Poder Popular, trabajadores de la Empresa de Omnibus Urbanos analizan los problemas



QUIRINO Ortega



ALREDEDOR DE UN MILLON de pasajeros se trasladan diariamente por este medio en la capital; la seguridad de ellos depende en buena medida del chofer.

A PESAR DE LA falta de piezas, en los talleres se trabaja por poner en disposición la mayor parte del parque.

Por CLARIBEL TERRE MORELL
Fotos: MONTALVAN Y ARCHIVO

EL PROXIMO mes de septiembre se efectuará en Ciudad de La Habana el IV Congreso del Sindicato de Trabajadores del Transporte, el cual analizará los diversos problemas que inciden en el sector. Desde ahora los transportistas se preparan para discutir y dar respuesta a las dificultades. Entre los puntos que se abordarán estará la situación del transporte en la capital.

Cinco vanguardias nacionales y tres trabajadores destacados: cinco choferes, un mecánico, un electricista y un auxiliar de tráfico analizan las causas que a su juicio inciden en este problema y cómo podrían solucionarse.

SELECCION DEL PERSONAL

Mario González, chofer, Vanguardia Nacional: "Si tenemos en cuenta que solo en la capital se transportan en los ómnibus alrededor de un millón de pasajeros diariamente, el hombre que trabaja en ellos tiene que tener conciencia de la importancia de su labor.



JULIO Roche

Realmente en estos momentos no hay una rigurosidad en la selección del personal, no solo por parte de la empresa, sino de los que disponen de la fuerza de trabajo. Se habla de crear una plantilla suplementaria, pero si no se hace a partir de este concepto, volveremos a tener los mismos problemas.

"Es cierto que ahora se dan casos de ausentismo y que esto afecta el trabajo, pero aunque hay que luchar por acabar con esta indisciplina, no es la causa fundamental de la crisis del transporte".

ATENCION AL HOMBRE

Quirino Ortega, chofer, trabajador destacado: "Ahora se puede hablar de atención al hombre, antes no; las visitas de los funcionarios se limitaban a la administración y no se indagaba por los problemas de los obreros.

"Todavía quedan detalles en los que hay que trabajar, durante tantos años sin atención y con el poco cuidado de los trabajadores, el estado de las instalaciones en muchas terminales no es el mejor".

FALTA DE PIEZAS Y CALIDAD EN LAS REPARACIONES

Diego Francisco Recio, chofer, Vanguardia Nacional: "La falta de piezas es grande, pero no se está haciendo todo lo posible en las terminales para recuperar los agregados menores. Ni todos los choferes cuidan igual el vehículo".

Eloy Nuevas, mecánico, Vanguardia Nacional: Hay veces que la guagua llega acabada de reparar de la Planta El Naranjito y tiene los mismos problemas u otros".

Angel Pérez Meroles, chofer, Vanguardia Nacional: "Si no hay agregados y las piezas son viejas, no puede haber garantía para la reparación".

Mario González: "Sin embargo, hay que decir que se está trabajan-

do contra todas las dificultades en los talleres y en la calle".

LA ANIR

Julio Roche, electricista, mejor trabajador: "La ANIR puede ayudar mucho en los talleres, atendiendo a la situación actual".

Meroles: "Pero no funciona, hay compañeros a los que nunca se les cita para las reuniones".

Mario González: "Hay otros que trabajan por su cuenta porque no tienen el apoyo necesario. La ANIR tiene que verse con igual importancia por parte del sindicato, la administración y el Partido; solo con el apoyo de todos esta será efectiva".

PAGO POR ANTIGUEDAD Y VINCULACION

Segundo Torres, trabajador destacado, mecánico: "El pago por antigüedad a los mecánicos de la capital va a detener el éxodo hacia otros puestos de trabajo. La labor no es fácil, y más con las dificultades que hay ahora. La medida es justa".

Eloy Nuevas: "La vinculación está en dependencia de tu esfuerzo, pero hay que laborar parejo atendiendo al estado físico del parque".

LA PANZA

Mario González: "El número de choferes cobrando panza se incrementa, pero el problema mayor en este sentido es la falta de ómnibus para trabajar".

TRASBORDOS

Mario González: "El número de trasbordos es grande y puede haber algunos choferes que lo hagan intencionalmente, pero no es la mayoría. Nadie quiere enfrentarse a la población cuando esto ocurre. La realidad es que la calidad de las reparaciones no siempre puede ser



DIEGO Francisco Recio



ELOY Nuevas



ELIO Suaid



EN CADA ómnibus se han colocado canceladores en los cuales el pasajero pondrá el ticket de 10 centavos.

Por primera vez en Cuba cobro mecanizado en ómnibus urbanos

George Bush, que le sucederá en la Casa Blanca el próximo 20 de enero, dijeron portavoces oficiales. Los líderes israelíes, sin embargo, denunciaron hoy la medida norteamericana y rechazaron las afirmaciones de Washington de que el diálogo con la OLP puede alentar el proceso de paz y negociaciones directas entre las partes para resolver el conflicto regional. (Más informaciones en la página 7)

comunicación telefónica de Palletrau con la OLP. El secretario de Estado norteamericano, George Shultz, anunció anoche que Estados Unidos estaba dispuesto a comenzar un diálogo sustantivo con la OLP. La decisión de Shultz, que hace poco más de dos semanas negó un visado a Arafat para hablar ante la ONU, en Nueva York, alegando el carácter terrorista de la OLP, tiene el respaldo no solo del presidente saliente, Ronald Reagan, sino también de

rá conversaciones Unidos con la OLP



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



EN CADA ómnibus se han colocado canceladores en los cuales el pasajero pondrá el ticket de 10 centavos.

Por primera vez en Cuba cobro mecanizado en ómnibus urbanos

COMENZARA a aplicarse a partir del primero de enero de forma experimental, en Cienfuegos

A PARTIR del primero de enero del próximo año comenzará en Cienfuegos el cobro mecanizado del pasaje en ómnibus urbanos de manera experimental, y desde ayer se venden los tickets y tarjetas.

Según Carlos Valdés López, director de la Empresa de Omnibus Urbanos en esa ciudad, la aplicación del experimento es posible por ser esta una de las más pequeñas del territorio nacional con un parque de vehículos de poco más de 100, afectados en menor medida por la crisis del transporte.

Al ponerse en vigor este sistema la población podrá pagar de tres formas. La primera, adquiriendo un ticket de 10 centavos en los establecimientos de la red comercial. Este será ponchado al montar en las guaguas en los canceladores puestos al efecto.

También podrá comprarse una tarjeta, individual e intransferible, con un valor de 6 pesos, que da derecho al pasajero a montar en todos los ómnibus y rutas que quiera durante un mes.

En el tercer caso, solo para estudiantes, se prevé una tarjeta de bonificación valorada en 4 pesos 50 centavos.

Interrogado sobre la posibilidad de que aún de esta forma continúe la evasión del pago del pasaje, Valdés López significó que se prepara actualmente un cuerpo de inspectores, 13 de la empresa y 120 populares, que fiscalizarán esta actividad y mul-



CARLOS VALDES López, director de la Empresa de Omnibus Urbanos en Cienfuegos, explica las particularidades del cobro mecanizado.

tarán severamente a quien no cumpla con este deber ciudadano.

Entre las características del nuevo sistema de cobro mecanizado, que se utiliza ampliamente en el mundo, figura que podrá subirse al ómnibus por cualquiera de las puertas.

Se prevé que con este servicio se incremente el número de viajes, disminuya al deterioro de los ómnibus, se agilice la entrada y salida de los pasajeros, y aumenten las recaudaciones, entre otros beneficios. (Claribel Terré Morell; fotos: Hernández Izquierdo)



ANGEL Meroles



MARIO González

buena, atendiendo a la falta de piezas"

Meroles: "Uno sale de la terminal y a las tres cuerdas se rompió la guagua; muchas veces los pasajeros contribuyen a esto, porque dan golpes en las puertas, se sientan dos en un mismo asiento"

COMO VEN A LOS PASAJEROS

Diego Francisco Recio: "La opinión de los pasajeros sobre nosotros no es favorable. No somos los únicos responsables de la mala calidad del transporte"

SANTIAGO DE CUBA COMENZARAN A CON DEL PARQUE NACION

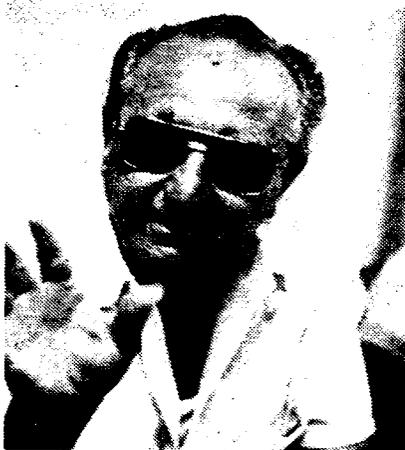
El dirigente partidista destacó que la unidad alternativa es cumplir el programa trazado para convertir la provincia en una gran obra de construcción de presas, obras de la salud, elementos prefabricados, producción de cemento y la industria de materiales. Expresó que en salud al 26 de Julio tan...

LLAMAN A REDOBLAR ESFUERZOS PARA

La necesidad de redoblar los esfuerzos, organización y aprovechamiento de la jornada laboral, con vistas a enfrentar el programa de construcción en el territorio, en salud al aniversario 30 del Triunfo de la Revolución y el IV Congreso del Partido, fueron examinados en una reunión efectuada en esta ciudad. Esteban Lazo Hernández, miembro del Buró Político y primer secretario del Partido en la provincia presidió la actividad, en la cual participaron directores de empresas de la construcción, jefes de brigadas, dirigentes del Partido y del sindicato del ramo, entre otros.

El dirigente partidista destacó que la unidad alternativa es cumplir el programa trazado para convertir la provincia en una gran obra de construcción de presas, obras de la salud, elementos prefabricados, producción de cemento y la industria de materiales. Expresó que en salud al 26 de Julio tan...

en
or
is
el
es
a-
es
s
a



ANGEL Meroles



MARIO González

buena, atendiendo a la falta de piezas"

Meroles: "Uno sale de la terminal y a las tres cuerdas se rompió la guagua; muchas veces los pasajeros contribuyen a esto, porque dan golpes en las puertas, se sientan dos en un mismo asiento, rompen los pasamanos, y en una guagua que ya está en difíciles condiciones técnicas esto se siente".

BACHEO Y DERECHO DE VIA

Mario: "La situación con los baches en la capital es muy mala; hoy los cierran y mañana se abren. En cada viaje se dañan los tubos de escape, la caja de velocidad, se afloja la carrocería, se van las suspensiones".

Meroles: "Sin contar que no se respeta el derecho de vía; uno se encuentra vehículos cargando y descargando mercancías en medio de la calle, tanques de basura interrumpiendo el tránsito".

POLITICA DE SANCIONES

Mario: "Se está aplicando rigurosamente en todas las terminales y tiene que continuar así, que en nuestros centros queden los mejores".

MOVIMIENTO DE LOS DESTACADOS

Elio Susid: "El movimiento no puede jugar todo el papel que se le asigna por la falta de guaguas, pero se hace un esfuerzo por realizar viajes voluntarios".

LA EMULACION

Meroles: "Después de un período de estancamiento comienza a dar sus frutos. La proximidad del congreso y la bandera que recorre las terminales la impulsan".

COMO VEN A LOS PASAJEROS

Diego Francisco Recio: "La opinión de los pasajeros sobre nosotros no es favorable. No somos los únicos responsables de la crisis del transporte, y, aunque tratamos dentro de las limitaciones de brindar un buen servicio, necesitamos de su ayuda".

Meroles: "Para que todos los pasajeros paguen la guagua hay que convertirse en mago o en «buena gente»: «¡Oye!, págame que yo vivo de esto, amigo». Y cuando montan por atrás son pocos los que mandan los medios".

Mario: "La ayuda de la policía podía ser más efectiva en apoyo al chofer".

Elio: "Algunas veces uno opta por dejar las cosas como están, porque hay choferes que han sido agredidos por pasajeros que no querían pagar y lamentablemente el resto de los que viajaban en la guagua no intervinieron".

Mario: "También hay choferes que no son tan correctos como debieran ser, y dan lugar al malestar entre la población".

SOLUCIONES

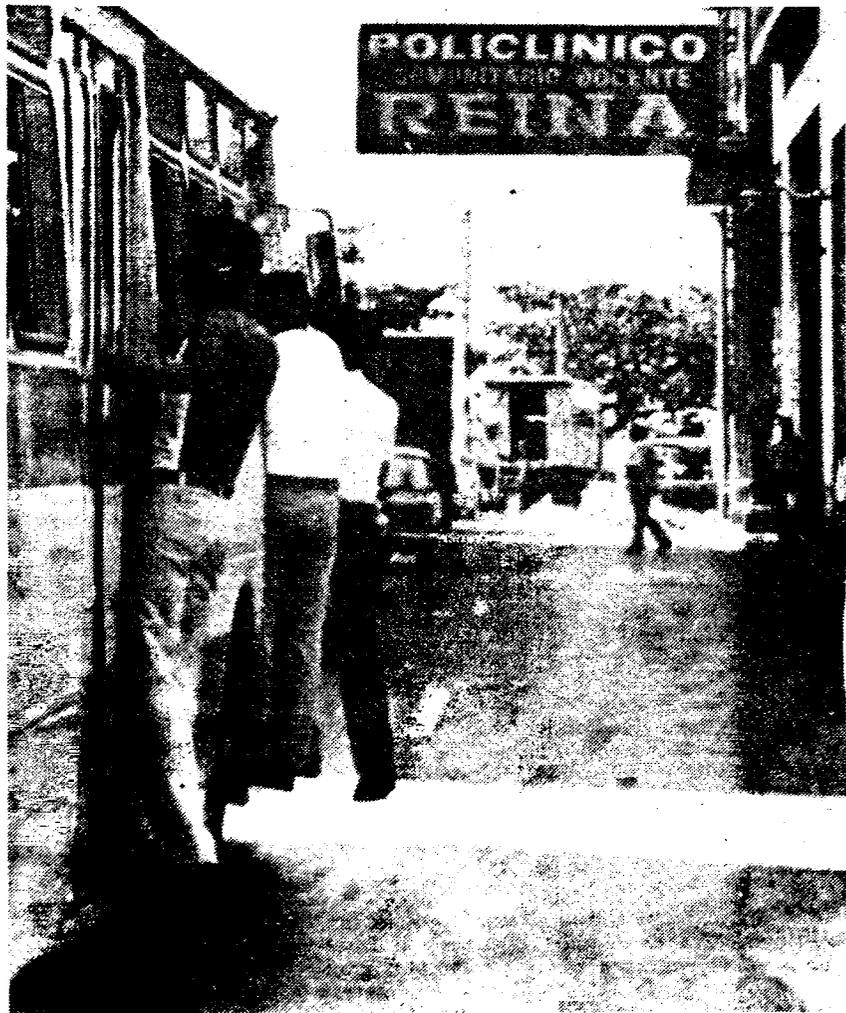
Mario: "Las habrá cuando lleguen las piezas necesarias, pero ahí no termina el esfuerzo de todos; si dejamos que el parque vuelva a llegar al estado en que está, no se habrá resuelto nada".

Meroles: "Mientras, hay que seguir esforzándose".

EL CONGRESO Y LA RENDICION DE CUENTA

Roche: "Una buena ocasión para llegar a ambos con las dificultades resueltas; por lo menos las subjetivas".

Meroles: "Punto y partida para posibles soluciones".



HACIA EL MEJOR TRATO y el buen servicio también está dirigido el saludo al IV Congreso.



LA OPERACION SANTIAGO



...de la lucha por la liberación en el territorio de Las Villas, se declara territorio libre el comando central de las Fuerzas Armadas Revolucionarias (FAR) en el territorio de Las Villas, donde se desarrollaron violentos enfrentamientos hasta que se rindieron los militares el día 22.

Durante el curso de las acciones, Che se fracturó un brazo al intentar saltar una cerca, lo cual no le impidió seguir dirigiendo la lucha. Fueron hechos 76 prisioneros y se ocuparon cerca de 90 armas largas incluidos distintos tipos de ametralladoras y abundante parque.

Tanto la toma de Guayos, el 21, como la de Cabaiguan el 22, expresan la capacidad estratégica de Che para llevar a cabo la Operación Santa Clara; mientras Camillo realizaba importantes maniobras en la parte norte de la antigua Las Villas, principalmente sobre Yaguajay.

El 21 también comenzaron acciones de hostigamientos sobre Sancti Spiritus y Placetas, y que caerán dos días después. Este propio día recibían el tronar de los fusiles rebeldes por posiciones batistianas en el Frente de Camagüey y otras del IV Frente Simón Bolívar.

...de la isla, al gimen en el centro de la isla, al sellar a las tropas del ré- gimen por el río Tuinicú, por lo que paulatinamente se iban cumpliendo aspectos del plan estratégico previsto por Fidel, para sobre el río Tuinicú, por lo que paulatinamente se iban cumpliendo aspectos del plan estratégico previsto por Fidel, para sellar a las tropas del régimen en el centro de la isla, al gimen en el centro de la isla, al sellar a las tropas del ré-

El 21 fue derribado el puente sobre el río Tuinicú, por lo que paulatinamente se iban cumpliendo aspectos del plan estratégico previsto por Fidel, para sellar a las tropas del régimen en el centro de la isla, al gimen en el centro de la isla, al sellar a las tropas del ré-

El 21 fue derribado el puente sobre el río Tuinicú, por lo que paulatinamente se iban cumpliendo aspectos del plan estratégico previsto por Fidel, para sellar a las tropas del régimen en el centro de la isla, al gimen en el centro de la isla, al sellar a las tropas del ré-

...de los cerca- s refuerzos que an vulnerados o a los principales beldes mantenían oriente del país, rta la Operación

El 21 fue derribado el puente sobre el río Tuinicú, por lo que paulatinamente se iban cumpliendo aspectos del plan estratégico previsto por Fidel, para sellar a las tropas del régimen en el centro de la isla, al gimen en el centro de la isla, al sellar a las tropas del ré-

El 21 fue derribado el puente sobre el río Tuinicú, por lo que paulatinamente se iban cumpliendo aspectos del plan estratégico previsto por Fidel, para sellar a las tropas del régimen en el centro de la isla, al gimen en el centro de la isla, al sellar a las tropas del ré-

LOS 350 OMNIBUS ARTICULADOS

UNA VERDADERA PROEZA LABORAL

AFIRMO FIDEL en acto celebrado en la Fábrica Evelio Prieto

GUANAJAY, 22 de diciembre (AIN).— "Ustedes han realizado una verdadera proeza laboral" —manifestó el Comandante en Jefe, Fidel Castro, a los obreros de la Fábrica Evelio Prieto, de este municipio habanero, quienes ensamblaron en apenas cinco meses 350 ómnibus articulados.

En el acto de entrega de dichos vehículos, celebrado en la propia industria, el Primer Secretario del Comité Central del Partido apuntó que aquel éxito productivo aliviará considerablemente los problemas de transporte que afronta la capital, a la cual se destinaron 250 de ellos.

A continuación añadió que ello también significa una ayuda importante a otras provincias que en estos meses han recibido cierto número de ómnibus articulados.

Indicó que el número de viajes en Ciudad de La Habana se ha elevado de 24 mil a 27 mil diarios, y se aspira a llegar en enero a 28 mil por lo menos e incrementar dicha cifra en febrero, al tomar en cuenta la incorporación de nuevos ómnibus, los trabajos intensivos de reparación y otras medidas.

El Presidente de los Consejos de Estado y de Ministros explicó que a los trabajadores de esta fábrica y a los de la Planta Comandante Paco Cabrera, de Las Tunas, se les pidió un esfuerzo especial para enfrentar la difícil situación del transporte en el país.

"Algunos escépticos —señaló— creyeron que no se cumpliría la meta de fabricar 350 ómnibus para fines de año, pero ustedes han dado una magnífica lección sobre la capacidad de nuestro pueblo para enfrentar y resolver importantes problemas".

Señaló que esta industria se convierte en una institución fundamental, muy necesaria para resolver importantes problemas en el futuro, y puntualizó cómo en el próximo año en la industria de Guanajay fabricarán más de 900 ómnibus entre rígidos, LAZ-KAMAZ, articulados, nacionales y para el turismo.

Dijo que lo importante es el hecho del desarrollo de una fábrica eficiente, con alta productividad y capaz de satisfacer las necesidades del país en este tipo de ómnibus, en tanto subrayó los pasos que se dan para mejorar la atención al hombre.

El problema de los techos será uno de los más difíciles, puesto que habrá que buscar una solución sin parar esta fábrica, ya que esas naves tienen muchos años de construidas y resulta peligroso trabajar en condiciones de lluvia, sobre todo en algunas de las actividades realizadas en este centro.

El jefe de la Revolución se refirió a cómo había un importante taller que estaba prácticamente parado y se adoptaron todas las medidas para impulsar este taller de prensas, con el cual se incrementaría la productividad de la industria, la calidad y el aumento de su producción.

"Nos hemos hecho el propósito, pues ya tenemos muchos de los equipos de ese taller, de terminarlo e instalarle las máquinas y hacer un esfuerzo para obtener las máquinas que faltan, para lo cual aún se requieren algunos millones de dólares a fin de adquirir determinados equipos para tener un gran taller de prensas" —dijo.

Seguidamente se refirió a las obras del comedor, el cual no



estaba incluido en el proyecto de la fábrica y se comenzó su construcción por iniciativa de la dirección de la entidad, y cómo después se paralizaron las obras.

"Cuando uno ve un desaguisado como ese y que la fábrica necesita un comedor y este lleva un montón de años y no se termina, hay que remover cielo y tierra, porque una de las tareas del Partido es ver lo que pasa en todas partes, y si se encuentra una situación como esta, resolverla" —indicó.

Dijo que ante la ausencia de fuerzas para acometer la ejecución del comedor le pidió una ayuda a la brigada del Hospital Psiquiátrico de La Habana, que había construido un policlínico en Calabazar con una elevada calidad, en quienes tiene una profunda confianza.

"Así vamos resolviendo problemas —apuntó—. Si buscamos una solución para los techos, si impulsamos el taller de prensas, si hacemos el comedor y todas las inversiones vamos a tener realmente una gran fábrica".

Manifestó que se ha estado pensando en qué cosas hay que importar, o qué otros talleres poner en la fábrica, y producir muchas de las cosas que hoy se importan; en tanto aseguró la posibilidad de agregarle a la industria una fábrica de asientos y poco a poco añadirle lo necesario para conformar una gran industria y convertirla en una joyita de la industria mecánica.

Explicó que visitó la industria que fabrica los bloques para los motores Taino, donde también encontró algunos atrasos y cómo con el apoyo del Contingente Blas Roca y la ayuda de todos se impulsó aquella obra, en la cual se están trabajando 13 y 14 horas en la rápida construcción de ese taller de motores.

"Después tuvimos reuniones con decenas de fábricas de la industria mecánica para ver qué problemas tenían, qué podíamos hacer, y a partir de algunas de las experiencias de la Evelio Prieto impulsar este esfuerzo, pues realmente sin industria mecánica no hay desarrollo para el país" —explicó.

Agregó que parte de nuestra industria mecánica es la automotriz, que resolverá los camiones que necesita este país, los transportes que necesita el país, en tanto significó que la industria automotriz va a fabricar los motores no solo para los ómnibus, sino para nuestros camiones, para regadíos, para equipos de construcción.

"Esa fábrica de bloques puede hacer alrededor de 12 mil unidades al año, con una producción de 12 mil motores en el país" —dijo, y aseguró que el motor diseñado en Cuba es muy bueno y se ha probado comparándolo con los mejores del campo capitalista, y es tan bueno o mejor a sus similares, lo cual significa un avance.

El Comandante en Jefe reafirmó la importancia de la industria de motores, que será decisiva para el país, pues son además motores Diésel muy eficientes y ahorran combustible, alrededor de lo cual se crearán muchos talleres para producir componentes de ese motor.

Destacó que todo el transporte interprovincial para el turismo e intermunicipal tendrá que salir de la fábrica de ómnibus de Guanajay, pues antes venía de Japón y de otros países. "Por eso —significó— se aspira a que esta fábrica alcance una capacidad de producir no menos de dos mil ómnibus de distintos tipos cada año".

Señaló la necesidad de esmerarse y especializarse en la calidad de lo producido, a fin de que el pueblo se sienta satisfecho y orgulloso de lo que es capaz de producir esta fábrica, mientras enfatizó que poco a poco se introducirán nuevas máquinas, para humanizar más el trabajo y que sea más eficiente.

Seguidamente se refirió a la calidad de los cargadores frontales, fabricados en la Empresa Productora de Equipos para la Construcción, de Güira de Melena, los cuales están resistiendo con éxito la prueba de trabajar intensivamente con el Contingente Blas Roca.

El Presidente de los Consejos de Estado y de Ministros informó que ya —al tener los cargadores frontales y haber adquirido en la República Popular China un lote de bulldóceres tipo Komatsu— hace unos días se constituyó la primera brigada de construcción en el país sin un solo equipo capitalista.

Tomando el resultado de la construcción del cargador frontal, pidió a la industria mecánica que hiciera el esfuerzo por construir un bulldócer, con motor Taino de 220 caballos de fuerza y todos los componentes que puedan producirse en la nación.

Aseguró que en el cargador cubano se ahorran la mitad de las divisas, al igual que en el bulldócer, que vale 100 mil, 105 mil, 110 mil dólares.

También calificó de mucha trascendencia para el país el IV Fórum Nacional de Piezas de Repuesto, donde se demostró que se podían ahorrar unos cuantos cientos de millones de dólares que en otros tiempos teníamos que importar.

Finalmente, el Comandante en Jefe señaló que todos los trabajadores se esforzaron por cumplir los compromisos, lo cual calificó de un gran logro, un gran éxito, una gran prueba del espíritu revolucionario del pueblo y su capacidad, su inteligencia y voluntad por cumplir una meta en solo cinco meses.

"Seguiremos de cerca el trabajo de ustedes, seguiremos de cerca el esfuerzo, los éxitos de ustedes, las actividades del colectivo en este propósito de convertir la Fábrica Evelio Prieto en una gran industria, en una industria ejemplar" —finalizó. (Foto. Daniel Fonte)

IV CONGRESO DEL SINDICATO DE TRANSPORTE

Laboran para garantizar programación de viajes de Omnibus Nacionales

GARANTIZAR, a pesar de las limitaciones de piezas y agregados, el cumplimiento de la programación de viajes al 97% y la salida en tiempo al 90, constituye uno de los compromisos de la Empresa de Omnibus Nacionales, con vistas al IV Congreso de su sindicato y a la Rendición de Cuenta del MI-TRANS.

En las diferentes entidades de esa empresa se labora arduamente por mantener el coeficiente de disposición técnica de los ómnibus Ikarus e HINO, estos últimos los más afectados por la falta de piezas.

Las organizaciones políticas y de masas trabajan por compulsar al resto del colectivo con vistas a disminuir los índices de ausentismo y elevar la disciplina laboral en todos los puestos de trabajo.

"Esto traerá consigo —según Andrés Reyes, vicedirector de Omnibus Nacionales— que se logre alargar el nivel de vida de las baterías y neumáticos. Unido a la fabricación y recuperación de piezas, que deberá estar en el orden de los 390 mil pesos."



En esa empresa también se trabaja en la automatización de la contabilidad de manera que al arribar a la Rendición de Cuenta del Ministerio de Transporte al Poder Popular, hablen allí en términos económicos desde el mecánico hasta

el chofer, logrando así una mejor eficiencia y control.

En medio de la crisis del transporte y dentro de una situación compleja, en Omnibus Nacionales se trabaja fuerte. (Claribel Terré Morell)

LISTO EL GIRÓN XXII PARA EL SERVICIO DE OMNIBUS NACIONALES

FUE CONSTRUIDO en la Empresa *Evello Prieto*, de Guanajay. En pruebas mecánicas el primer ómnibus articulado de los 250 que serán destinados a Ciudad de La Habana

YA ESTA terminado el primer ómnibus hecho en el país para prestar servicio interprovincial en distancias largas y, en fecha muy próxima, serán entregados otros dos con igual finalidad, de un programa de 10 para el presente año.

Se trata del Girón XXII, construido por los obreros de la Empresa *Evello Prieto*, de Guanajay, quienes también ultimán detalles del primer ómnibus articulado de los 250 que serán destinados al transporte en Ciudad de La Habana.

Dotado de aire acondicionado, asientos reclinables y agradable confort, el nuevo carro de la familia Girón cuenta con motor Taíno, ensamblado en la Empresa Amistad Cubano Soviética, caja de 6 velocidades, cristales calobares y música indirecta, en él pueden viajar 46 pasajeros y posee un asiento independiente para el conductor.

Este ómnibus, dada la incorporación de elementos nacionales, representa cerca de un 50% de ahorro en moneda libremente convertible si se tiene en cuenta que del exterior se importan componentes y partes por unos 50 mil dólares, mientras que la adquisición de un equipo Hino (conocidos como "colmillo blanco") alcanza un valor entre 90 mil

y 120 mil dólares, según explicó Angel Esteban Leyva, secretario general del buró sindical.

EL PRIMER ARTICULADO

En la fase de revisión mecánica se encuentra el primer ómnibus articulado que sale de la línea de producción en la *Evello Prieto* y para la primera decena de septiembre deben entregarse un lote de 30 a 40 carros.

Como se ha informado, esta empresa tiene la misión de ensamblar 350 guaguas articuladas, de las cuales 250 van destinadas a Ciudad de La Habana.

Con el propósito de garantizar tan importante compromiso se han adoptado diversas medidas organizativas, entre ellas aplicar el doble turno en el área de chasis, mecánica y corte y conformado, área en la cual se proyecta crear un tercer turno para resarcir atrasos motivados por la llegada tardía de suministros y fluctuación de la fuerza laboral.

Se han habilitado sábados no laborables y domingos para apoyar aquellos puestos que reclaman mayor énfasis. (Tellería Alfaro; foto: Joaquín Hernández Mena)

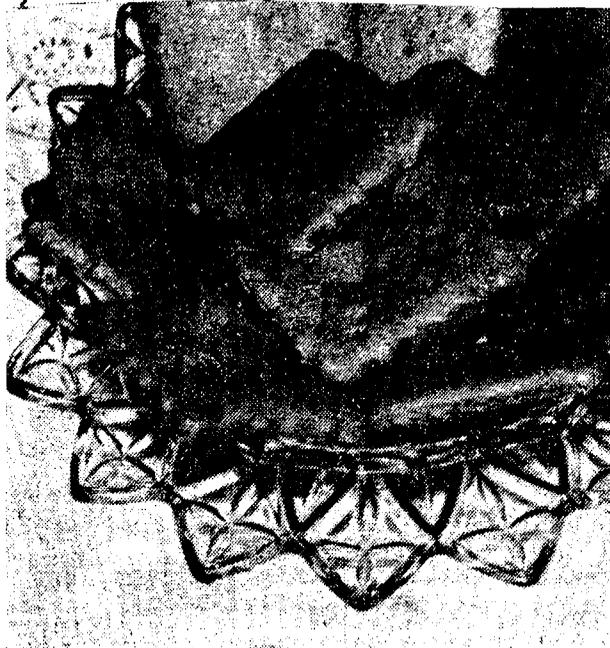
Periódico: 1.1 Habana
 Fecha: 22/dic/1988

ción de Pan y Dulce, para las unidades de los diferentes municipios.

Biscochos polkas y especial-rush, merenguitos, palitroque de mantequilla y galletas/panaderas, van a ser producidos por unidades de toda la provincia, previéndose envase de nylon, para preservar su frescura.

También en bolsas de nylon se pondrán en venta galletas saladas, panqués Jamaica y kekes, que son producciones de Mariel, San José y Jaruco, respectivamente.

Algo que será recibido con mucho agrado es el mini-cake especial, del que se ofertarán varios tipos: de merengue, de natilla y de crema de maní, a tres pesos. Este producto tiene



forma redonda, compuesto por dos panete'as finas y una gruesa, con una decoración en su superficie y granillo por los laterales. Es, sin dudas, algo ape-

titoso, que será tir del 26 de diciembre de la provincia.

Filiberto Go

EMPRESA DE CULTIVOS VARIOS DE GÜIRA DE MELENA



La Empresa de Cultivos Varios de Güira de Melena cumplió su plan técnico-eco-

764 200 quintales de viandas, hortalizas, granos y frutas casachadas.

Durante la etapa, los cultivos de mayores rendimientos se encuentran en la papa, con 5 800 quintales por caballería.

Por primera vez en la historia se cierra la etapa del primero al 15 de diciembre con la cuenta de operaciones

créditos bancarios, almacenes poseído de la imp su control diario

Actualmente s la terminación d Reproducción A Semilla (CRAS) ciuyó el laborat control biológico plagas y enferm

Periódico: Trabajadores

Fecha: 16/dic/1988

10 PONENCIAS QUE PUEDEN ALIVIAR SITUACIONES EN EL TRANSPORTE

Inicia Estados

amplia muestra de importaciones

mercado, con ridas (Página 3)

nacional José Martí, Dos Santos y su comitiva permanecerán en Cuba hasta el lunes 19.

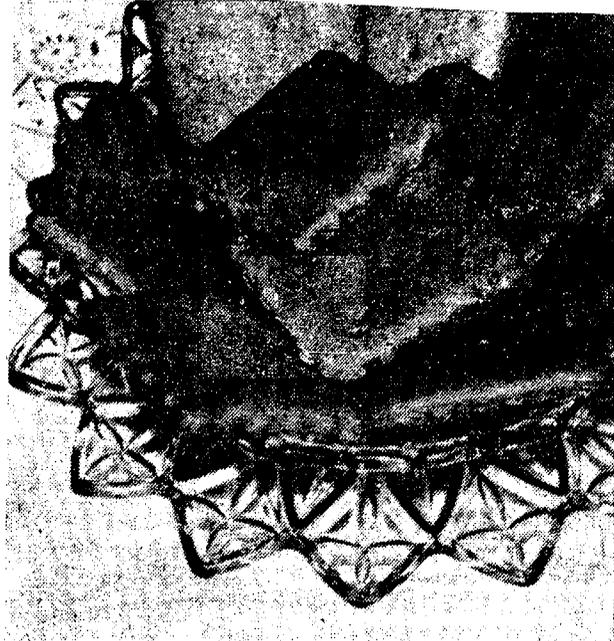
Periódico 11 Habana
Fecha: 22/dic/1958

ción de Pan y Dulce, para las unidades de los diferentes municipios.

Biscochos polkas y especial-rush, merenguitos, palitroque de mantequilla y galletas/panaderas, van a ser producidos por unidades de toda la provincia, previéndose envase de nylon, para preservar su frescura.

También en bolsas de nylon se pondrán en venta galletas saladas, panqués Jamaica y kekes, que son producciones de Mariel, San José y Jaruco, respectivamente.

Algo que será recibido con mucho agrado es el mini-cake especial, del que se ofertarán varios tipos: de merengue, de natilla y de crema de maní, a tres pesos. Este producto tiene



forma redonda, compuesto por dos panetes finas y una gruesa, con una decoración en su superficie y granillo por los laterales. Es, sin dudas, algo apetitoso, que será tir del 26 de diciembre a la provincia.

Filiberto G

EMPRESA DE CULTIVOS VARIOS DE GÜIRA DE MELENA



La Empresa de Cultivos Varios de Güira de Melena cumplió su plan técnico-eco-

784 200 quintales de viandas, hortalizas, granos y frutas casachodas.

Durante la etapa, los cultivos de mayores rendimientos se encuentran en la papa, con 5 800 quintales por caballería.

Por primera vez en la historia se cierra la etapa del primero al 15 de diciembre con la cuenta de operaciones

créditos bancarios, almacenes poseído de la imprenta y su control diario.

Actualmente se está en la terminación de la Reproducción A Semilla (CRAS) y se cluyó el laboratorio de control biológico de plagas y enfermedades.

Periódico: Trabajadores

Fecha: 16/dic/1980

10 PONENCIAS QUE PUEDEN ALIVIAR SITUACIONES EN EL TRANSPORTE

LOS TRABAJADORES de la Empresa de Montaje de Montacargas presentaron al IV Fórum Nacional de Piezas de Repuesto 10 ponencias que sobre todo pueden aliviar situaciones en el transporte.

Los aniristas y miembros de las BTJ de la Juan Manuel Márquez trabajaron sin descanso para crear los prototipos y confeccionar los proyectos.

Los trabajos se refieren a la construcción de cuatro tipos de ejes escalonados para tractores provenientes de países del área capitalista; un perno de zapata para el sistema de frenos del ómnibus marca Hino, un tornillo tensor y una polea para su motor.

Entre las ponencias también están las del cono para las máquinas textiles; una leva remachadora para equipos de la agricultura y un buje de tractores.

Algo que quizás parezca paradójico es que estos hombres encargados del montaje de los montacargas no presentaron trabajos de su especialidad, porque en la exposición de la feria no estaban representados esos equipos que hoy presentan grandes dificultades por la carencia de piezas de repuesto.

Ellos seleccionaron un total de 33 renglones, recibieron las muestras físicas de solo 14 de ellas y se ejecutaron 10 por falta de tiempo. Las restantes se terminarán en breve. (Rebeca Antúnez)

EN LA EVELIO PRIETO
**Implantado ayer doble turno
en el taller de chasis**

SUMAN dos los que laboran las 24 horas del día. En la fábrica los obreros necesarios. El primero de septiembre el primer articulado



vos obreros, quienes se adiestran en los puestos de trabajo que ocuparán cuando en septiembre comience la fabricación continua.

En la línea se encuentra el primer ómnibus articulado que se prevé esté listo el primero de septiembre para ser entregado simbólicamente junto a los primeros 4 ómnibus nacionales fabricados allí.

Según Angel Esteban Leyva, secretario del buró sindical el espíritu de trabajo de los obreros se mantiene alto y se sigue laborando a tiempo completo los sábados, mientras los domingos las fuerzas se unen en los talleres de mayores problemas.

Con respecto a los suministros, Leyva indicó que aún subsisten algunas dificultades pero que ya hay material suficiente para comenzar a trabajar.

De seguir todo así en septiembre podrán producirse diariamente los 5 ómnibus previstos. El cronograma de entrega prevé que salga el primer lote, de 30 a 40 ómnibus el mes próximo, para ir incrementándose por mes en 110 hasta cumplir el compromiso. (Claribel Terré Morell; foto: Rogelio Vallori)

CON LA implantación ayer del doble turno en el taller de bastidores, donde se hacen los chasis, la productora habanera de ómnibus Evelio Prieto, marcha bien en su plan de producir este año 350 articulados.

Ya son dos las áreas que laboran las 24 horas del día y en el resto se irá aplicando paulatinamente, a medida que avance la construcción de las guaguas.

Para lograr esto ya están en la fábrica los cerca de 200 nue-

Carpetas : Gruma
Fecha : 17/dic/1988

Para elevar el número de ómnibus en servicios

Apoyarán mecánicos y electricistas de cuatro provincias trabajo en talleres de la EOUGH

- Serán ubicados en las terminales con mayor cantidad de equipos parados
 - Se calcula que en 90 días puedan poner de alta unos 100 vehículos
 - Comienzan a laborar la próxima semana
-

● Un destacamento de 60 mecánicos y electricistas automotores de las provincias La Habana, Villa Clara, Cienfuegos y Sancti Spiritus —15 obreros de cada una—, se sumarán a partir de la próxima semana a laborar en las cuatro terminales de ómnibus urbanos de la capital con mayores dificultades técnicas y contribuir así a elevar la disponibilidad de vehículos de alta.

El grupo, conformado por técnicos de nivel medio y obreros calificados, se dedicará a reparar equipos que desde hace tiempo están inactivos —varios canibaleados, incluso—, por falta de piezas o agregados y permanecerán en esta tarea por 90 días, tiempo en el que, según cálculos conservadores, pueden poner de alta alrededor de 100 vehículos.

Es importante tener en cuenta que la labor que realizarán estos trabajadores del transporte será con las características de los mejores ejemplos de estos nuevos tiempos: cumplirán jornadas diarias sin horarios, el tiempo que sea necesario, como hacen los contingentes de la construcción.

Para la selección de los mecánicos y electricistas se tuvo en cuenta, entre otros elementos, su calificación profesional y la expe-

riencia en la línea Ikarus, marca utilizada por la Empresa de Ómnibus Urbanos de Ciudad de La Habana (EOUGH).

El motivo de este apoyo es, ahora que se cuenta con determinados niveles de partes y piezas de recambio, incrementar lo antes posible el parque activo en la capital, asunto que con la fuerza laboral actual —tiene un déficit de 808 obreros de taller—, no puede enfrentar, pues tiene que darles atención a los ómnibus que están funcionando.

Precisamente atendiendo a la falta de mano de obra calificada en las unidades de la EOUGH, en estos momentos se labora para crear un destacamento que permita cubrir las plazas vacantes, por un lado, y por otro, continuar la captación de personal para crear una plantilla suplementaria con la cual se podrá cubrir vacaciones y sustituir a los enfermos.

Paralelamente y con el objetivo de contribuir a la estabilidad de la fuerza de trabajo —en los últimos tres años el promedio anual de bajas es de 730 obreros—, se ejecuta un plan relacionado con el mejoramiento de las condiciones ambientales en los puestos de labor y de atención al hombre. A la vez se estudian medidas que

tienen que ver con el régimen de descanso y otros aspectos.

Por tanto, entre los beneficios que aportará el apoyo de mecánicos también se cuenta el poder ganar tiempo, sin perjudicar los niveles requeridos de reparación y de puesta en alta de equipos, para poder poner en práctica las medidas a que nos hemos referido y conformar el mencionado destacamento.

De acuerdo con la disponibilidad de recursos y las necesidades de las terminales, el apoyo pudiera ampliarse. Varias provincias consultadas para conocer sus posibilidades en caso de ser necesario ya han dado su disposición para cooperar, con fuerza de trabajo calificada, en el rescate del servicio de ómnibus urbanos en Ciudad de La Habana.

● Emilio del Barrio Menéndez

ACLARACION

● En nuestra edición de ayer en la información referida al programa para mejorar el transporte público por ómnibus se cometió un error tipográfico: el nivel actual está sobre los 26 400 viajes diarios en la capital y no de 24 400 como apareció publicado.

TRABAJADORES DE LA BENJAMÍN MORENO

Garantizan producción de neumáticos de este año para ómnibus urbanos

Ese será un esfuerzo tremendo porque estuvieron un mes sin materia prima, que los atrasó en mil unidades

Los trabajadores de la fábrica **Benjamín Moreno** cumplirán el plan de neumáticos para ómnibus urbanos, a pesar de que estuvieron un mes parados por falta de materia prima, consignaron a **Tribuna de La Habana** los máximos dirigentes políticos y administrativos de esa empresa de la Industria Básica.

El compromiso de este año en neumáticos del tipo 1100-20 de 16 capas es de 15 015 unidades, pero tuvo un fuerte atraso durante julio por carencia de polvo negro de humo y otros componentes, que en los momentos de elaborar esta información se encuentran en fábrica, procedentes de la Unión Soviética.

Para "ponerse al día" —según dicen en la fábrica— de ahora a diciembre trabajarán todos los sábados, laborables o no, y los mantenimientos los darán los domingos.



De esta forma, después de sostener asambleas con los trabajadores de los tres turnos de la industria, recuperarán no menos de 700 de los 1 000 neumáticos que dejaron de producir, aunque con los 300 restantes pueden haber sorpresas de última hora. (Continúa...)

(VIENE DE LA PRIMERA)

Además de los neumáticos para ómnibus, la **Benjamín Moreno** asegura los rodamientos de goma para todos los taxis del país y produce las materias primas cemento y camel back destinadas a los recape de goma, que realiza otra entidad de la Unión.

Es tremendo el esfuerzo que deben realizar allí hasta diciembre, porque esa fábrica se construyó en 1918, la remodelaron los norteamericanos en 1942 con maquinaria del año 18 y en la actualidad produce tres veces más que durante sus primeros tiempos de vida.

Con el objetivo de eliminar casi en su totalidad la dependencia del exterior, el Estado cubano decidió realizar una inversión por 30 millones de pesos en las empresas de la

Unión de la Goma, que comenzó ya por la **Julio Antonio Mella**, también de esta capital.

Ese paquete para el mejoramiento de la industria gomera dejará a la **Benjamín Moreno** en condiciones de llegar a los 700 mil neumáticos por año, equivalente a sextuplicar su actual capacidad de entrega al transporte.

Como parte del proceso de mejoramiento, grupos de jóvenes de esa y otras fábricas partirán a capacitarse en la Unión Soviética, lo que esperan contribuya a disminuir la elevada fluctuación de la fuerza de trabajo, debido, entre otras cosas, a las condiciones de calor (42 grados sobre cero), dureza del trabajo y equipamiento obsoleto.

Tanto Juan Tehume como Rodolfo Baeza, director y comer-

cial, respectivamente, explicaron que los proyectos de remodelación contemplan también las mejoras salariales de los obreros, lo cual es todavía otro problema dentro de ese tipo de industria.

Ramón Seco Enríquez, secretario del Comité del Partido y Manuel Seijas, máximo dirigente sindical allí, afirmaron que los trabajadores están dispuestos a cumplir el plan y eliminar el atraso de los 1 000 neumáticos, ocasionado por falta de materias primas, y además —dijeron—, porque hemos recibido apoyo en todos los sentidos de los organismos superiores.

Después de todo esto, queda ahora en manos de los trabajadores y dirigentes que el plan se cumpla y mejore el servicio de ómnibus urbanos.

Pedro L. Arteaga

Revista: Bohemia
Fecha: 14/oct/1988

TRANSPORT A simple vista no
parecia
descompuesta.

Operac

¿Cómo nos
esta revoluci
de urgencia?



us "baches" en
a "esca-
por ello
se cose-
navera y
inclas de
a para la
pregunta-
mos
as en los
el
abilidad cu-
30
e

La cebolla se
benefició en las
unidades de
distribución primero
y luego en los
establecimientos y
sin embargo llegó en
mal estado
a la población.

al-
se
je
je
ten todas las
la
a cantidad de
a RSS acaba de
ser otras.
climáticas, las
si se debe
a responder por
hay un humano
le estos días in-
si las altas tem-
il la fumigación
avesía para ven-
dieron las com-

ACLARACION NECESARIA

Cuestión de apariencias



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Revista Bohemia
14/07/1988

TRANSPORTE URBANO

Operación refuerzo

¿Cómo nos las habríamos arreglado sin esta revolucionaria medida de urgencia?

EL servicio de refuerzo de los ómnibus Girón VI, para remediar la situación del transporte en Ciudad de La Habana, ha sido muy bien acogido por la población, que se interesa por conocer algunos detalles sobre este plan de emergencia.

Mario Romero, jefe de Tráfico de la Dirección de Transportes del Poder Popular conversa con los periodistas de BOHEMIA y aunque se muestra satisfecho por la marcha de esta suerte de *operación refuerzo*, piensa que no existe un cabal apoyo

La relación entre el pueblo y los choferes sale fortalecida.



Mario Romero: "En tiempo récord hicimos en nuestros talleres las alcancias para los ómnibus que las necesitaban".



por organismos, que hasta ahora, al parecer, cuidan con excesivas reservas los ómnibus que poseen para el traslado de sus trabajadores, y no entregan todos los que pueden para la transportación de pasajeros.

—De todos modos, estamos manteniendo diariamente unos 210 a 230 vehículos en circulación.

En el momento de nuestra visita, en apenas dos semanas, ya los ómnibus de las empresas y organismos habían transportado un millón 141 mil 306 pasajeros.

El horario

En principio se habló de un horario de 9 de la mañana a 3 de la tarde. Pero muy pronto se pudo constatar que un buen número de ómnibus quedaba disponible a partir de las 7 de la mañana e incluso, que se podía

—¿Qué es lo que preocupa a las empresas? ¿Es que acaso se rompen fácilmente estos equipos?

—Nada de eso, responde Romero. Apenas se han presentado casos de rotura y cuando ha ocurrido alguna el propio chofer ha efectuado la reparación.

—¿Cuáles son los municipios más rezagados en el apoyo al plan?

—Playa, San Miguel del Padrón, Cerro y Centro Habana. Los hemos tenido que ayudar con ómnibus de otros municipios. Entre los que han respondido favorablemente se encuentran, La Lisa, en primer lugar y Diez de Octubre en segundo. Nosotros estamos de acuerdo en que todos se preocupen por sus equipos, pero bien atendidos por sus mismos choferes no tienen por qué deteriorarse. Hay que comprender que tenemos una necesidad muy grande de ellos.

Perspectivas

Hemos hecho algunos recorridos y todos hablan bien de "las aspirinas" como llama el pueblo al Girón VI por el alivio que representa. Sin embargo, no todos pueden disfrutar de ese servicio, bien porque no están comprendidos en las áreas de recorrido, o porque sus itinerarios no son lo suficientemente adecuados.

Entre ellos están los habitantes de Guanabacoa que se sirven de la 195. El servicio es reforzado con los propios ómnibus de su terminal, los 195 B, y con la Girón VI. Pero ambos llegan solamente hasta el reparto Chibás —los de Egido y Corrales— o hasta el reparto Gulterías —la vía Coppella—. Pero el servicio regular, en ocasiones, demora una hora.

Nos dice Romero:

—Conocemos de esos y otros casos. No hemos querido implantar el sistema de los llamados trompos (que continuarían viaje al destino final con otro ómnibus de tiro corto que saldrían de esos u otros repartos). Sería encarecer el transporte. Por eso estudiamos la posibilidad, en el caso de Guanabacoa, de abrir una línea desde el parque de esa villa hasta la Terminal de Omnibus.

"En la medida en que nuevos vehículos se incorporen llegaremos a todos los puntos críticos. Recién empezamos. Hemos creado de la nada una microempresa. Los choferes se sienten contentos, porque saben que están resolviendo un problema, se sienten útiles. Entusiasmo no nos falta".

—¿Finalizará esta operación el 30 de octubre?

—Esa es la fecha fijada. Pero si la situación lo requiere, seguiremos hasta que hayamos cumplido nuestro propósito.

ENRIQUE VALDES PEREZ
Fotos de José M. Ternes

CIUDAD DE LA HABANA

Omnibus urbanos, el tema más debatido

EN LA III conferencia provincial del Sindicato de Trabajadores del Transporte

LA SITUACION de los ómnibus urbanos en la capital fue lo más debatido por los 198 delegados que asistieron a la III conferencia provincial del Sindicato del Transporte.

Por espacio de casi tres horas se analizaron los problemas que inciden en la crisis, particularizando en la influencia que puede tener la acción del hombre para atenuar los efectos negativos en ese medio de transporte.

Mayor disciplina y atención al hombre fueron los pedidos mayoritarios de los presentes para elevar la calidad del servicio, a pesar de limitaciones de piezas "agregados".

El debate lo comenzó Mario González, Vanguardia Nacional y trabajador de la terminal de Palatino, quien propuso que se revise la actual forma de pago, "porque se da el caso de que un chofer, aunque no maneje, recibe el 70% de su sueldo, sin sudar, sin preocupaciones. Ese hombre no defiende sus intereses".

Allí quedó claro que "la imagen de los buenos trabajadores de ómnibus no puede ser desvirtuada por un grupo que no labora bien", como expresó José Antonio Rouco, de la reconstructora Ikarus.

Después de planteamientos coincidentes, Alfredo Suárez, secretario general del sindicato nacional, indicó que se debe exigir por el cumplimiento de los reglamentos disciplinarios existentes.

En cuanto a la atención al hombre se evidenció la necesidad de buscar efectivos mecanismos que re-

percutan en la estabilidad de la fuerza laboral, y aunque se anunciaron avances, persiste un alto nivel de ausentismo e interrupciones que merecen elevar la gestión administrativa y la exigencia sindical.

Se plantearon compromisos y soluciones para atenuar las dificultades: Arnaldo Muñoz, de la Lisa, dijo que en su terminal recuperaron 3 mil 91 piezas; Alberto Benedit, de Playa, transmitió el acuerdo de los vanguardias de su colectivo de dar 2 mil viajes diarios, y Lorenzo Estrada, de Santiago de las Vegas, dijo que la brigada roja compuesta por choferes se mantendrá en talleres y sacará ómnibus parados, de los que rescataron más de treinta.

Nada de esto puede verse como triunfalismo, expresó Alfredo Morales, secretario general de la CTC en Ciudad de La Habana, sino como el comienzo de la búsqueda de soluciones por los propios trabajadores.

Por su parte, Jorge Lezcano, primer secretario del comité provincial del Partido en la capital, recordó los orígenes de la actual crisis del transporte urbano, por la tardanza de piezas fundamentales desde el exterior. "Esta situación es compleja y no tiene soluciones inmediatas, pero se elaboró un programa de trabajo y se hace el máximo de esfuerzo por resolver".

Informó que hasta noviembre entrarán en servicio 200 ómnibus nuevos, que se trabaja por fabricar en su casi totalidad esos vehículos con



MARIO GONZÁLEZ, Vanguardia Nacional del SNTT y trabajador de la terminal de Palatino, inició el debate.

piezas y componentes nacionales; por el momento se aspira a completar los 400 ómnibus Girón de centros de trabajo para apoyar la transpoción capitalina.

En las intervenciones de los representantes de las ramas de taxis, ferrocarriles, aviación y camiones también estuvo presente el propósito de mejorar la labor en el sector, lo que se vinculó al respaldo por el nuevo orden para la promoción a plazas, equipos y escalafones, que ya se analiza en el sector.

Por último, luego de las elecciones el comité provincial del SNTT quedó conformado por 53 integrantes, con un secretariado de 11 miembros que encabeza Jorge Cremata Alvarez como secretario general; mientras que 86 compañeros fueron electos delegados al IV Congreso de ese sindicato.

Al hacer las conclusiones, Lezcano se refirió al necesario esfuerzo a realizar en los últimos meses de este año para cumplir los planes técnico-económicos de las empresas y particularmente en el sector del transporte.

Subrayó que la administración y el sindicato en nuestra sociedad tienen iguales propósitos, aunque difieren los métodos, estilo de trabajo y sus responsabilidades. (Iliana Hau-trive y Rodolfo Torres)



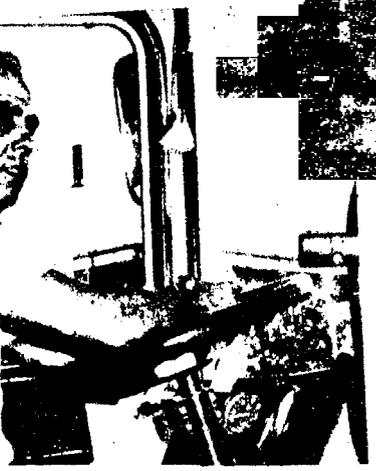
TERMINAL DIEZMERO

**La culpa de todo
no la tiene el taxista.**

En las rutas del Diezmero casi
de personas viaja mensualmente
sin pagar su pasaje....



Noel Sarduy,
secretario del
Comité del Partido.



Ya alguien, atinadamente, inventó a alguien que expulsaba todos los factores que no fueran médicos. Esfuerzos que ya no hay. Esto es de los factores — el principal — de responsabilidad — de que no

Recaudación

todos abonan el precio del pasaje que, recalcamos, es el más bajo del mundo. Cuenta el administrador: —En condiciones normales recaudábamos 16 mil pesos. Hoy, pese a todo, deberíamos hacer unos 12 mil...
...recalcamos, es el más bajo del mundo.
...Cuenta el administrador:
...—En condiciones normales recaudábamos 16 mil pesos. Hoy, pese a todo, deberíamos hacer unos 12 mil...
...recaudación...
...coeficiente de disposición técnica...
...que traducido quiere decir: carros listos para salir a trabajar. No entendemos esta situación. Alegan que si los choferes devengan mayor salario es precisamente porque los mecánicos lo hacen posible reparando los vehículos. Pero no pueden reparar más — lo que permitiría algunos ingresos más — no porque no quieren, sino porque no pueden, si no existieran piezas de repuesto. Tampoco cobran atitud.

TERMINAL DIEZMERO

La culpa de todo no la tiene el totí

En las rutas del Diezmero casi un millón de personas viaja mensualmente sin pagar su pasaje....

cantidad de "cruces" en sus cerca de dos horas de viaje de ida y vuelta: Diezmero-Vedado-Diezmero.

Hasta hace apenas unos meses la 10 circulaba como reina única de la vía, cada dos minutos. Nadie se preocupaba porque se fuera una. Enseguida llegaría la otra.

Pero poco a poco esto dejó de ser así. Ahora no resulta extraño —diríamos que es casi lo normal— que transcurran 40 ó 50 minutos antes de que aparezca la primera en

El parque

En Diezmero tenemos situaciones críticas con los motores y agregados menores, precisan: Hace apenas un mes, 46, de los 110 carros con que contamos estaban parados. La 10 cuenta con 30 articulados y una parte de ellos se mantienen fuera de servicio, lo que agrava la cosa aún más.

Por el momento hay ómnibus rotos sin solución inmediata. Hay que señalar que 68 de los vehículos de la terminal Diezmero tienen más de cuatro años de explotación y esto, que puede parecer un corto periodo de vida útil, con la cantidad de pasaje que transportamos, más el daño que sufre el ómnibus con las calles en mal estado y un número determinado de pasajeros que rompe las puertas, se convierte en el equivalente de 10 años por lo menos. Si se mantienen en activo es por el esmero de los innovadores y mecánicos.

Los convoyes

La frecuencia se mantiene estable, nos aseguran. De 8 a 10 minutos en sentido general y, particularmente en el caso de la 10, de 4 a 6 minutos. Pero hay muchas cosas que inciden en la formación del convoy. Un tranque, un desvío inesperado, exceso



LOS factores objetivos tienen mucho que ver con la crisis por la que atraviesa el servicio de ómnibus en Ciudad de La Habana. Pero si a ello unimos todos los que se relacionan con el hombre, el problema es aún más grave.

Nada mejor que visitar una terminal cualquiera para comprobarlo y, desde luego, tener el suficiente entrenamiento que día a día adquiere el pasajero para saber cuántas cosas de las que suceden podrían evitarse.

Escogimos la terminal Diezmero no por un capricho, sino porque entre las ocho rutas que a ella pertenecen se encuentra la 10, que tiene el ahora discutido privilegio de atravesar cinco municipios y una enorme



Carlos Martín, mecánico.

la cabecera de G y 28. De pronto llegarán cuatro, quizá 5, pegaditas. Pero luego el ciclo se repetirá mientras duran las llamadas horas pico.

Para desentrañar esto y otras anomalías solicitamos una reunión. Y a ella acudieron los compañeros José Manuel Álvarez, administrador de la terminal; Ismael Santana, subadministrador; Joel Sarduy, secretario del Comité del Partido; Roberto González, chofer de la 10; Noel Ríos Carvajal, secretario de la UJC; Edel Ramos, jefe de personal, y Carlos Martín, mecánico. De lo tratado en la conversación haremos un resumen.

de demoras en las paradas en los horarios de mayor afluencia, pero sobre todo, el gran dolor de cabeza: los trenes que atraviesan la vía pública por la mismísima Calzada de Luyanó. Aunque allí hay un andén, los trenes cargan y descargan el pasaje en la vía. En ocasiones esta operación demora varios minutos. Durante ese tiempo el transporte que circula hacia el centro de la ciudad queda paralizado. A eso se suman los coches que pasan para ser fregados. Como esta operación se repite varias veces al día se convierte en un elemento conspirador contra la fluidez del servicio.

Se ha discutido esto, pero por lo visto se trata de un problema de



SI, DOCTOR, TODOS LOS DIAS SUEÑO QUE LAS GUAGUAS PASAN UNA DETRAS DE OTRA Y QUE PARAN EN LA PARADA

LO SUYO ES GRAVE, AMIGO

Periódico Trabajadores

EN LA CAPITAL A PARTIR DE ESTE LUNES

Fecha: 10/Septiembre/1988

Mejorará el transporte con apoyo de ómnibus de organismos

CALIFICA el director de Omnibus Urbanos de sensible alivio la medida, que incluye el servicio de 400 guaguas más. Regirá este servicio hasta quiebran los primeros articulados.



LA INCORPORACION el próximo lunes de cerca de 400 ómnibus de centros laborales y organismos, en apoyo del transporte en la capital, fue calificada por Julio César González, director de la Empresa de Omnibus Urbanos, como un sensible alivio para la actual situación que afecta a más de un millón de pasajeros.

El funcionario indicó que se ha continuado recibiendo piezas de repuesto provenientes del exterior, pero aún el número de viajes diarios se mantiene por debajo de lo que se requiere.

Sin embargo, afirmó que paulatinamente se irán resolviendo los problemas cuando en los meses próximos comiencen a circular los primeros articulados producidos en la Evelio Prieto, coincidentemente con el cese del plan de apoyo que entrará ahora en vigor y se mantendrá hasta el 30 de octubre.

Según González, serán reforzadas las rutas conflictivas y en especial algunos municipios como Guanabacoa y Playa, cuyo número de pasajeros habituales es elevado.

El director de Omnibus Urbanos reconoció la experiencia positiva del trabajo en conjunto con la dirección provincial de Transporte del Poder Popular y apreció el esfuerzo que realizan las empresas y organismos que han facilitado ómnibus para reforzar el parque.

Este transporte utilizará las mismas paradas, circulará con los mismos números de la ruta a la que sirven, a igual precio de los ómnibus normales y solo admitirán a 15 personas de pie. (Claribel Terré Morell)



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

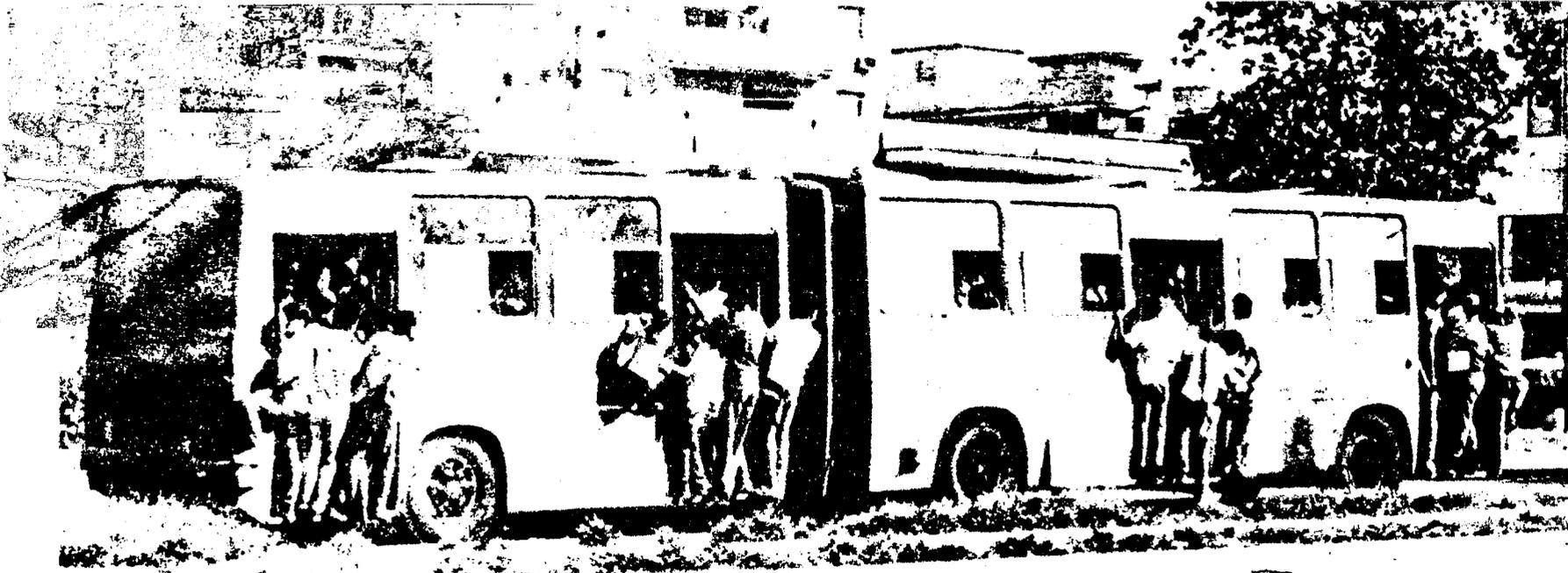
Revista: Patria
Fecha: 30/EPT/1988



T
A
Cu
se



Revista Bohemia
Fecha: 30/Enero/1988



TRANSPORTE EN LA CAPITAL

Mirando al hombre

Cuando un servicio público está en serias dificultades, una de las formas de restablecer su gestión es apelar a la vergüenza de los trabajadores implicados directamente en tal prestación.

EN las horas picos matutinas y vespertinas, en Ciudad de La Habana se trasladan diariamente casi 500 mil trabajadores, escolares y otros pasajeros, volumen imposible de asumir por el transporte urbano en medio de una crisis creada por la falta de piezas de repuesto vitales, lo que a su vez ha hecho saltar otras ineficiencias arrastradas durante años.

Una vez nos hacíamos la siguiente pregunta: si aparecieran todos los recursos materiales necesarios para la prestación de este servicio, ¿los hombres serían capaces de cumplir su parte cabalmente?, ¿se tornaría eficiente el transporte urbano?

No es fácil...

...fue ésta la expresión más escuchada por los reporteros de BOHEMIA mientras recorriamos algunas de las terminales de Ciudad de La Habana durante la noche y madrugada.

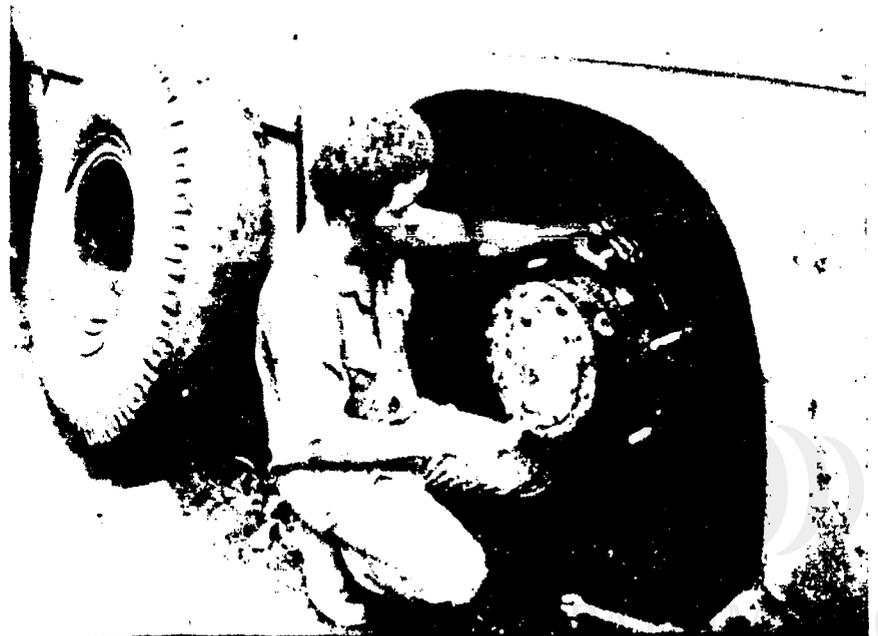
El ambiente laboral es bien elocuente: los ojos se mantienen húmedos, irritados por el grado de "smock" que penetra como en "stri-

ke" por ojos y pulmones; cuesta "enfocar" porque la iluminación es amarilla y tenue, el ruido ensordece y el sueño reclama su turno habitual.

La noche, en el subconsciente, está concebida para la distracción o el descanso. A esas horas la mayoría de los ciudadanos permanece en sus hogares, reunidos con su familia viendo TV, leyendo, fiestando o simplemente durmiendo.

Los más viejos recuerdan que en la época prerrevolucionaria no había margen para seleccionar, se "arrebataba" cualquier puesto de trabajo, de día o de noche. Sin embargo, estamos en otros tiempos, tiempos de seguridad, con médico de familia, hijos calzados y en la escuela. Y precisamente por esa seguridad ahora tenemos delante una pequeña —y no por ello poco importante— parte de nuestra juventud a la que cuesta hacerle comprender la necesidad de ceder a veces sueño y fiestas para que todo no sea sólo recibir de la sociedad.

Esto se vincula a lo dicho por el mecánico Salvador Nillar, de la terminal Fortuna, en Boyeros.



El trabajo de los mecánicos de ómnibus tiene sus especificidades, y estas generalmente son menos atractivas que las de los talleres de autos ligeros.

VISITARAN MUNICIPIOS Y EMPRESAS Ante la rendición de cuenta del MITRANS



La fábrica de ómnibus Evelio Prieto, de Guanajay, será uno de los centros que serán visitados

Los 169 municipios del país, así como un importante grupo de empresas, uniones y establecimientos con gran influencia en el transporte, serán visitados como parte de las tareas previas a la rendición de cuenta del MITRANS ante la Asamblea Nacional del Poder Popular, en diciembre.

Entre los aspectos que serán objeto de análisis están el cumplimiento y comportamiento de los planes de viajes y transportación de pasajeros en relación con el año anterior, situación de las bases y talleres, atención al hombre y el auserentismo y su incidencia en el nivel del servicio prestado.

En el caso específico de los autos, un punto de atención por los diputados será el funcionamiento de estos en piqueras de hospitales, terminales de pasajeros y otros lugares de gran demanda, así como la organización y control

sobre la labor de los taxis libres y del servicio de recogida.

Mientras, entre los asuntos a examinar en los ferrocarriles figura el cumplimiento de los itinerarios, estado e higiene de los coches de pasajeros y la situación de las estaciones ferroviarias.

En relación con los servicentros se valorará la situación del servicio que brindan en el territorio, los problemas con los horarios de funcionamiento y disponibilidad de gasolina especial, entre otros aspectos.

Entre las entidades que serán visitadas están Omnibus Nacionales y Urbanos, de Ciudad de La Habana, Navegación Mambisa, la fábrica de ómnibus Evelio Prieto, de Guanajay, y la Reconstructora de Villa Clara.

También la Empresa División Centro Este de los Ferrocarriles y los Talleres de Locomotoras y Vagones de San Luis, en Santiago de Cuba.

Cost/...

cobrado y cuando ellos reclaman el pago se buscan tremendos problemas. En todas las terminales se ha seguido la línea de formar brigadas con choferes que conocen de mecánica para reparar mayor cantidad de ómnibus; ellos laboran 12 horas diarias y cobran sólo por 8, el resto es su aporte voluntario.

Choferes y mecánicos se nos acercaron para decirnos lo difícil que resulta una labor tan dura sin que tal esfuerzo sea reconocido siempre por la sociedad.

La terminal Playa también afronta indisciplinas, sobre eso habla Manuel Otero, el administrador:

—Nosotros no estamos exentos del ausentismo, pero no sucede como alguna gente cree: el chofer no va a trabajar y no pasa nada.

“En agosto, por ejemplo, —sigue Pérez— hubo el uno por ciento de ausencias injustificadas, el 0,2 de justificadas autorizadas, el 6,9 por enfermedad de más de tres días, el 3,2 por menos de tres días, para un por ciento total de 10,9. Pero aquí se verifica, se sanciona, se toman medidas.”

“Como administrador quisiera esclarecer la imagen que dan de nosotros, porque la mayoría de las veces no es buena, y aquí hay militantes del Partido, de la UJC, trabajadores honestos, esforzados por mejorar el transporte porque conocemos que es decisivo para la economía del país y el bienestar del pueblo.”

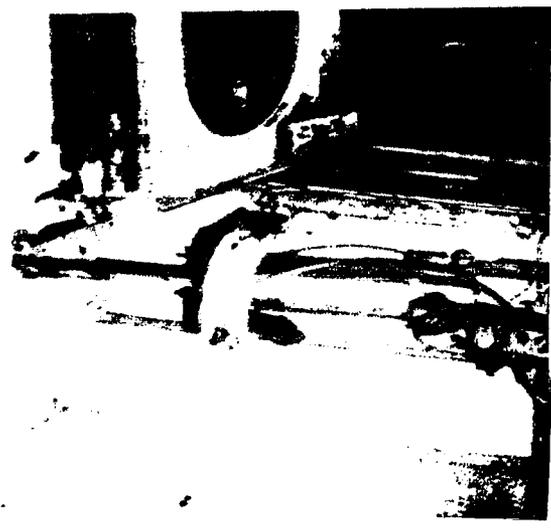
Algo que cuesta a conocido



Los desabastecimientos, que están dados por la situación internacional, hacen que las reparaciones debidas a que en anteriores se incumplieron de aseguramiento, y se agotan las pequeñas reservas exist...

Experiencias acumuladas de naturaleza sencilla que son imprescindibles a de trabajo duro, serio y para lograr una recuperación... No es sólo...

sochifred somfip ep
cstirpax epssap:
p0 usapio cub
spndicop snqumio
sopras usapub sov





Gregorio Pérez, despedido de las rutas 13 y 87 (al centro) expresa su preocupación de que en ómnibus cada vez hay menos mecánicos.

dad de La Habana, nos acompañó en nuestro recorrido por diferentes terminales de la capital, y al concluirlo accedió a ser entrevistado.

—Todos conocemos que el servicio de ómnibus urbanos en la actualidad es malo, ¿qué significa eso para usted?

—Más trabajo, más esfuerzo.

—¿Por qué?

—Como se ha explicado más de una vez, hubo atrasos en las contrataciones de pieza y la no llegada en tiempo hizo decrecer el nivel del servicio. También sabemos de nuestras deficiencias subjetivas y de organización que no habíamos detectado antes porque la frecuencia se mantenía aceptable y los problemas no afloraban como ahora. Debemos tener en cuen-

... las piezas correspondientes a ese año, y aunque en 1988 el suministro va entrando a buen ritmo, no es tan sencillo salir de tan profundo "bache".

—Además, existen otros renglones que no están conceptuados como piezas de repuesto donde tenemos serias limitaciones, ellos son neumáticos, remaches cherrys, tornillería, pintura, baterías y otros; es bueno saber que un ómnibus tiene 4 mil 500 componentes.

—Cuando un chofer decide el trasbordo, ¿cobra el salario de ese día sin descuento?

—Cobra completo, pero si comprobamos que trasbordó innecesariamente, ese chofer puede ser sancionado de forma severa.

—¿Qué es de forma severa?

—Puede ir desde cambio de empleo y sueldo hasta la separación definitiva del centro.

—¿Puede el esfuerzo del hombre suplir las piezas?

—No, pero el hombre sí contribuye a atenuar la crisis y ello se demuestra cada día, porque la situación no es aún peor gracias al esfuerzo de mecánicos y choferes.

—¿Dónde se refleja más la ausencia de ese hombre?

—En la plataforma, es decir el chofer. Actualmente hay 500 choferes menos de los que debe haber en la plataforma. Si a esto unimos como uno de los factores que nos está afectando el certificado médico de más de tres días —que es pagado— veremos cómo se afecta el servicio y la economía del país.

—¿A cuánto asciende esa afectación?

—Por ejemplo, en 1987 se pagó por concepto de certificados médicos la cifra de 810 mil 300 pesos, y en el primer semestre de 1988, 483 mil 100. La ausencia injustificada no llega al uno por ciento y la de menos de tres días oscila entre el dos y el tres por ciento.

—¿La ausencia se acentúa el día del cobro?

—Así es, y ello produce una baja en esos días, pero te repito que cada caso va respaldado por un certificado médico.

—En un documento de información a los delegados provinciales y municipales con fecha 7 de septiembre, se dice: "El Gobierno de Ciudad de

La Habana y la Empresa de Omnibus Urbanos con el apoyo decisivo de las instancias superiores, trabaja para el restablecimiento a los niveles planificados y crea las bases para que no se repitan estas crisis de pasajeros en la capital". ¿Cuál es concretamente el significado de tales palabras?

—En primer lugar el Gobierno de la capital se encarga de conocer los déficits de recursos materiales de la Empresa de Omnibus para que esta situación no sea cíclica y con tal objetivo ya se evalúan directivas para el plan 89 en cuanto a piezas y elementos que en general garantizan el funcionamiento del parque requerido.

"La esperanza más inmediata está en la fábrica de Guanajay, que ya entregó este mes los primeros 5 ómnibus y seguirá hasta los 250 de aquí a diciembre. Una vez que la Empresa los asigne a las diferentes terminales, se podrá ir estabilizando el parque de vehículos.

"A lo anterior sumamos un grupo de recursos designados por el Gobierno central, y el hecho de que de 400 ómnibus con roturas en el motor paralizados en enero de este año, ahora hay 240 (es importante tener en cuenta que se reparan unos y se rompen otros). Entonces, sin dar saltos espectaculares, ya en diciembre apreciaremos alguna mejoría.

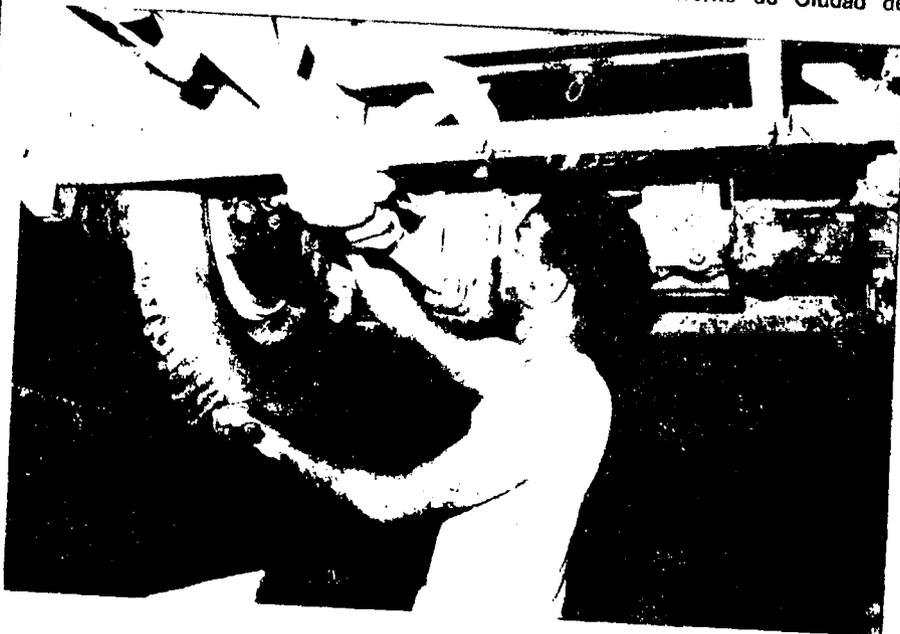
"Otro aspecto importante a tener en cuenta es que los llamados paraderos tienen todos más de 30 años y construimos nuevas terminales. En el último trimestre del año se pondrá en explotación la base San Agustín en La Lisa, que dispondrá de 120 ómnibus con más de 70 articulados; también se comenzará la edificación de otras dos bases: una en el reparto Guiteras y otra en Arroyo Naranjo, ambas estarán funcionando para 1989.

Recursos aparte

Como vemos, existe todo un programa para impedir que los ómnibus urbanos tengan otra recaída, pero no queremos dejar de exponer dos importantes reflexiones.

La primera: la de la ausencia al trabajo los días del cobro avalada por una constancia médica no es exclusiva del transporte urbano, sabemos que se extiende a sectores como la construcción, gastronomía y otros. Esta es una tarea que siguen teniendo delante psicólogos, sociólogos y sobre todo los encargados de hacer cumplir la legislación laboral.

La segunda: insisto o, mejor dicho, me inclino hacia quienes opinan que el sistema de transporte urbano no puede descansar sólo en los ómnibus. Podrán venir miles de ómnibus nuevos y sus correspondientes choferes, pero si esta actividad social no se concibe como un sistema integral donde estén presentes primero el ferrocarril urbano y más adelante el metro, pueden sobrevenir nuevas crisis.



Reynaldo Cruz, jefe de brigada de mecánicos opina: "Eso de faltar al trabajo el día del cobro no es general, depende de la mentalidad y la conciencia de cada trabajador"

Afronta problemas

objetivos

**el servicio de
ómnibus urbanos**

Sobre esto habló Jorge Lezcano, miembro del Comité Central y primer secretario del Partido en la capital, en la III Conferencia Provincial del Sindicato del Transporte

Las dificultades objetivas que afronta el servicio de ómnibus en esta capital, fueron expuestas por Jorge Lezcano Pérez, miembro del Comité Central y primer secretario del Partido en Ciudad de La Habana, ante los casi 200 delegados a la III Conferencia Provincial del Sindicato del Transporte.

Mientras la cifra de pasajeros que es necesario transportar cada día alcanza ya los cuatro millones, en cada jornada se realizan cuatro mil viajes menos que los imprescindibles a causa del alto número de carros parados por falta de piezas de repuesto, dijo Lezcano en una intervención especial.

En el transcurso del análisis del tema, que abarcó la mayor parte de las discusiones del encuentro efectuado en el teatro del Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, el dirigente señaló que durante 1987 sólo se recibió el 68 por ciento de los recursos necesarios para garantizar el servicio, y no más del 60 por ciento de lo esperado en el año en curso.

Entre este mes y el de noviembre serán entregados en Ciudad de La Habana de 230 a 240 ómnibus articulados, mientras se trabaja en la adopción de medidas perspectivas para evitar una crisis, como —por ejemplo— tratar de fabricar los ómnibus con la totalidad de los componentes de producción nacional.

Periódico: Tribuna de la Habana.

Fecha: 20/Sept./1988

PRODUCEN OCHO OMNIBUS POR DIA EN LA CLAUDIO ARGÜELLES

Un total de mil 014 ómnibus de los tipos Girón VI y Montaña VII —98 por ciento del plan acumulado— hizo hasta el pasado mes de agosto la Empresa Claudio Argüelles, perteneciente al Ministerio de la Industria Sidero-Mecánica y ubicada en el municipio Plaza de la Revolución.

Eduardo Blásquez, subdirector económico de la entidad, explicó que en el dos por ciento de atraso (16 ómnibus) influyeron la falta de asientos, la introducción de un tipo diferente de alambre de soldar, dimensiones inadecuadas del laminado de acero, no entrega oportuna de los surtidos necesarios de perfiles de aluminio, falta de determinados tubos de acero, y roturas de equipos, entre otras causas.

Tal déficit, agregó, no es preocupante. Creadas las condiciones, puede eliminarse en no más de dos días, teniendo en cuenta que la fábrica está produciendo un promedio de ocho ómnibus diarios.

El plan de este año asciende a mil 600 Girón VI, 100 Montaña VII y 100 ómnibus deno-

minados "cuatro por cuatro" (de doble tracción y también para montaña).

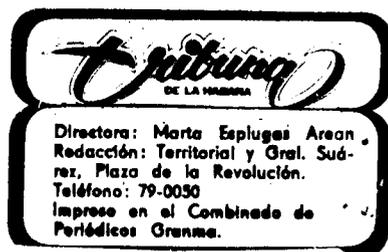
La estrategia para lograr el cumplimiento de esas cifras se basa fundamentalmente en el ritmo diario de ocho equipos, en la entrega rápida de los Montaña VII, lo que posibilitará iniciar en breve la fabricación de los "cuatro por cuatro", y en el consecuente esfuerzo extra de los obreros de la industria.

Este año el plan es superior en 50 equipos a lo realizado en 1987 y se prevé crecimiento —aún no precisado— para 1989.

La Empresa tiene perspectivas de desarrollo, cuantitativa y cualitativamente hablando, a partir de inversiones previstas en la zona de Berroa, al Este de la capital. Además del incremento de la producción y de la productividad sería posible una mayor integración con el ensamblaje de los chasis de la RDA que ahora se reciben completos.

Desde su surgimiento en 1969, la Claudio Argüelles ha producido más de 25 mil ómnibus, a pesar de contar con las mismas instalaciones de entonces a hoy. Excepto el chasis, el resto del ómnibus lo fabrican allí. De más de 500 pesos (en moneda convertible) que antes invertían en cada equipo, hoy gastan solamente 60.

Heriberto Rosabal



IP
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Periódico: Tribuna de la Habana
Fecha: 8/junio/1989

Entrega la terminal Alamar compromisos por el XVI Congreso obrero



Pedro Ross, miembro del Secretariado del Comité Central y presidente de la Comisión Organizadora del XVI Congreso de la CTC Nacional, visitó la terminal de ómnibus urbanos Victoria de Viet Nam (Alamar), donde recibió de mano de los trabajadores del centro sus compromisos como saludo al máximo evento de los sindicatos.

Tras un recorrido por la base, digno ejemplo a seguir por los transportistas de la capital,

expresó su satisfacción por los resultados acumulados a partir de la aplicación del nuevo sistema de reordenamiento del trabajo y los salarios y el paulatino incremento del número de viajes.

En diálogo con los obreros señaló la importancia que para

el sector reviste la integración de los trabajadores al movimiento de innovadores y racionalizadores y la captación de fuerzas al movimiento de jubilados.

Rafael Domenech (CV)

Periódico: Trabajadores Fecha: 15/junio/1989.

XVI CONGRESO DE LA CTC

SERÁN 102 LOS DELEGADOS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE

UN TOTAL de 102 trabajadores del sector del transporte estarán presentes como delegados en el XVI Congreso de la CTC, según informó Fernando Pérez Concepción, segundo secretario de este sindicato.

El proceso de discusión de la convocatoria a este encuentro permitió concretar los compromisos encaminados a mejorar el cumplimiento de la programación de viajes e itinerarios, tanto en ómnibus, como en ferrocarriles y la aviación.

Particularmente en las terminales de ómnibus de Ciudad de La Habana los trabajadores han manifestado su disposición de

elevar la calidad de dicho servicio, y para ello incrementar la participación en la emulación especial de viajes voluntarios.

En la actualidad más de 102 mil trabajadores están incorporados al Movimiento de los Destacados en el sector, y además existe el propósito de incrementar el ahorro, aprovechar mejor la jornada laboral y reducir los índices de ausentismo, así como fabricar y recuperar más piezas de repuesto, entre otros objetivos con vistas al máximo encuentro de los trabajadores cubanos, por celebrarse en enero próximo. (I.H.)

Periódico: Trabajadores
Fecha: 17/sept./1958

ENTREGAN HOY EL PRIMER OMNIBUS ARTICULADO

EN LA EMPRESA *Evelio Prieto*, de Guanajay. Para el último trimestre deben lograr 100 carros mensuales

EL PRIMER OMNIBUS articulado, de los 350 planificados este año para el transporte urbano, ya está totalmente listo y será entregado hoy por los trabajadores de la Empresa *Evelio Prieto*, de Guanajay, como muestra viva de la voluntad de cumplir el compromiso contraído con la Revolución.

Además de ese vehículo, también concluyeron los dos primeros ómnibus Girón XXII que prestarán servicios interprovincial en distancias largas y en los próximos días terminarán otros dos del programa de diez para el presente año.

La fabricación de este primer carro articulado constituye un fruto de la tenacidad del colectivo metalúrgico en la referida planta, en la cual se adoptaron medidas organizativas en función de dar eficaz respuesta al incremento de la productividad y la producción, entre ellas, la aplicación del doble turno en diferentes áreas, la creación de una brigada especial y se labora los sábados cortos y domingos en aquellos puestos de mayor necesidad.

Septiembre debe concluir con la entrega de un lote de 30 a 40 ómnibus articulados, para lo cual se espera lograr un ritmo de 4 a 5 carros diarios totalmente terminados, según explicó Angel Esteban Leyva, secretario general del buró sindical, quien agregó que en la fábrica se encuentran los aseguramientos nacionales e importados para alcanzar el compromiso del mes.

Para el último trimestre del año está previsto entregar mensualmente 100 carros articulados. (Tellería Alfaro; foto: Joaquinito Hernández)



Periódico: El Habanero
Fecha: 17/sept./1958

Listos los primeros 5 ómnibus articulados

bre la necesidad de que en la emulación se sienta el rigor del chequeo, la exigencia en el cumplimiento de los indicadores, y se estimule y reconozca el esfuerzo de los obreros.

También entre otros temas fue analizada críticamente, la falta de efectividad de las asambleas de producción y servicio, las cuales reclaman de preparación y calidad, para que cumplan sus objetivos.

Mediante el voto directo y secreto, la conferencia ratificó a Armando Gordón como secretario general de la CTC en Guanajay. (Orestes Eugellés)

DE LA CONFERENCIA de la CTC en Guanajay, partieron ayer domingo hacia la capital los primeros cinco ómnibus articulados, fabricados por los trabajadores de la Empresa *Evelio Prieto* para el apoyo del transporte urbano en Ciudad de La Habana.

Arnaldo Socarrás, miembro del Comité Central y primer secretario del Partido en Guanajay, destacó el esfuerzo del colectivo por cumplir el compromiso de entregar este año 350 ómnibus articulados.

Los 108 delegados a la conferencia debatieron profundamente so-

Rehabilitación "Trabajadoras"

Fecha: 17/junio/1982

LIBRE • TIEMPO LIBRE • TIEMPO LIBRE

tonieta, entre e rehabilitación

poseído y víctima en la época
inimaginables injusticias.

Cuando llegó al palacio real de
Versalles en 1770 su juventud,
su rubia cabellera y la fineza de la
que hacía gala, le permitieron
parecer ante sus súbditos como
una mujer que encarnaba perfec-
tamente la realeza ideal. A pesar
de ello, en 1789, esta imagen se
dio vuelta total y bruscamente,
tornando a la esposa del rey Luis
XVI nada menos que en la "reina
depravada".

"Responsables fueron los nu-
merosos panfletos que en unos
meses cambiaron la figura de la
hermosa pastora transformándola
en una temible y perversa
mujer que engañaba constante-
mente a un rey débil e impoten-
te" —explica Chantal Thomas en
su libro.

"La imaginación popular —agrega
Thomas—, golosa ante las
calumnias y los rumores, se com-
placía en narrar con todos los
detalles posibles «las furias uteri-
nas de María Antonieta», deta-
llando «Los amores de Charlot y
de Toinette», y describiendo el
«burdel real de Versalles», en el
cual «La Austríaca» desempeña-
ba un papel primordial".

Si Thomas eligió este ángulo
para estudiar el personaje de la
reina que terminó en la guillotina
y el efecto que su actitud verda-
dera o supuesta causó sobre las
masas, es porque, especialista
del Marqués de Sade y de Casa-
nova y encargada de estudios en
el Centro Nacional de Investiga-
ción Científica Francés, vio en
este personaje un ejemplo de la

"literatura del resentimiento, a
vez pornográfica, frígida y
riosa".



Según la autora, el caso N
Antonieta es extraordinariam
revelador de los odios y mi-
creados por el misterio feme-
"y —asegura— el mito d
«supertigresa» de Austria si-
mentaba en las corrientes x
fobas y misóginas, que ade-
constituyeron un elem-
potente para unir el movim-
revolucionario".

Según Thomas —que
escribir este libro estudió an-
mente la época a través de
bados y libelos que dormía
las bibliotecas—, María Ant-
ta apareció como una
monstruosa" y depravada,
entregó oportunamente a la
lución un ídolo para la hog-
una cabeza para la guill-
(AFP)

La nueva
práctica si-
ómnibus u

En el r-
reuniones

MUNDO E'GÜENO

ecer desinformado es mayor que el de caer en

PD

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Historia de la Ciudad de La Habana
Fecha: 17/ mayo/ 1988



YA HAY 14 TERMINALES BAJO EL RÉGIMEN DE BRIGADAS

SIETE COMENZARON AYER. En todas se aplica el nuevo reordenamiento salarial. El resto se incorporará a medida que las condiciones lo permitan. Buenos resultados en la primera quincena con las iniciadoras de esta experiencia

“UNA SERIE de medidas que forman parte de un programa integral que debe mejorar en un tiempo prudencial la situación del transporte en ómnibus urbanos en la capital ya se aplica en 14 de las 22 terminales con que cuenta Ciudad de La Habana” —informó a **TRABAJADORES** Jesús Afá, director de esa empresa.

Ayer se incorporaron al nuevo sistema de trabajo en brigadas siete terminales más, las que se prevé obtengan el mismo saldo positivo de las iniciadoras; en estos momentos ya se produjo un aumento de los viajes.

La nueva concepción de las brigadas está demostrando en la práctica su validez, a la vez que ratifica el criterio de que en los ómnibus urbanos no hay lugar para los indolentes.

En el resto de las terminales en funcionamiento se realizan reuniones para su posterior aplicación.

Para este año está prevista la incorporación de más de 400 Ikaru ensamblados en el país, más algunos articulados yugoslavos, y se adquirirán, en piezas de repuesto, valores cercanos a los 14 millones de pesos, y en herramientas cerca de 1,4 millones de dólares.

La construcción y montaje de 8 terminales en este año, valorada cada una en 3 millones de pesos, marcha bien; el *Contigente Blas Roca* se encarga del movimiento de tierra y se incorporarán, en apoyo a su edificación, macheteros desmovilizados de la zafra.

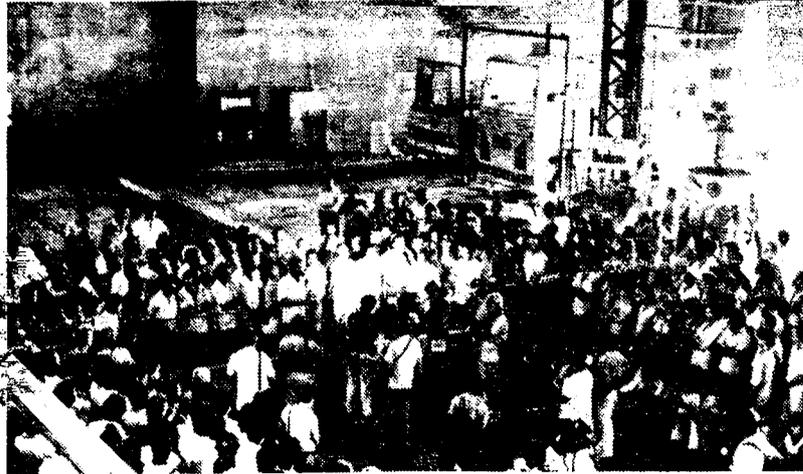
También se observan resultados concretos en la atención al hombre, lo que debe mejorar con la aplicación en septiembre próximo del Médico de la Familia en cada una de las bases.

El reordenamiento salarial, con un incremento sustancial para la mayoría, es también una medida que contribuirá a la consolidación de la disciplina, la necesaria estabilidad de las fuerzas y constituirá además un reconocimiento a estos trabajadores. (Claribel Terré)

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Entregan primer ómnibus articulado



Los trabajadores de la empresa productora de ómnibus Evelio Prieto, de Guanajay, hicieron entrega del primer articulado, en un acto presidido por Pedro Miret; miembro del Buró Político del Partido y Victorino Lemus, primer secretario en La Habana.

Pedro Díaz, director de la fábrica, señaló que durante la etapa se tomaron medidas organizativas como la implantación del doble turno en varias áreas y se constituyó una brigada roja para laborar en horas de la madrugada en el taller de conformación de piezas.

Asimismo, destacó el trabajo que se realiza los sábados no laborables en que participan como promedio 700 trabajadores, y se refirió a las medidas proyectadas para asegurar la continuidad de la producción de ómnibus articulados y cumplir el compromiso contraído con Fidel y el Partido de entregar en diciembre los 350.

Serafín Aguilera, vanguardia provincial, hizo entrega de la llave del primer articulado a Manuel González, vanguardia de la empresa de ómnibus urbanos de Ciudad de La Habana. También hizo entrega a Esmel Saad, Héroe del Trabajo de la República de Cuba, del primer ómnibus Girón XXII para transportes nacionales.

Victorino Lemus, primer secretario del Partido en La Habana, señaló el arduo trabajo y el serio esfuerzo que realizan los obreros para materializar el compromiso de entregar en diciembre los 350 articulados, lo cual constituye un importante paso en la solución de los problemas actuales del transporte.

E.F.
Foto: Pável

POSITIVA LA VINCULACION DE ESTUDIANTES EN TERMINALES DE OMNIBUS

Como parte de un convenio de colaboración, los estudiantes de 30 centros de las enseñanzas media y media superior en Ciudad de La Habana apoyan la labor que desarrollan los trabajadores de las 22 terminales de ómnibus de la capital.

Rogelio Dean, jefe del Departamento de Transporte y Comunicaciones del Comité Provincial del Partido, valoró de positiva esta experiencia iniciada el año anterior y destacó la ayuda brindada por los alumnos en tareas como el pago del pasaje, mantenimiento de la disciplina en el ómnibus e higienización de las terminales.

Explicó que esta cooperación permite estrechar relaciones en-



tre los obreros y estudiantes, mejorar la conducta de estos últimos en la escuela, participar conjuntamente en conversatorios, jornadas productivas, encuentro de destacados, y subrayó que en esta experiencia se destacan las terminales de Palatino, Playa y Alamar.

Una de las iniciativas que se desarrolla actualmente por este movimiento, dijo, es el recorrido de la bandera XIII Festival Mundial de la Juventud y los Estudiantes por las terminales de ómnibus, donde se han concertado importantes compromisos, entre ellos, el de concluir 1989 con no menos de 34 mil viajes diariamente.

(AIN)

MATANZAS

CELEBRARÁN ACTO NACIONAL POR DÍA DEL TRANSPORTISTA

MATANZAS (AIN).— El acto nacional por el Día del Transportista se desarrollará en esta ciudad el 30 próximo, informaron en la reunión efectuada aquí con la participación de dirigentes sindicales y administrativos del sector en la provincia.

Matanzas obtiene ese galardón por tercer año consecutivo, y para esta ocasión la celebración tendrá como escenario el Cine Teatro Atenas, de la capital yumurina, donde asistirán cerca de 500 delegados de todo el país.

Como parte de los festejos, a 83 matanceros les será entregada la *Distinción José María Pérez Capote*, que otorga el sindicato nacional a los transportistas que han permanecido en el sector durante 25 ó más años, con una labor destacada.

El galardón de Vanguardia

Nacional lo recibirán seis centros de la provincia, que son las bases de Ómnibus Escolares de Jagüey Grande, la EIDE y de Autos de Servicio Especial, radicada esta última en Varadero.

Igualmente la Fundación de Matanzas, Aeropuerto de Varadero y Reconstructora de Ómnibus Escolares de Jagüey Grande, así como 21 trabajadores del territorio.

Se conoció además que la empresa yumurina de Ómnibus Escolares resultó por tercera ocasión consecutiva la más destacada de su tipo en el país durante 1988.

Se encontraban en la presidencia de la reunión Carlos Martínez, funcionario del comité provincial del Partido, Juan Núñez, secretario general del sindicato del ramo en el territorio, y Orlando Curbeo, por el Poder Popular.



Los pequeños ómnibus Girón del plan de apoyo al transporte urbano capitalino, circulan ya en todos los municipios de Ciudad de La Habana.

El apoyo a ómnibus en Ciudad de La Habana

Transportadas unas 145 000 personas en los tres primeros días de aplicado el plan

● El horario de servicio es ahora abierto

● Durante los tres primeros días de puesto en práctica el plan de apoyo al transporte urbano capitalino, han utilizado este servicio cerca de 145 000 personas.

En estos momentos suman 214 los vehículos de centros de trabajo incorporados a este provisional refuerzo y según se informó, suman 2 872 los viajes realizados en el periodo indicado.

El horario de servicio es ahora abierto, o sea, que los vehículos se incorporan a las rutas asignadas tan pronto son liberados por las dependencias y centros a que pertenecen, de manera que incluso algunos comienzan antes de las ocho de la mañana y otros continúan circulando aún después de las tres de la tarde, que fue la hora tope concebida inicialmente.

Como todo programa que comienza, se hacen actualmente los ajustes necesarios para reforzar las rutas que más apoyo requieran, tomando en cuenta aquellas cuya situación es más crítica por el elevado número de personas que transportan. Del mismo modo se

labora también en el ordenamiento de los detalles que de conjunto constituyen la infraestructura para el funcionamiento eficiente del plan.

Los pequeños ómnibus Girón circulan ya en todos los municipios de Ciudad de La Habana, aunque en algunos casos no se ha aportado el número de vehículos previsto. No obstante, se espera que la semana próxima esto haya quedado resuelto, y se cumpla lo programado.

La Dirección Provincial de Transporte reiteró nuevamente la necesidad de que la población coopere en el cuidado de los equipos. Debe cumplirse estrictamente la medida que limita a 15 el número de pasajeros que pueden viajar de pie, pues esto resulta imprescindible para la preservación de estos vehículos.

Como promedio general se realizan alrededor de 1 000 viajes diarios cifra que se espera registre incrementos a partir del lunes próximo.

● A. Shelton

Foto: Jorge Oller

Periódico: Juventud Rebelde

Fecha: 25/ junio / 1989



Lesionadas 39 personas al chocar un ómnibus con un tren en Luyanó

Un total de 39 personas recibieron lesiones —entre ellos 11 niños— al chocar un ómnibus con una locomotora, en Luyanó, ayer a las 11 y 30 de la mañana, según se informó en el Departamento Nacional de Tránsito de la Policía Nacional Revolucionaria.

Según las primeras investigaciones, la guagua de la ruta 1, número de orden 1735, conducida por Angel Alvarez Ordóñez, de 26 años, no realizó el PARE correspondiente en la intersección de calle Villa Nueva y Línea del Ferrocarril.

El ómnibus se dirigía de su cabecera en La Habana Vieja hacia la Terminal Fortuna, cubriendo su chofer la última vuelta de su turno de trabajo.

Tan pronto se tuvo conocimiento del hecho fueron despachados al lugar numerosas motos y autos patrulleros de la PNR, así como ambulancias de la Cruz Roja Cubana, los que trasladaron a los lesionados a los hospitales Miguel Enríquez y Clínico Quirúrgico de Diez de Octubre, donde recibieron los primeros auxilios. Muchos de ellos reciben atención especializada en otros centros asistenciales de la capital. Se continúan las investigaciones para establecer las responsabilidades. (Dan. Mateo. Foto: Batista)

508

11 / 11
Periódico: Tribuna de la Habana
Fecha: 7/ abril / 1989

AVISO

A TODOS los jubilados y conductores de la Empresa de Omnibus Urbanos de Ciudad de La Habana se les comunica que el cambio de pase de dicha entidad comenzará a partir de hoy en el horario comprendido de 8:00 a.m. a 4:00 p.m., en el local de San José 719 (altos). Presentar dos fotos tipo carné.



EN LA EVELIO PRIETO

Entregarán dos ómnibus cada semana con trabajo voluntario

APROBARON trabajadores implantación del doble turno de 12 horas cada uno

DESDE HOY, los trabajadores de la Empresa Evelio Prieto Guillama de Wajay, en La Habana, aportarán dos ómnibus, cada semana, con trabajo voluntario, informó Esteban León Martínez, secretario general del buró sindical de la entidad.

De esa forma, dijo, el colectivo asegurará el cumplimiento del compromiso con Fidel de entregar, este año, 350 ómnibus articulados GIRON XVI y para ello, desde este lunes, en la fábrica también se implantaron dos turnos de labor de 12 horas cada uno, en los siete días de la semana.

De julio a diciembre, los hombres y mujeres de la empresa Evelio Prieto Guillama se han propuesto resarcir los atrasos y hacer el 80% del plan anual, con más del 35% de integración de piezas fabricadas en el país, de las cuales la mayor parte se hace en la en-

tidad habanera, añadió Martínez.

Lo anterior significa completar la cifra de 210 ómnibus GIRON XVII. De ellos ya tienen listos para entregar 98, destinados a las provincias orientales y centrales del país.

El colectivo se esfuerza por la producción de 10 ómnibus GIRON para el transporte nacional, de los cuales dos están listos para su explotación. Los GIRON XIII programados, fueron terminados en el primer trimestre del actual año.

En total suman 750 ómnibus a entregar en 1988, cifra que al ritmo actual con que marchan los más de mil 300 trabajadores de la entidad, se completará con buena calidad, para romper todos los records de producción, a pesar de la compleja labor, y atraso, dijo Esteban Pérez, secretario del comité del Partido en la empresa. (Orestes Eugellés.)



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Román - Granma
Fecha: 4/mayo/1989

Ciudad de La Habana

Omnibus ruteros: algunas aclaraciones

A LA REDACCION de Granma han llegado varias llamadas telefónicas con solicitudes de información acerca del servicio de ómnibus ruteros que comenzó a funcionar el 27 de abril desde la base de Monterrey, en San Miguel del Padrón, con dos rutas fijas hacia el parque de la Fraternidad y G y 27, en el Vedado.

Bernardino Palenzuela, director provincial de Transporte del Poder Popular en Ciudad de La Habana, responde algunas de esas interrogantes.

Una de las preguntas se refiere a las paradas. El ómnibus rutero —explicó el funcionario— no tiene paradas fijas; se detiene dentro de su recorrido, que sí es fijo, en cualquier lugar que el viajero desee, y toma pasaje en cualquier punto, siempre y cuando el vehículo tenga asientos disponibles, ya que no se admiten personas de pie.

En cuanto a la posibilidad de ampliar este servicio a otros lugares, Palenzuela informó que eso será en la medida en que se cuente con mayor cantidad de este tipo de ómnibus. Por el momento está concebido que en la actual terminal de Monterrey se incorporen 25 vehículos más, los que permitirán abrir dos nuevas rutas, cuyos orígenes serán en Guanabacoa y sus destinos el centro de la capital. Los puntos exactos eran objeto de análisis al momento de redactar esta información.

A su vez, en el municipio Playa, la antigua terminal de la ruta 30 se está remodelando para asimilar en un futuro no muy lejano un parque de 50 Girón VI como ruteros.

El precio de 40 centavos por el viaje también ha sido objeto de



En estos ómnibus, sólo se puede viajar sentado. Realizan sus paradas para dejar o tomar pasajes donde el ciudadano solicite.

O. RUTEROS C.H.					
TERMINAL					
SAN MIGUEL					
CONSERVESE					
DURANTE EL VIAJE					
40 Centavos					
ORIGEN					
1	2	3	4	5	6
DEBE MOSTRARSE AL					
FUNCIONARIO QUE LO SOLICITE					
Nº 33004				A	

Esta es la constancia de pago del viaje. El pasajero debe exigirla al conductor-cobrador y conservarla durante el viaje.

interrogantes. En tal sentido, la Dirección de Transporte del Poder Popular en la capital, aclaró que la idea fundamental del ómnibus rutero es ofrecer al ciudadano un servicio más cómodo, confortable y rápido que el del transporte urbano tradicional, y que a la vez sea más económico que el taxi.

En muchas capitales del mundo existen servicios similares al que ahora comienza en la capital, y los precios son también diferentes a los de los restantes medios colectivos. Esta variante se integra a un sistema de transporte urbano que comprende variadas opciones para satisfacer diferentes características de la demanda.

● Emilio del Barrio Menéndez
Foto: Liborio Noval

Periódico: Gran ma

Fecha: 8/ sept. /1988



Accidente de un ómnibus contra un tren

● Un fallecido y 23 heridos es el balance preliminar del accidente de tránsito ocurrido anoche en el cruce de la calle 100, cerca de la Avenida de Rancho Boyeros, al impactarse el ómnibus 3027, de la ruta 100, procedente de Altahabana, con el tren extra de viajeros con destino a Pinar del Río. Los lesionados, la mayoría reportados de menos graves o sin peligro para la vida, fueron trasladados a los hospitales Enrique Cabrera (Nacional) y Calixto García. El fallecido se nombraba Guillermo Gutiérrez Ramos, de 52 años, quien residía en el municipio Playa, en la capital. Como consecuencia del impacto la locomotora 71063 sufrió daños menores, mientras que la parte delantera del ómnibus quedó prácticamente destruida.

Foto: Ernesto Calderín

Realizar mil viajes voluntarios en saludo al XVI Congreso de la CTC

ES EL PROPÓSITO de Diego Francisco, chofer de la terminal de Alamar. Aporta sus vacaciones y días de descanso

EN SALUDO al XVI Congreso de la CTC, Diego Francisco Recio Rojas, chofer de ómnibus de la terminal Victoria de Vietnam, de Alamar, Ciudad de La Habana, pretende realizar mil viajes voluntarios, con lo cual completaría 18 mil en los últimos cinco años.

El seis veces consecutivas Vanguardia Nacional del Sindicato del Transporte cada año realiza un gran número de viajes voluntarios. La primera ocasión fue cuando la celebración del Congreso del Partido, en que hizo 8 mil 500.

El año pasado logró realizar 3 mil. La suma de lo hecho en los últimos cinco años alcanza la cifra de 17 mil; y para llegar a esta cifra, casi increíble, son extraordinarios los sacrificios que este hombre ha realizado.

Su jornada comienza a las 4 y 35 de la madrugada en la ruta 217 y cuando termina a la 1 y 40 de la tarde pasa a trabajar en otra ruta hasta las 11 de la noche.

Diego asegura que se acostumbra a dormir unas tres horas diarias y a realizar una sola comida al día y dijo que su familia lo apoya totalmente, además del Partido, el sindicato y la administración del centro. Nunca ha tenido accidentes.

"En mi centro de trabajo ofrecen a mi familia una atención de internacionalista. Así no tengo preocupaciones y puedo dedicarme totalmente a cumplir con este compromiso, que será un triunfo para todos mis compañeros. Sin



esa participación sería imposible llegar a lo que me he propuesto".

El destacado chofer explicó que ahora ya no tiene que llevar el paso tan rápido, pues para triunfar en su objetivo requiere aportar unas 500 horas de trabajo voluntario. "Eso se resuelve con jornadas de hasta 16 horas; por lo que estaré más descansado, aunque deberé seguir aportando mis vacaciones y días de descanso".

Si uno conversa con los jóvenes choferes de esta terminal Vanguardia Nacional, todos coinciden en que es difícil tener la resistencia de este hombre que ya muestra con orgullo sus canas. (Rebeca Antúnez; foto: Roly Montalván)



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

ME NIEGO AL ABORDAJE

Por ERNESTO MONTERO

Fecha:
30/sep/1988

CON LA ENTRADA en funcionamiento de vehículos nuevos, la situación de los ómnibus urbanos en la capital debe mejorar en un futuro próximo. Esta es una buena noticia para quienes dependemos de ese tipo de locomoción. Sin embargo, para preservarlos adecuadamente, si seremos capaces de actuar con mayor conciencia y disciplina. La inquietud tiene su justificación.

En días pasados, fui testigo del siguiente hecho: una guagua de la ruta 1 arribó a su parada de La Habana Vieja y los de la cola oficial, para sentados, iniciaron un tímido amago para subir, pero rápidamente los que esperaban para la cola de los de pie y los que habían descendido en la parada anterior los bloquearon por ambos lados... y fue entonces cuando ardió Troya, es decir, todos quisieron montar a la vez y pocos lo lograron, luego de pisotones y algunos improprios disimulados.

Ante tal barbaridad, un inspector comenzó a orientar lo que correspondía, pero esas normas no funcionan cuando el molote se dispone al abordaje. Por lo tanto, el compañero ordenó al chofer avanzar hacia el sitio destinado a los de pie.

Cuando el vehículo se detuvo nuevamente, varios adolescentes y algunos no tan jóvenes se lanzaron a forzar las puertas posteriores. Ante el esfuerzo baldío, el chofer y el inspector capitularon y el abordaje fue perfecto. Ni Henry Morgan lo habría hecho mejor.

Al fin, aquel ómnibus, víctima del maltrato colectivo partió hacia un trayecto en el que podrían ocurrirle percances de igual naturaleza.

Si tales hechos se multiplican por rutas, terminales y paradas en Ciudad de La Habana —sobre todo en horario pico—, tendremos una idea más o menos aproximada del fenómeno, pues no se trata de un hecho aislado.



Quien esto escribe se ha preguntado dónde estará la disciplina social de los protagonistas. Los que participan en tales fenómenos se conducen bárbaramente, aunque quizás en otras circunstancias sus actos sean correctos o adecuados a las condiciones. ¿Será tan difícil actuar según la lógica de la cordura? ¿Es preciso renunciar a las buenas costumbres a la hora de tomar el ómnibus? Estoy seguro de que no.

Desde donde pude observar los hechos llegué a la conclusión de que lo racional, lo práctico, lo cuerdo y lo disciplinado hubiera sido que todos los ciudadanos que pretendían abordar el vehículo se opusieran al caos innecesario, contribuyeran a restablecer el orden, implantaran la disciplina, aunque quizás alguno se quedara para el próximo vehículo o no pudiera ir sentado.

No tengo la menor duda de que si no cuidamos el transporte —afectado por otras razones

también—, ni muchos otros medios e instalaciones, el país podrá invertir inútilmente elevados recursos en proporcionarnos lo que necesitamos y no seremos capaces de preservarlos para que nos resulten útiles por el mayor número de años posible. Actuar de otra forma es, cuando menos, indolencia.

¿Cómo es posible que quien construye, participe en la defensa y hasta podría ostentar una militancia, permanezca impasible o indefenso ante tales situaciones? No es concebible que observemos cómo se maltrata innecesariamente lo que todos contribuimos a obtener. La clave está en no dejarnos involucrar por algunos, simplemente.

Estoy convencido de que la disciplina social es posible y necesaria, en lo trascendente y en lo cotidiano, y que se consigue con la voluntad colectiva.

Por lo pronto, me niego al abordaje.

Periódico: *Tribuna de la Habana*

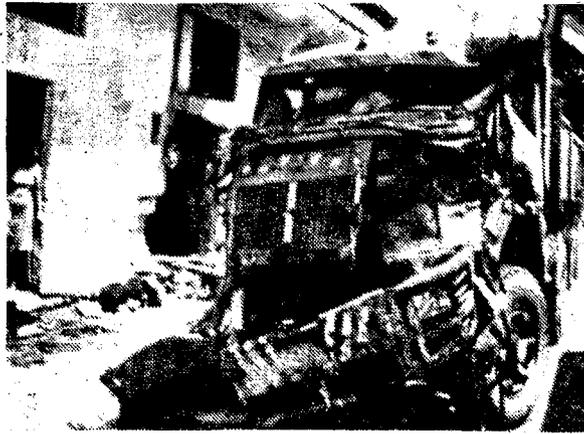
Fecha: *7/abril/1989*

CHOCA UN CAMION-RASTRA CONTRA UNA GUAGUA Y LUEGO CONTRA UNA VIVIENDA EN MARIANAO

Un total de seis lesionados y daños de consideración fue el resultado de un accidente del tránsito ocurrido en horas de la tarde del jueves último en la intersección de la avenida 51 y calle 142, Marianao.

La colisión se produjo como consecuencia de un patinazo en la vía por parte del camión-rastra placa HQ-0526, del Ministerio de Comercio Interior, el cual era conducido por Carlos Valdés Regil, de 26 años, que se proyectó contra la parte trasera de un ómnibus de la ruta 98, con placa HS-1735, tripulado por Idelbrando Guilarte Miranda, de 45 años de edad. Posterior a este primer impacto, el camión chocó contra un domicilio cercano.

El Departamento Nacional de Tránsito de la PNR comunicó que las causas de este accidente se investigan aún, e informa, por otra parte, que del 1ro. de enero de este año y hasta el



23 de marzo, se reportaron mil 430 accidentes donde 75 personas fallecieron y 448 resultaron lesionadas, sólo en Ciudad de La Habana.

Aunque estas cifras muestran una disminución en el número de accidentes, -174 menos con relación a igual período anterior- se aprecia un aumento de 10 muertes y 85 lesionados más, por lo que se recaba la máxima cooperación y atención de conductores y peatones.

Luis Estrada Hernández

11 — 11 — 11 — 11

Periódico: *Tribuna*

Fecha: *25/abril/1989*

SACUDIR CONCIENCIAS

Siempre he considerado que el deber social no precisa sobre sí el rigor de un supervisor para su cumplimiento; sin embargo, de tanto andar terminales de ómnibus urbanos con dificultades similares para satisfacer el plan de recaudación, terminé llegando a la conclusión de que nosotros no he-

por ciento de cumplimiento en febrero -sin los supervisores-, aun cuando se satisfizo el programa de viajes.

Trabajadores del centro y estudiantes de la escuela República de Nicaragua, vinculada a la base en una emulación al duro,

SATISFACTORIA LA PRUEBA

(Más informaci-

ario General del Partido C
Viet Nam visita Cuba, hech
tuye motivo de júbilo para
tro pueblo, como lo demos
representación de habanero.
dos en la pista de la termi

Los máximos dirigentes de los Partidos
e Viet Nam y de Cuba saludaron a las
autoridades cubanas integradas por
miembros del Buró Político, del Secre-
tado, del Comité Central y Ministros,
si como otros funcionarios del Partido,
el Gobierno y del Estado. También,

justre visitante.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

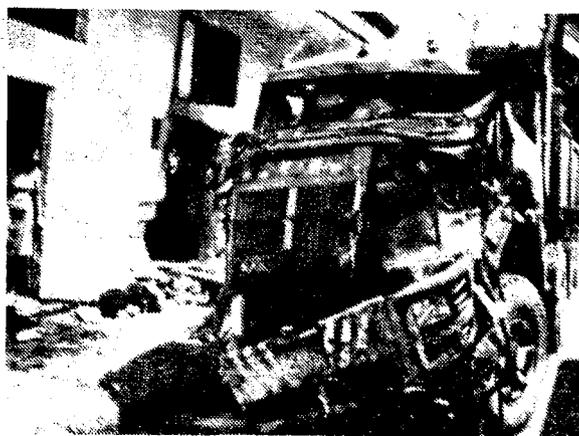
Fecha: 7/abril/1989

CHOCA UN CAMION-RASTRA CONTRA UNA GUAGUA Y LUEGO CONTRA UNA VIVIENDA EN MARIANAO

Un total de seis lesionados y daños de consideración fue el resultado de un accidente del tránsito ocurrido en horas de la tarde del jueves último en la intersección de la avenida 51 y calle 142, Marianao.

La colisión se produjo como consecuencia de un patinazo en la vía por parte del camión-rastra placa HQ-0526, del Ministerio de Comercio Interior, el cual era conducido por Carlos Valdés Regil, de 26 años, que se proyectó contra la parte trasera de un ómnibus de la ruta 98, con placa HS-1735, tripulado por Idelbrando Guilarte Miranda, de 45 años de edad. Posterior a este primer impacto, el camión chocó contra un domicilio cercano.

El Departamento Nacional de Tránsito de la PNR comunicó que las causas de este accidente se investigan aún, e informa, por otra parte, que del 1ro. de enero de este año y hasta el



23 de marzo, se reportaron mil 430 accidentes donde 75 personas fallecieron y 448 resultaron lesionadas, sólo en Ciudad de La Habana.

Aunque estas cifras muestran una disminución en el número de accidentes, -174 menos con relación a igual período anterior- se aprecia un aumento de 10 muertes y 85 lesionados más, por lo que se recaba la máxima cooperación y atención de conductores y peatones.

Luis Estrada Hernández

11 — 11 — 11 — 11

Periódico: Tribuna

Fecha: 25/abril/1989

SACUDIR CONCIENCIAS

Siempre he considerado que el deber social no precisa sobre sí el rigor de un supervisor para su cumplimiento; sin embargo, de tanto andar terminales de ómnibus urbanos con dificultades similares para satisfacer el plan de recaudación, terminé llegando a la conclusión de que muchos de nosotros no hemos alcanzado la madurez necesaria y aún requerimos de una niñera que nos recuerde a cada minuto dónde comienzan los deberes y dónde las obligaciones.

El pago del pasaje es un deber con carácter obligatorio y está de más enumerar las razones que lo revisten de tal cualidad, por la misma causa es imperativo evitar tal violación partiendo no sólo de la aplicación de sistemas o métodos, que como varita mágica resuelvan el problema.

La implantación de supervisores en cada ómnibus de la ruta 19 y otras de la terminal Nuevo Cerro fue el punto de partida a tales reflexiones. Con esa medida como bandera se ha incrementado la recaudación diaria en cerca de dos mil pesos, lo que permitió cerrar al 96,4 por ciento el plan establecido para marzo, cómputo que, por su parte, alcanzó sólo al 88,1

por ciento de cumplimiento en febrero -sin los supervisores-, aun cuando se satisfizo el programa de viajes.

Trabajadores del centro y estudiantes de la escuela República de Nicaragua, vinculada a la base en una emulación al duro,



llevan a vías de hecho el experimento, que pese a los beneficios que reporta no es la solución más acertada.

La evasión del pago del pasaje obliga a la entidad rectora e incluso al MITRANS y su Instituto de Investigaciones a buscarle un remedio a la herida. La experiencia es válida, pero, cuántos hombres no necesitaría la Empresa Provincial de Omnibus Urbanos para ejecutar esa labor, siendo más fácil sacudir la conciencia.

Stalina Pérez
Foto: José Ney

CAPTURA Y FINAL DE UN GREMLIN

Por J. Carnencheco

Nadie puede negar el paternalismo y la benevolencia de muchas de nuestras regulaciones jurídicas en materia laboral, gracias a lo cual, si bien se preservaba a los trabajadores, también se pueden mantener en un determinado trabajo a personas sin las debidas condiciones para desempeñarlo, o con un grueso aval de indisciplina e irresponsabilidad.

Pero esta verdad no niega otra: como regla, las administraciones no dominan totalmente la legislación laboral vigente, no usan adecuada y sistemáticamente sus reglamentos internos y tampoco llevan un serio control de las irregularidades de sus subordinados para mostrarlas cuando sea menester.

Si conociéramos mejor, por ejemplo, nuestro código y se usara correctamente en casos como el de **Un Gremlin anda suelto**, que publicó este rotativo hace dos semanas, aquellos no se producirían.

Nos proponemos en el menor espacio demostrar que la administración de la

... c) la falta de respeto a superiores, compañeros de trabajo o terceras personas en la entidad o en ocasión del desempeño del trabajo

... e) la negligencia

... g) el daño a los bienes de la entidad laboral, en ocasión del trabajo

... h) la pérdida, sustracción o desvío y la apropiación mediante el engaño, de bienes o valores propiedad del centro de trabajo o terceros

... i) cometer hechos o incurrir en conductas que puedan ser constitutivas de delito en la entidad laboral o en ocasión del desempeño del trabajo

... j) la inobservancia de los reglamentos disciplinarios vigentes en las entidades laborales. Vale detenerse un momento en este inciso para aclarar que la Empresa de Omnibus Urbanos de Ciudad de La Habana posee con total vigencia un Reglamento Disciplinario, que es de obligatorio cumplimiento y faculta a las administraciones a imponer sanciones que van desde la amonestación hasta la separación defi-

Alaska, hirviente y gigantesca cafetera de plata, impregnándolos del peculiar sabor del mejor caracolillo de nuestras montañas. Aquello era el desastre. No había tiempo para preparar nuevas lagostas. Ni tiempo, ni colas. Y Smith, adicionándole otros ingredientes, una pizquita de esto, un punadito de lo otro, batiendo aquí, trinchando allá, lanzó por primera vez al mercado su langosta al café. La aceptación de los importantes diplomáticos fue el certificado de nacimiento necesario para un plato cuya fama recorre el mundo. Le preguntamos a Smith si la leyenda era cierta y se limitó a sonreír enigmáticamente. Ni afirmo, ni niego. De todos modos la ley de la gravedad y la peticulina surgieron de forma parecida y nadie les niega su mérito a Newton y Fleming.

Smith me presentó al Capitán del equipo que representa a Cuba en la Olimpiada Culinaria que se efectúa en Frankfurt del Meno, RFA.

El team está integrado por tres chefs de cocina y un chef pastero. José Luis Santana, su capitán, confía en que conquistarán, nuevamente, honores para Cuba. Para ello cuentan con especialidades como la Tarta Tropicana, el Capricho de Chocolate, el Asado de Cordeiro a la Hierbabuena, y la Jabita o la Gibareña, entre un total de 33 platos.

En la gigantesca feria donde se celebra la olimpiada nuestro país bellón mostrará al mundo especializado, una vez más, la calidad de nuestros mariscos y frutas.

Servida, también, para que en un proceso de retroalimentación nuestros maestros del arte culinario se mantengan al tanto del desarrollo mundial en ese aspecto tan importante del turismo internacional. Y, como en los deportes, servirá para reafirmar el espíritu creativo de un pueblo que no se detiene en su marcha ascendente on de hacia el futuro.



CAPTURA Y FINAL DE UN GREMLIN

Por J. Carnencheco

Nadie puede negar el paternalismo y la benevolencia de muchas de nuestras regulaciones jurídicas en materia laboral, gracias a lo cual, si bien se preservó a los trabajadores, también se pueden mantener en un determinado trabajo a personas sin las debidas condiciones para desempeñarlo, o con un grueso aval de indisciplina e irresponsabilidad.

Pero esta verdad no niega otra: como regla, las administraciones no dominan totalmente la legislación laboral vigente, no usan adecuada y sistemáticamente sus reglamentos internos y tampoco llevan un serio control de las irregularidades de sus subordinados para mostrarlas cuando sea menester.

Si conociéramos mejor, por ejemplo, nuestro código y se usara correctamente en casos como el de **Un Gremlin anda suelto**, que publicó este rotativo hace dos semanas, aquellos no se producirían.

Nos proponemos en el menor espacio demostrar que la administración de la terminal Arimao no utilizó con este chofer las herramientas legales que tenía a su alcance.

Para no extendernos y posibilitar que los que no leyeron el trabajo publicado el 25 de septiembre tengan algún antecedente, enumeraremos las indisciplinas:

-Condujo el vehículo con un niño sentado en su propio asiento.

-No hizo dos paradas oficiales en Calzada de Puentes Grandes y 26. Detuvo el carro en el centro de la vía e invitó a los pasajeros a bajarse allí.

-En 51 y 84 paró el ómnibus, alegó que la temperatura estaba alta y que trasbordaba; pero cuando los pasajeros abandonaron el equipo, nuevamente emprendió viaje, sonriente y con dos acompañantes.

-Agredió a un colectivo de viajeros maltratándolos de palabra, y de obra a uno de los ciudadanos que protestaba.

-Fuera de su recorrido, conduciendo el carro 3217 de la ruta 43, estropeó un vehículo en San Rafael y Gervasio.

-Guiaba la guagua en compañía de un "socio" que cobraba el pasaje y depositaba el dinero en un vaso de los conocidos por "perga". Se le ocupó una botella de ron a medio consumir.

-Se apropió del vehículo número 1103 y lo chocó en el Obelisco de Marianao con el carro 3229 de la propia terminal.

-Sustrajo el carro 3220 y en la intersección de las calles 81 y 210 lo impactó con la parte trasera de la guagua 4203, a la cual causó daños valorados en más de 800 pesos.

CODIGO EN MANO

Si tomamos el Código de Trabajo vigente, leeremos en su artículo 36 que: **Durante el período de prueba cualquiera de las partes puede dar por terminada la relación laboral.** Lázaro era chofer a prueba y por tanto pudieron despedirlo a la primera indisciplina.

Pero si en lugar de ser temporal, se tratara de un chofer fijo, también el Código en su sección tercera donde se tratan las violaciones de la disciplina laboral de los trabajadores y las medidas disciplinarias, prevé ampliamente todas estas cuestiones y en su artículo 158 expresa: **Se consideran violaciones de la disciplina laboral los actos y conductas siguientes:**

...c) la falta de respeto a superiores, compañeros de trabajo o terceras personas en la entidad o en ocasión del desempeño del trabajo

...e) la negligencia

...g) el daño a los bienes de la entidad laboral, en ocasión del trabajo

...h) la pérdida, sustracción o desvío y la apropiación mediante el engaño, de bienes o valores propiedad del centro de trabajo o terceros

...i) cometer hechos o incurrir en conductas que puedan ser constitutivas de delito en la entidad laboral o en ocasión del desempeño del trabajo

...j) la inobservancia de los reglamentos disciplinarios vigentes en las entidades laborales. Vale detenerse un momento en este inciso para aclarar que la Empresa de Omnibus Urbanos de Ciudad de La Habana posee con total vigencia un Reglamento Disciplinario, que es de obligatorio cumplimiento y faculta a las administraciones a imponer sanciones que van desde la amonestación hasta la separación definitiva del obrero que lo viole.

...k) el incumplimiento injustificado por parte del trabajador de los deberes que la legislación sobre protección e higiene del trabajo establece

Como podemos apreciar, es muy difícil que algún obrero pueda cometer alguna indisciplina que no esté prevista y sancionada, lo que sucede es que no se aplica con todo rigor, es decir, que hay paternalismo en la aplicación.

¿NO PASA NADA?

A los que así piensan podemos decirle que no pasa nada cuando no usamos debidamente nuestros derechos legales. Cuando intervienen las autoridades competentes, sí pasa y hay otros resultados. Y para que nadie se llame a engaño pensando que puede actuar impunemente, entrevistamos a Migdalia Encanto Hernández, fiscal jefe del municipio La Lisa, quien nos informó:

El día cinco del presente mes se llevó a cabo el juicio oral contra el acusado Lázaro..., por los delitos de sustracción e intento de sustracción de vehículos y por daños en este municipio, aunque es bueno aclarar que queda pendiente su responsabilidad penal por los delitos cometidos en Centro Habana.

El proceso de aquí tuvo que ser suspendido y solicitarse una sumaria instrucción suplementaria para enviar al encartado al hospital psiquiátrico de La Habana, a ser sometido a un peritaje, ya que los familiares presentaron documentos médicos que acreditan a Lázaro como un enfermo esquizofrénico, desde los 14 años, y que causó baja por este motivo del Servicio Militar General.

Una vez que los facultativos emitan su dictamen, el tribunal decidirá, por ser de su competencia, las medidas que se aplicarán al acusado.

Por otra parte, la fiscalía del municipio, teniendo en cuenta que en la terminal de ómnibus de Arimao las medidas de seguridad existentes no evitan que alguien pueda apropiarse de un autobús, de la misma forma que lo hizo el ciudadano que nos ocupa, este órgano de justicia emitió un dictamen de causas y condiciones para que la administración del lugar responda qué reglamentaciones propone implantar para impedir que actos similares no se repitan.

También se exige en la tramitación responsabilidades a aquellos a quienes corresponda por el estado de desorganización demostrado en el control de en-



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Revista: Juventud Rebelde

Fecha: 26/feb/1989

C



Por Enrique Núñez
Rodríguez

Envidio a los que saben contar cuentos. Son seres privilegiados, capaces de alegrarle la vida al prójimo con el último cuento de Pepito o del borracho que llega al bar... y...

Hay quienes tienen una memoria especial y una gracia singular en este simpático ejercicio de la comunicación. Son juglares que van dejando a su paso la sonrisa.

He conocido a algunos, como Tatica, el del Conjunto Nacional de Espectáculos, que llevan una agenda en la que clasifican, por orden alfabético, los mejores aportes al género. Si alguien hace un cuento de Pepito ellos buscan por la P, en su enciclopedia de carcajadas, ahí tienen un valiosísimo material:

—¿Te sabes el de Pepito en la Edad de Piedra?. Pepito estaba en el aula.

Era la clase de dictado. Todos los alumnos tenían su bloque de piedra para escribir. La maestra dictaba. Ella decía, por ejemplo: Erase una vez un árbol. Y los alumnos tallaban la piedra, con el cincel, dibujando arbolitos de distintos tipos. (No había alfabeto en aquella época). Llegó un momento en que la maestra dictó: era un hombre muy valiente. Pepito empezó a tallar la

¿Maestra, valiente se escribe con huevo o con dos?

¿Imaginan ustedes cuánto hubiera cobrado, por derecho de autor, el que ideó este personaje universal? ¿A qué velocidad dan la vuelta al mundo los mejores exponentes de los cuentos populares?

—Dos jóvenes delicados, finos, lánguidos, ondulantes, están disfrutando de las cálidas aguas del mar. Pasa, nadando, un verdadero Hércules bronceado, de recia musculatura y ros espartano. Uno de los jóvenes, entusiasmadísimo, le grita al otro con voz cadenciosa, musical: mira qué barco. El otro separa sus largas pestañas y cuando ve al atleta grita alborozado: Ay, sí, qué barco. Molesto, Hércules detiene el bado energético y pregunta airado: ¿qué barco de qué c...? Y exclama, decepcionado, el más lánguido de los dos: ¡Ay!, si es de guerra.

Conozco especialistas en cuentos de fañosos. Otros atesoran maravillas de borrachos, de adulterios, de gago de isleños. Hay voceros del apartheid. Y hay quienes hacen alarde de ingenio. Detesto los groseros, los discriminatorios y los de humor negro. Estos últimos por su crueldad. A menos que sean verdaderas excepciones de talento creador.

Como el que me contó el actor Noel García, mi jefe de abastecimiento material en este renglón:

Revista Juventud Rebelde
Fecha: 26/feb/1989

Confesiones

Yo viajé 20 veces sin pagar la guagua



Por José Alejandro Rodríguez

Recientemente me sometí a un experimento bastante curioso cuando integré, durante una semana, el vergonzoso ejército del millón de pasajeros que diariamente evade el pago del transporte urbano en la capital.

Adopté la piel de una de esas personas esquivas que, a diario, burlan las alcancías de los ómnibus; y para mi sorpresa, tuve revelaciones muy interesantes.

Disfruté en ese lapso de 20 viajes gratis; en diez de ellos monté por las dos primeras puertas de las guaguas articuladas, en las que hay alcancías; y en los otros subí por las puertas traseras.

Educado desde niño en el respeto de los deberes ciudadanos y de la disciplina social, no pude evitar que la evasión del pago se convirtiera para mí en un desafío, una tortura psicológica. Cada vez que se acercaba el momento de la infracción, crecía mi tensión; imaginaba el bochorno que sufriría si fuera señalado públicamente.

Pero, increíblemente, actué con impunidad en las 20 transgresiones; no recibí ni un solo reproche de choferes ni pasajeros. Sólo en dos ocasiones me fulminó la mirada implacable de la reprobación, pero sin palabra alguna; eran mujeres.

Cierta vez no me atreví a burlar la alcancía, porque me era virtualmente imposible, mucho con demasiado. Fue al montar en la parada de nacimiento de una mita, luego de hacer la cola. El

chofer seguía con la vista la tintineante operación de las monedas.

En otra ocasión, me vi compelido a cumplir con mi deber, cuando un pasajero de los que montó conmigo por detrás, en forma muy cubana y chévere, exhortó a todos a pagar, recaudó las monedas y las entregó para que las pasaran hasta la alcancía. De todas formas, siempre hubo algún recalcitrante que se hizo el sordo.

En esos días, desafiando peligros, me integré a ese otro universo de pasajeros temerarios, que viajan de un punto a otro de la ciudad en los estribos, sin entrar jamás al ómnibus ni abonar su pasaje. Y me confundí entre los que se escabullen en esa marea humana que aborda la guagua en horas pico, y simulan que insertan los diez centavos en la alcancía.

Llegué a pensar que la crisis del transporte, la avalancha sobre los ómnibus, crean dificultades evidentes para hacer llegar la moneda en muchos casos. Pero, iluso de mí; comprendí después que, más allá de cualquier condicionante, el asunto es, simplemente, un mal hábito que se ha ido enraizando inescrupulosamente en muchas personas, sin una alternativa de compulsión social sobre ellas.

Y lo comprobé personalmente, en horarios de menor afluencia, en ómnibus no tan llenos. Como yo, muchos otros eludían su deber.

Avergonzado como estaba por dentro, no me explicaba el sosiego y la naturalidad con que muchos de esos coautores de la evasión del pago se desenvolvían. Había jóvenes de secundaria y hasta niños de primaria, pero también vi hombres y mujeres hechos y derechos, y hasta ancianos respetables.

También presencié —es justo consignarlo— cómo muchas otras personas que montaban por detrás pasaban sus monedas, casi siempre con la colaboración de los más cercanos a las alcancías.

Disfrutando mis pretensiones periodísticas en conversaciones de paso sobre la crisis del transporte, logré que un joven estudiante me confesara que nunca pagaba el pasaje cuando salía con sus compañeros del aula. Sus padres le daban dinero, pero él se lo ahorra para gastarlo en otras cosas. Y, sonriendo triunfalmente, sacó la cuenta de cuánto le representaba en un mes.

Cuando le revelé que yo, como periodista, estaba investigando el problema de la evasión del pasaje, y le hice una que otra pregunta, se quedó algo perplejo y me dijo: es verdad, no es correcto, pero otros lo hacen y nadie les dice nada. Inmediatamente se perdió por una esquina.

Después de una semana abandoné mi papel de burlador inveterado de las alcancías y estuve meditando varios días, para convencerme de que aun, en las circunstancias tan complejas de nuestro transporte urbano, no hemos encontrado una fórmula definitiva y triunfante para encarar ese problema —que tantas connotaciones económicas y morales tiene— aunque haya que seguir buscando esa solución.

Por mi parte, saqué cuentas e hice justicia con la economía nacional y el presupuesto del Estado. El último día de la semana saldé mi deuda, depositando en la alcancía dos monedas de a peso, para asombro de aquel chofer, que me tomó por demente.





La Olimpiáda Culin

para prender, en el estacio, la llama olimp
 en mi imaginación tomaba la forma de un enorme Baker
 hecho de una gigantesca y deliciosa panetela de quince l
 nada en dos o tres carros-tanques de helado de almendra y
 con el mejor de los coñacs franceses. (Si la olimpiada se
 en Cuba, el cocinero designado puede prender la antorch
 hornilla donde Kike y Marina, de Las Tunas, cocinan su vig
 caldosa. Corría con ella por la carretera central hasta l
 Latinoamericano. El coñac, desde luego, sería sustituido p
 Havana Club.

Ya en los juegos imaginaba eventos como el lanzamiento
 tortilla, en el que todos los cocineros lanzaban al aire, en f
 tísticos, tortillas de miles de huevos, que descendían gracío
 pasándose en la sartén con habilidad de gimnastas. La c
 para el otorgamiento de las preseas, se mediría por el nú
 vueltas artísticas que diera la tortilla en el aire, y la forma
 cayera en la sartén.

Otro de los eventos que imaginaba era la carrera de rel
 equipos, en la que el conocido batón que se pasan los atlet
 sustituido por hermosas brochetas, de filete, cebolla y pimier
 meantes y doradas. Y los cocineros disputando por llegar l
 y servir la carne en pincho en una mesa-meta. Siempre seni
 ración por esa especie de gastronómicos, mezcla de pirótec
 atletas, que en el restaurante Monseñor revivieron las glorias c
 pe Sussel, un postre tan francés como delicioso. ¡Y tan cari
 francés!

Un día, sin embargo, recibí una invitación de Gilberto Smi
 quesne, secretario de Relaciones Internacionales de la Asoc
 Culinaria de Cuba, Medalla de Oro de la Federación Mundic
 dalia de Oro de la Federación Alemana, Medalla de Oro de
 deración del Canadá, Medalla de Oro Especial de la Asociac
 ingra de Japón. Smith Diquene es, en fin, un Teófilo Stevens



trada y salida de la instalación, así como en la custodia de los bienes que allí se explotan.

Sacamos en conclusión de todo lo anterior que hay más falta de conocimiento y de exigencia que debilidad en la legislación vigente y que los códigos y reglamentos, aunque no son perfectos, existen y se han elaborado para ser usados y no para archivarlos como papeles ociosos.

MORALEJA

Muchos lectores nos escribieron preguntando por qué en el trabajo del Gremlin no pusimos las generales completas de Lázaro. No lo hicimos porque no teníamos todos los elementos sobre su conducta social anterior a los hechos y no era justo, ni es norma de nuestra prensa, publicar datos sobre alguien que no sea un delincuente probado. Aquí se trata de una persona sin antecedentes penales.

Pero vale la pena preguntarse: ¿Cómo esos parientes de Lázaro que tan diligentemente consiguieron documentos probatorios de su incapacidad mental para llevarlos a un juicio, no fueron capaces de hacer lo mismo para comunicar a la administración de la terminal donde laboraba, que un enfermo como él no estaba apto para conducir un vehículo que transportaba hombres, mujeres, niños y ancianos?

En estas páginas hemos dicho en más de una ocasión que el problema del transporte es una cuestión de masas y no responsabilidad exclusiva de la empresa de ómnibus y la policía.

¿Los vecinos y conocidos de Lázaro —entre los cuales no dudamos hay muchas personas responsables— al verlo conduciendo una guagua no pudieron actuar? Y cabe otra pregunta: ¿qué participación tuvieron los trabajadores que conocieron de los desafueros del encartado?

Debemos alegrarnos de que de los hechos sólo se desprendan procesos legales y que la historia del Gremlin suelto no terminara con un accidente del tránsito con dolorosos resultados.

Llama a la reflexión el caso de Lázaro, pues se supone que él tuvo que pasar la Escuela de Choferes de Omnibus Urbanos y en ella se le sometió a un examen psicológico. Si se hizo, hay que revisar la calidad de la medición sicométrica y si se pasó por alto, que se exija responsabilidad a los negligentes.

¿No investiga la Empresa de Omnibus Urbanos los antecedentes de los aspirantes a una plaza de tanta responsabilidad como es transportar pasajeros?

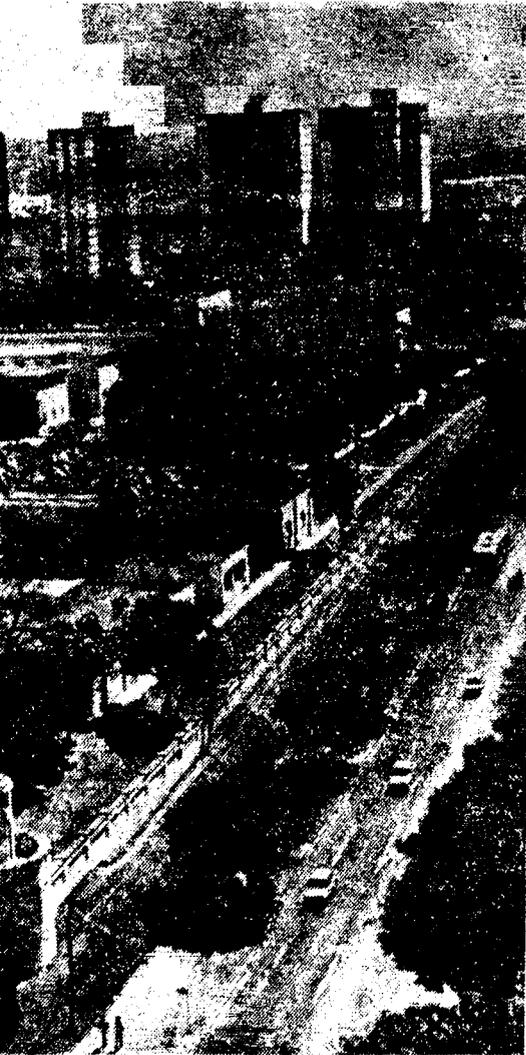
En el trabajo del 25 de septiembre, la administración de la ruta 43 se quejaba con amargura de que tienen casos de choferes que han sido sorprendidos con la alcancía violentada y fuera de ruta y sin embargo los han repuesto en sus plazas porque el tribunal de lo penal les absolvió.

Para estos casos también el Código del Trabajo, en su artículo 169, dice: **Cuando los hechos que dan lugar a la imposición de una medida disciplinaria puedan constituir un delito, la incoación (*) del proceso penal no impide la ejecución de la medida disciplinaria impuesta, ni paraliza el proceso laboral correspondiente. El fallo en el proceso laboral se dicta con independencia del resultado penal.**

Vale decir que en muchos casos, los Tribunales Laborales fallan a favor del sancionado porque las pruebas que se aportan por las administraciones son pobres, sin que neguemos por ello que puedan haber también fallos paternalistas en la actuación de los tribunales, todo lo cual debe merecer la mayor atención.

(*) Apertura o iniciación de un procedimiento judicial.

RECIBIRÁ 100 ÓMNIBUS URBANOS DURANTE ESTE AÑO Y EN 1990



SANTIAGO DE CUBA, 26 de marzo (AIN).— Durante este año y el próximo la provincia recibirá 100 ómnibus urbanos con vistas al mejoramiento del transporte urbano, como uno de los compromisos en saludo al IV Congreso del Partido, dijo aquí Diocles Torralbas, miembro del Comité Central y ministro de Transportes.

Al referirse a los problemas actuales con la transportación en la ciudad, señaló la necesidad de realizar un estudio de carácter organizativo que lleve implícitas medidas técnicas y el cambio u ordenamiento de las rutas.

Comentó que este territorio tiene ahora casi el 35% de los ómnibus parado por motores y falta de piezas, y aseguró que esa situación quedará resuelta en breve con soluciones locales y expresó lo imperioso de construir otra base en Santiago de Cuba, pues las existentes están al tope de sus capacidades.

También habló del ambicioso programa para el desarrollo ferroviario que realiza Santiago de Cuba y dijo que nunca antes en el país se había hecho algo similar en el sector, por su magnitud y tan corto plazo.

El titular del sector explicó que para terminar en 1990 están previstos el taller de tracción y vagones de San Luis, la entrada doble vía a Santiago de Cuba, la estación de pasajeros y el ramal de la Refinería Hermanos Díaz.

Destacó que también quedarán concluidos en el próximo quinquenio los trenes suburbanos hacia la zona industrial y el ferrocarril de El Cristo y La Maya.

Por último reiteró su confianza en el espíritu de los ferroviarios orientales y en particular los santiagueros por el esfuerzo y voluntad con que acometen el programa inversionista, para dar un vuelco al trabajo en los ferrocarriles y el servicio que recibe el pueblo.

Revista Trabajadores fecha: 20/Feb/1989

60 mil

EL AÑO PASADO la No

LA SOLUCIÓN tecnológica ofrecida por los destacados trabajadores de la Goma Nelson Fernández eleva este año a 60 mil la producción de suspensiones destinadas a los ómnibus urbanos de la marca Ikarus que se fabrican en el país.

Esta posibilidad permite ahora producir una buena cantidad de divisas. Además, se suprimen las tensiones y des-

factor primordial en esta gran batalla, que comienza desde horas tempranas en el día y termina cuando el sol se esconde en el horizonte.

Esta dura lucha por la obtención de la gramínea se desarrolla a lo largo de la zafra, y alcanzar esta meta es un reto para cualquier brigada machetera y una gran inspiración para continuar el camino hacia el segundo millón.

Pues bien, la Brigada Aracelio Iglesias, compuesta por 48 macheteros, pertenecientes al Sindicato de Marina Mercante, Puertos y Pesca, acabó de arribar a su primer millón.

Esta brigada cortó diariamente más de 20 mil arrobos de caña, para el Orlando Nodarse, y espera antes de finalizar la zafra alcanzar los 4 millones de arrobos de caña. Un reto que tienen por delante y que seguro cumplirán.

De sus 48 macheteros, 12 se comprometieron a cortar 15 mil o más arrobos por encima de su plan, el valor salarial será donado a las MTT y el esfuerzo, dedicado a saludar el aniversario 50 de la Central de Trabajadores de Cuba. (Francisco González Alonso)

ir

k
t
r
p
k
r
y
A

or
an
ue
lo.

RECIBIRÁ 100 ÓMNIBUS URBANOS DURANTE ESTE AÑO Y EN 1990



SANTIAGO DE CUBA, 26 de marzo (AIN).— Durante este año y el próximo la provincia recibirá 100 ómnibus urbanos con vistas al mejoramiento del transporte urbano, como uno de los compromisos en saludo al IV Congreso del Partido, dijo aquí Dicles Torralbas, miembro del Comité Central y ministro de Transportes.

Al referirse a los problemas actuales con la transportación en la ciudad, señaló la necesidad de realizar un estudio de carácter organizativo que lleve implícitas medidas técnicas y el cambio u ordenamiento de las rutas.

Comentó que este territorio tiene ahora casi el 35% de los ómnibus parado por motores y falta de piezas, y aseguró que esa situación quedará resuelta en breve con soluciones locales y expresó lo imperioso de construir otra base en Santiago de Cuba, pues las existentes están al tope de sus capacidades.

También habló del ambicioso programa para el desarrollo ferroviario que realiza Santiago de Cuba y dijo que nunca antes en el país se había hecho algo similar en el sector, por su magnitud y tan corto plazo.

El titular del sector explicó que para terminar en 1990 están previstos el taller de tracción y vagones de San Luis, la entrada doble vía a Santiago de Cuba, la estación de pasajeros y el ramal de la Refinería Hermanos Díaz.

Destacó que también quedarán concluidos en el próximo quinquenio los trenes suburbanos hacia la zona industrial y el ferrocarril de El Cristo y La Maya.

Por último reiteró su confianza en el espíritu de los ferroviarios orientales y en particular los santiagueros por el esfuerzo y voluntad con que acometen el programa inversionista, para dar un vuelco al trabajo en los ferrocarriles y el servicio que recibe el pueblo.

Periódico Trabajadores Fecha: 20/Feb/1989

60 mil suspensiones para ómnibus Ikarus

EL AÑO PASADO la Nelson Fernández sobrecumplió su meta al entregar 46 mil

LA SOLUCIÓN tecnológica ofrecida por dos destacados trabajadores de la *Fábrica de la Goma Nelson Fernández* permitirá elevar este año a 60 mil la producción de suspensiones destinadas a los ómnibus urbanos de la marca Ikarus que circulan en el país.

Esta posibilidad permite ahorrar una buena cantidad de divisas. Además se suprimen las tensiones y desabasteci-

mientos que provoca depender del mercado internacional para solucionar el problema de esas piezas.

Gracias a la idea de Evangelino Estévez y Rafael Alba, la *Nelson Fernández* pudo entregar el pasado año 46 mil unidades de las 40 mil que tenía planificadas.

Después de alcanzados esos magníficos resultados, esta importante industria de San José de Las Lajas montó tres nuevas

prensas, esta vez fabricadas con la cooperación de los talleres de la Unión de la Goma, pues las que existían fueron diseñadas y construidas en el propio centro, para elevar las capacidades hasta las 60 mil unidades, que abastecerán a unos 10 mil ómnibus.

La cifra que se alcanzará este año permitirá dar una respuesta efectiva a los serios problemas que vienen afrontándose

con dichas piezas, afectadas por la enorme cantidad de público que sube a cada ómnibus, por el estado técnico de las calles, y por el trato que les dan a los carros algunos de los choferes.

Los hombres de la goma también se han dado a la tarea de elevar la calidad de las suspensiones a fin de que duren más; con este propósito buscan materiales más elásticos y resistentes. (Rebeca Antúnez)

DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



Un congreso fructífero y crítico, a la altura de la clase obrera

Expresó Pedro Ross, secretario del Comité Central, al clausurar el cónclave del Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte. Alfredo Suárez Quintela fue reelecto secretario general

Este ha sido un Congreso fructífero, a la altura de la clase obrera cubana y del momento actual del país, afirmó Pedro Ross, integrante del Secretariado del Comité Central del Partido, al clausurar el IV Congreso del Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte (SNTT).

Ross precisó el espíritu crítico, autocrítico y revolucionario que caracterizó el cónclave, y dijo que uno de sus logros fue centrar la atención en buscar soluciones, en dar respuestas concretas y adecuadas a problemas viejos en ese sector.

A continuación expuso los aspectos debatidos por los delegados, entre los cuales se destacaron el reclamo unánime de limpiar las filas

del Transporte de elementos que no reúnen las cualidades de los verdaderos trabajadores del sector; la condena a los antisociales que rompen los ómnibus y la imperiosa necesidad de que los revolucionarios y las autoridades competentes actúen y apoyen a los transportistas allí donde ocurra una actitud incompatible con la moral socialista.

Otras de las cuestiones —recordó Ross— estuvieron relacionadas con la necesidad de poner la justicia laboral en manos de los colectivos obreros; mejorar el mantenimiento técnico,

(Continúa en la 3)

Revista de Trabajo Social No. 21/Jul/1989

LA COR

Simónimo de nére

Se calcula — porque no hay datos oficiales confiables — que hasta 1959 había en Cuba más de 60 mil tuberculosos críticos o incipientes. Se trata de una enfermedad que tiene su ideal campo de desarrollo donde la desnutrición y la promiscuidad son permanentes y agudas, tal como sucede en las naciones subdesarrolladas.

Todavía en el año de 1962 — cuando el nivel de vida en Cuba había mejorado ostensiblemente gracias a las medidas revolucionarias — se registraron en nuestro país cerca de 3 mil casos, de los cuales fallecieron la mitad, es decir, unas mil 500 personas. El número de fallecimientos por tuberculosis se redujo a 63 en 1987, año en que se registraron sólo 620 casos en todo el territorio.

Un dato para que lo podamos hacernos una idea de lo que ha significado para Cuba esa casi erradicación de la tuberculosis: aunque en general han disminuido en todo el mundo los índices de muerte por tuberculosos, de haberse mantenido aquí los que existían antes del triunfo de la Revolución, en los treinta años transcurridos desde entonces habrían muerto de esa enfermedad decenas de miles de cubanos.

SE HALLAN en vías de terminación las obras de remodelación del Hospital Clínico-Quirúrgico-Ginecoobstétrico Lebrado, que contará con servicios especiales de neonatología y perinatales. Será otra de las muchas instalaciones creadas por la Revolución para el alumbramiento de nuevas vidas, allí donde antes de 1959, se horroraba la muerte.

El Hospital Lebrado, construido en 1947, era el edificio mayor del llamado Sanatorio La Esperanza, donde se hacía una parte de los millares de tuberculosos que existían en nuestro país. Y precisamente al Lebrado eran remitidos los casos más críticos. Por eso, gran parte de los que allí llegaban no salían con vida. Ser trasladado al Lebrado era el resultado del certificado de defunción.

Hoy nos llena de alegría que ese hospital, antes tétrico, se convierta ahora en otro donde florezca la vida. Y más nos alegra aún, que no sólo el Lebrado y el antiguo Sanatorio La Esperanza, sino otros centros similares que existían en Cuba antes de 1959 para la reclusión de los tuberculosos, hayan sido convertidos en instituciones de otra naturaleza, porque esa enfermedad ha sido

Por JOSÉ PRADO

Canto a la vida donde señoreaba la muerte

en la práctica se Geografía se un colectivo para la reclusión de los tuberculosos, un ascen- ritan un avan- or el programa municipios de rfilia con estos rta sobre Cie- uadio sobre Cie- uantánamo, Isla do ya han con- los geográficos 2.7 provincias con ro que se pue- ncia provincial. cientes con Y entidades con detectar tanto la provincia, ya cas. ionalidad en el pificas como ivo de Cienfue- mia política del s encaminadas s evaluativo ves de un con- ácter evaluativo ración al resto rre la ciu- as entre la ciu- se demostrar las urta. También la e es con la estruc- uizadas en el pe- unial de Cienfue- unto causal fun- e agropocuaría e la jerarquía del ción del medio de cas propias de

cos

¿POR QUÉ SE VAN?

Por CLARIBEL TERRÉ MORELL
Fotos: PÁEZ, VALLORI Y ROLY

ALREDEDOR de cuatro mil obreros, casi el 25% del total de trabajadores de la Empresa de Omnibus Urbanos de Ciudad de La Habana, abandonaron esa entidad durante el pasado año.

Las dificultades del transporte urbano también se agudizaron por esta causa, que determinó que junto a otros problemas existieran más ómnibus sin salir a prestar servicio ante la carencia de choferes y personal de talleres.

Como la inestabilidad de la fuerza laboral continúa, TRABAJADORES aborda este tema.

LOS QUE SE QUEDARON

La mala selección del personal y el éxodo en busca de mejores condiciones de trabajo son las dos causas fundamentales que a juicio de los que se quedaron en Omnibus Urbanos determinan la inestabilidad.

ALFONSO RODRÍGUEZ (mecánico A) (Terminal CUJAE): "La atención al hombre desapareció, sin tener en cuenta que aquí se trabaja todos los días y a todas horas. No había merienda, la co-

ANALIZAN las causas del éxodo de casi el 25% del total de las fuerzas de la Empresa de Omnibus Urbanos en la capital durante el pasado año

medida mala y sin agua fría. Para colmo cualquier mecánico en otro lugar gana más o igual sin tanto esfuerzo porque la guagua se considera un equipo ligero, cuando realmente es ligero pesado".

JORGE LUIS ESCALONA (chofer Terminal CUJAE): "También faltó el trabajo político con los nuevos trabajadores que llegaron en un momento crítico y la indisciplina se generalizó, para después comenzar una política de sanciones que medía por igual, al bueno y al malo".

ALFONSO RODRÍGUEZ: "Ahora las condiciones han mejorado algo, pero todavía no hay herramientas, piezas y otros agregados suficientes, lo que incide en el trabajo, así como falta ropa; y pongo el caso de los mecánicos que utilizan la que traen de su casa".



ALFONSO Rodríguez.



JORGE Luis Escalona.



ANDRÉS Morán.



RAFAEL Borrero.

RAFAEL BORRERO (mecánico terminal Nuevo Cerro): "La falta de uniforme existe, pero también hay que crear un mecanismo, porque hoy viene un hombre, se le da ropa de trabajo y mañana se va".

ANDRÉS MORÁN (ponchero Terminal Lisa): "Se perdió la idoneidad que caracterizó a Omnibus Urbanos, y se dejó entrar a cualquiera. Después el paternalismo de nuestras leyes laborales impide que se sancione fuertemente al trabajador, y sucede que hoy se bota a uno de una terminal y después aparece en otra".

ALFONSO RODRÍGUEZ: "Todavía continúan los robos de herramientas y piezas en las terminales, y aunque se trabaja por mejorar las condiciones de vida, hay veces que nosotros mismos no ayudamos, o permitimos que después venga alguien y rompa lo que arregló".

JORGE LUIS ESCALONA: "También hay falta de control en los pagos en algunas terminales, y eso causa irritación entre los obreros, además del desaprovechamiento de la jornada; algo que se ha eliminado en otras al pagar por áreas de trabajo".

FRANCISCO VALDESPINO (chofer Terminal Cerro): "Lo fundamental es trabajar en la selección de las fuerzas, para evitar el ausentismo, el maltrato del equipo, la mala calidad de las reparaciones, entre otros aspectos".

ALBERTO GÓMEZ (mecánico Terminal Mantilla): "La inestabilidad de la fuerza influye en la calidad de las reparaciones, porque a pesar de la falta de materiales algo podría hacerse, pero con trabajadores nuevos que llegan y a los pocos días se van, es imposible".

OMAR HERNÁNDEZ (chofer Terminal Mantilla): "La organización es determinante. Yo llevo 22

años en Omnibus Urbanos y me quiero ir porque no hay quien trabaje de esta forma; por una parte todos estos problemas y por la otra la responsabilidad ante el público. Pero después me pregunto, si continúa la inestabilidad de la fuerza ¿qué va a pasar?"

LOS QUE SE FUERON

Localizar a los que se fueron de Omnibus Urbanos no es fácil, atendiendo a que muchos se desvincularon del transporte. TRABAJADORES pudo conversar con dos de estos hombres. Sus opiniones coinciden con las de los que se quedaron.

ADALBERTO CASANOVA (ahora pasa un curso de operador de máquina en la Papelera Cubana): "Yo me fui fundamentalmente por problemas salariales. Un ponchero gana como salario básico 121 pesos y no tiene condiciones para hacer su trabajo. La guagua se considera un equipo ligero, aunque no lo es, y para colmo ganas por cada guagua que se poncha. Si esto no ocurre, aunque estés durante toda la jornada, ganas menos."

"Fueron 10 años en esa empresa y, a decir verdad, si mejoran las condiciones regreso."

FRANCISCO NOEL ÁLVAREZ (chofer, sin labor actualmente, se recupera de una intervención quirúrgica): "Salí del MININT para Omnibus Urbanos y el cambio fue violento. Por lo menos mientras estuve en la terminal de Miramar. La atención al hombre era casi nula."

"Dormí noches en la guagua, sin comer y con todos los riesgos de una alcancía llena, sin que nadie se preocupara."

"Creo que no todos son problemas materiales, hay falta de organización y principalmente de dirección y de educación política y de trabajo con el personal, incluida la acción sindical."

"Hay buenos y malos trabajadores en esa empresa, a algunos se sancionan y a otros no, y ocurren injusticias a mi entender. En mi caso personal, tuve dos amonestaciones recién incorporado a este trabajo, por una llegada tardía de 3 minutos a una toma de hora del inspector y otra por no pasar por recaudación cuando el carro se me rompió apenas salido de la terminal. Nadie me explicó eso antes, y así sucede con muchos de los que llegan nuevos."

"Y por otra parte estaba el escalafón, el último que llegaba, independientemente de su calidad como trabajador, tenía obligatoriamente que ocupar el último lugar."

¿QUÉ SE HACE?

Un trabajo que de continuarse puede dar buenos resultados acometen de conjunto Omnibus Urbanos y el Sindicato del Transporte.

JOSÉ ANTONIO GONZÁLEZ (subdirector de Recursos Humanos EOU): "Estamos dando prioridad a la reparación de las terminales con mayores dificultades, no solo materiales sino también higiénicas; continuamos la captación de nuevos trabajadores y estudiamos el retorno de los que se fueron; en coordinación con el Sindicato del Transporte trabajamos en la disminución del tiempo de trabajo y el aumento de descanso para elevar la propuesta al Comité Estatal de Trabajo."

"Reorganizaremos a los jubilados e inauguraremos tres nuevas bases en la capital."

FERNANDO PÉREZ (segundo secretario del Sindicato Nacional del Transporte): "El sindicato está trabajando por eliminar la concepción de la organización ajena a los problemas, de ahí que se estén fortaleciendo las secciones sindicales y junto a la exigencia a los obreros exijan también a la administración por que cada cual cumpla sus funciones."

"Seguimos las líneas de trabajo del IV Congreso del Sindicato tratando de atraer de nuevo a la antigua fuerza calificada y se trabaja en la propuesta final de la administración del tiempo de trabajo, a la vez que se mantiene el esfuerzo por suplir las dificultades materiales".

NECESARIO AGILIZAR EL TRABAJO

A pesar de que se ha comenzado a trabajar en cuanto a la estabilidad de la fuerza laboral, a mi juicio se necesita agilizarlo.

El éxodo de trabajadores continúa y una manera de evitarlo es que comiencen a palparse las mejoras analizadas en el IV Congreso del Sindicato del Transporte, muchas de las cuales no dependen de grandes recursos.

Se impone también la continuación del trabajo político y de selectividad y saneamiento de las filas de Omnibus Urbanos. Después de hecho todo eso, valdrá la pena analizar los resultados dentro de unos meses, y si continúa la misma situación, quizás entonces haya de nuevo que hacerse la misma pregunta que da título a este trabajo, o analizar los resultados concretos obtenidos y seguirlos extendiendo. Por alcanzar esto último se trabaja ahora.



EL MAYOR éxodo se produce en la parte de talleres por falta de piezas y agregados y las condiciones de vida.



FRANCISCO Noel Álvarez.



FRANCISCO Valdespino.



ALBERTO Gómez.



OMAR Hernández.



ADALBERTO Casanova.

UN CONGRESO FRUCTIFERO...

(VIENE DE LA PRIMERA)



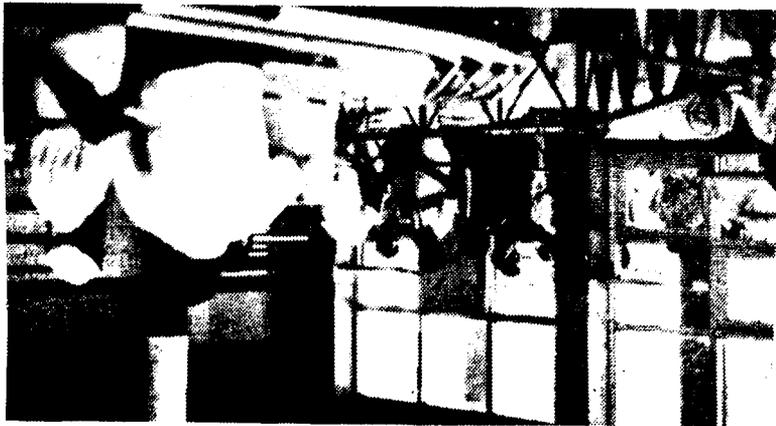
el manejo y cuidado de los equipos; el tiempo de duración de la jornada laboral de los choferes de ómnibus urbanos; eliminar el actual escalafón y que sea la eficiencia, los méritos ante el trabajo y una honrosa antigüedad lo que decida el acceso a nuevas plazas

mecánicos de ómnibus urbanos en la capital, y la selección de choferes y mecánicos para cubrir el déficit de ese personal.

A lo anterior súmanse —dijo—



En la Sorrento funciona el autoserivicio y hay sólo una puerta de entrada a otros edificios.



Entre las expectativas originadas por este robo con violencia...

VALE REFLEXIONAR AL RESPECTO

—Nuestro grupo estaba interesado también en ese momento, intentó hacerlo, pero no se impresionó por el hecho de que nadie actuó de asaltantes; y el momento, que era el único...

minalista, quien confeccionó el retrato hablado del nombrado Foti, con mucha fidelidad. Carlos Ramos Jiménez, el sargento de tercera Lorenzo Páez y el oficial de guardia superior, subteniente Luis González...

—Yo sí digo la verdad, la primera vez que estuve preso no me mataron. La última vez tuve muy buen tratamiento por parte de los reeducadores. Se

—Nunca he sido maltratado por las autoridades de la prisión; pero, figurémoslo, entre la gente presa hay muchas personas distintas y ahí sí se dan problemas.

la abuela materna y que prefiriera no dar juicios sobre su padre. En torno a su estancia en el penal se expresó con mucha seguridad y demostrando la preparación correspondiente con su noveno grado y con la educación política que recibe la juventud cubana, aun en casos como éste.

La búsqueda y captura de Montecado, Pedro Montalvo Rizo, ocupé varios días.

UN CONGRESO FRUCTIFERO...

(VIENE DE LA PRIMERA)



el manejo y cuidado de los equipos; el tiempo de duración de la jornada laboral de los choferes de ómnibus urbanos; eliminar el actual escalafón y que sea la eficiencia, los méritos ante el trabajo y una honrosa antigüedad lo que decida el acceso a nuevas plazas.

El miembro del Secretariado puntualizó que en esta actividad como en la salud, la educación y otras, nadie concibe un negligente ni un indisciplinado, y argumentó que el trabajo de los transportistas significa cientos de millones de pesos cada año para la economía y equivale a abastecer de materias primas a la industria, suministrar al mercado y garantizar los servicios al pueblo.

Hay que estimular a los que cumplen y enfrentar a los que empañan la imagen de los verdaderos trabajadores del sector, afirmó. Dijo estar seguro de que no habrá extremismo ni blandenguería, sino firmeza a la hora de depurar las filas.

Al valorar la situación de ómnibus urbanos en la capital comentó la preocupación de la gente respecto a cómo resolver este problema. En tal sentido, precisó que el país dispondrá de 60 millones de pesos hasta el año del próximo año para la adquisición de piezas y agregados que requieren los ómnibus.

Además, la dirección del Gobierno —sostuvo— ha aplicado un grupo de medidas, algunas inmediatas y otras a corto y largo plazos, como son la asignación de 1,7 millones de pesos para la fabricación en el país de motores y cajas de velocidades, los primeros de estos ya están siendo probados en algunos vehículos; se priorizó la entrega de neumáticos a la Empresa de Omnibus Urbanos, a pesar de que hasta septiembre sólo había llegado al país el 50 por ciento de los neumáticos del plan del año.

También señaló la compra en el exterior de nitrato de plata para resolver los espejos de los vehículos, de herramientas y equipos para los talleres de Naranjito; la aplicación del pago por antigüedad a los

mecánicos de ómnibus urbanos en la capital, y la selección de choferes y mecánicos para cubrir el déficit de ese personal.

A lo anterior súmanse —dijo— las medidas para acelerar la construcción de ómnibus articulados, de ellos 49 ya están rodando en la Ciudad; la puesta en explotación de la nueva terminal del ISPJAE y la realización de otras siete hasta 1990, así como se han dado pasos positivos en la atención al hombre y en crear una infraestructura adecuada.

Hizo énfasis además en la preocupación del Gobierno por llegar a fabricar en el país



las cajas de velocidades y aseguró que tal proyecto está en marcha.

En horas de la tarde fue electo el Comité Nacional del SNTT, integrado por 70 miembros, el cual en su primera reunión eligió el nuevo secretariado de 11 miembros, que encabeza Alfredo Suárez Quintela, como secretario general reelecto, y Fernando Pérez, como segundo secretario. Además, lo componen cuatro miembros profesionales más y cinco no profesionales.



SESION DE LA MAÑANA

Con el análisis de los problemas objetivos y subjetivos que afrontan los colectivos y centros laborales representados en el 4to. Congreso del Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte, dio inicio la jornada matutina del evento en su segundo y último día de sesiones.

La cabal observancia de la política de cuadros, básicamente en la esfera administrativa, fue el tema abordado por Alberto García, de la sección sindical en el Aeropuerto Internacional José Martí.

El delegado insistió en que tal circunstancia conducía a la inestabilidad y falta de idoneidad de los dirigentes seleccionados, y consideró que deben cumplirse los lineamientos trazados por el III Congreso del Partido, para esos fines.

José Ramón Machado Ventura, miembro del Buró Político del Partido, solicitó la palabra para referirse a un aspecto debatido por los delegados en cuanto a la insatisfactoria solución que dan los tribunales a los casos de trabajadores remitidos, con causas de disciplinas sociales, a esas instancias.

Después de confirmar que la indisciplina en el trabajo lesiona el prestigio de los colectivos laborales, Machado Ventura estimó que debía hacerse una aclaración en lo tocante a las soluciones dadas por los tribu-

MONIO
MENTAL
HISTORIADOR
HABANA

¿Verdad? ¿Leyendas? ¿Especulación

Algunos lectores han solicitado informaciones referentes a China. Hemos podido conseguir datos, aunque les prometemos que cuando tengamos más volveremos a escribir sobre el tema.

Antiguos textos y mitos afirmaban que hace muchos millones de años nuestro planeta estaba cubierto por las aguas. Es interesante —permítanos hacer un paréntesis— que además de la China son varias las civilizaciones que aseguraban lo mismo.

Por ejemplo, para los sumerios —como recordarán— al principio la Tierra era un gran mar. Los egipcios hablaban del enorme océano que lo cubría todo. Fueron un poco más allá al exponer que de él surgió la vida.

De lugares tan distantes como Fenicia, por un lado, y la región americana de los quichés, por el otro, las narraciones atestiguaban que el agua cubría todo. El Popol-Vuh expresa:

La superficie de la Tierra entonces aún no había aparecido. Había sólo el mar frío el gran espacio del cielo.

Y en la Biblia, Génesis, I, 6 parece:

Y dijo Dios: "Haya expansión en medio de las aguas, separe las aguas de las aguas".

Al respecto, Alexandr Gorbovski, candidato a doctor en historia, con muchas obras publicadas en la Unión Soviética, señala en el Libro de las Hipótesis.

Es muy poco probable que esta concepción cosmológica única pudiera haber surgido por sí misma en diferentes rincones de la Tierra. Es más plausible suponer, al igual que en relación a otros conocimientos, que hayan salido de una misma fuente.

De este mismo autor, recogimos otro dato sobre China. Dice:

Cuando se realizó el análisis espectral de algunos elementos de la sepultura del capitán Chou Chu (265-316) resultó que el ornamento contenía un 85 por ciento de aluminio. Esto era tan inesperado, que el análisis fue repetido varias veces, pero no había error. Y sabemos que el primer aluminio fue obtenido solo en 1808, cuando para ello utilizaron la electrólisis, que sigue siendo la manera principal de prepararlo.

La mitología china tampoco es ajena a la cuestión espacial. Refiere el historiador soviético lo siguiente:

En la época del emperador Cheng Tang (XVIII siglos antes de nuestra era), Ki Kungshi hizo un carro volador en el que se remontó por los aires. El viento lo llevó hasta la provincia vecina. Pero el emperador, en lugar de alegrarse del invento, según la crónica china "ordenó destruir el carro para que el pueblo no se enterara (de su secreto)".

Y de la antiquísima India, sabemos que especificaron:

Hay que guardar en secreto la construcción de estos aparatos —apunta la crítica— para que los ignorantes. Pero los conocimientos públicos, no hay los.

Gorbovski, por de:

Es posible que res no fueran algunos textos antiguos de la utilización de voladores con filamentos. Las descripciones están escritas por el narrador las hubieron con sus propios ojos.

El Mahabharata describe una de esas confrontaciones. Los carros se acercaron a una velocidad y lanzó numerosas flechas que centelleaban como miles de rayos. Brevemente furiosos y cientos de soldados. El pánico se apoderó de las tropas, a tierra los caballos, los elefantes y muchos soldados por las explosiones. El carro se desbandó, y el carro se aniquiló.

Es evidente que el carro volador a la Tierra es un invento. La descripción de los proyectiles como cohetes y bombas indica que proveen un desconocido para el ejército que fue



Revista Tróvora de la Habana
Enero 1984

EN FASE DE PRUEBA...

SISTEMA INFORMATIVO EN LA TERMINAL DE OMNIBUS

Por HIPOLITO R. CHATELOIN Fotos: RENE L. SANCHEZ

DISEÑADO POR LOS INGENIEROS ABEL PEREZ Y BERNARDO AREAS Y LA LICENCIADA LILIANA VARELA, DEL AREA DE CIBERNETICA DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DEL TRANSPORTE

Especialistas del Instituto de Investigaciones del Transporte (IIT) han diseñado y puesto en fase de prueba un sistema computarizado para mejorar el servicio informativo de la Terminal de Omnibus de la Ciudad de La Habana.

Este nuevo sistema forma parte de los grandes esfuerzos que realiza el Ministerio del Transporte por ofrecer un mayor y más eficiente servicio a los pa-

sajeros, que tienen necesidad de viajar hacia el interior del país.

El sistema está dotado de una microcomputadora central LTEL-16, que se encuentra enlazada a una serie de monitores Caribe, los cuales tienen acoplada una interfase inteligente capaz de establecer una comunicación entre estos y la computadora.

¿QUE MUESTRAN LAS PANTALLAS DE LOS MONITORES?

Ante todo, los monitores están instalados en distintas áreas de la terminal. Es decir, en lugares de interés para los usuarios. Sus pantallas informan múltiples datos, tales como: salidas en la próxima hora, salidas inmediatas de todas las líneas largas, medias y cortas, próximos arribos (dentro de la hora) y arribos inmediatos.

Cada uno de los aspectos enumerados tiene sus especificaciones propias. Por ejemplo, en cuanto a la representación de las salidas inmediatas, la información que se brinda es como sigue: destino; hora programada de la salida; hora real de la salida; puerta; vía; número del ómnibus; cantidad de fallos. Este mismo formato aparece para las demás líneas, ya sean estas largas, medias o cortas.

OTRAS INFORMACIONES

Con este sistema, la Terminal de Omnibus de la Ciudad de



Entrada interior de la Terminal de Omnibus Nacionales.

La Habana aspira a brindar un servicio más eficiente a los usuarios, lo cual ha sido un objetivo principal de toda su actividad. características, puede ser utilizado en cualquier otro lugar donde se desee ofrecer un servicio de información, como por ejemplo, en terminales de ferrocarriles, hospitales, aeropuertos y hoteles.

Debe señalarse, además, que el sistema, de acuerdo con sus



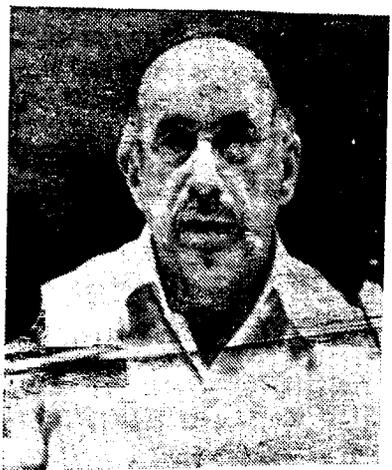
Centro de operaciones del sistema de información.



Monitor Caribe, situado en la entrada principal. Uno de los siete monitores distribuidos en las distintas áreas de la terminal.

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



nistraciones que envían informes incompletos, que carecan de antecedentes, y hasta violan los pasos en el procedimiento. También se refirió a la no aplicación de los reglamentos disciplinarios, instrumentos políticos e ideológicos en función de los problemas laborales.

Como momento emotivo de la jornada, sobresalió la actitud de varios integrantes del Movimiento de los Destacados, quienes entregaron a la...

siempre me desplazaba pa
en Santos Suárez, pero c
quito, él vivía en Luyanó y
-A él lo conozco desde c
toba comiendo.
el mismo cuchillo con que
le ocurrió lo del osalito,
mos allí fue que a Pedro
pizzería. Después que está
por eso nos llegamos a
embriaguez y teníamos ham
mos estábamos en estado
cajas de cerveza. Cuando s
dos botellas de Bacoy y
de una amiga y nos tomam
-Primero estuvimos ea ec
manita estaban para Las Villi
Hospital, porque ella y mi h
en Jovellari, entre Espada
noche en casa de mi man
donde ir y lo invite a pasar

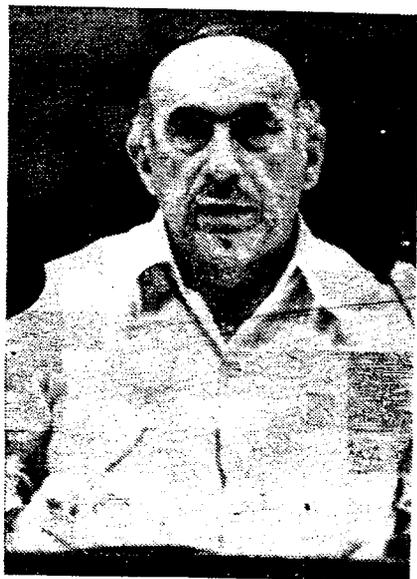
iniciaba su búsqueda.
identidad de ese sujeto y se
siguiente día ya se conocía la
esa manera, a la mañana del
pondiente retrato hablado. De
pronta confección del corres-
de los encartados y la muy
resultó la descripción de uno
meras pesquisas allí realizadas
trómico afectado. De las pri-
de inmediato en el centro gas-
guardia operativa se presentó
10ma. Unidad de la PNR, cuya
tonces a las autoridades de la
El hecho fue denunciado en-

dirse por el momento.
tros del lugar y lograron ava-
ron la caja, ya vacía, a 150 me-
malhechores. Estos abandonaron
dieron la persecución de los
pleados de la pizzería empen-
ayuda y en breve varios em-

Retrato hablado realizado p
el capitán Juan Martínez Ca
tillo.

Este es Lazaro Miguel Heredia
Lugones, alias Toti. Obsérvese el
retrato su parecido con el re-





nales, pues a veces les envían los casos laborales sin la debida preparación de documentos.

Seguidamente, intervino la licenciada Zenaida Osorio, del Tribunal Supremo, quien en sentido general explicó cómo se comportaron los por cientos —durante el pasado año—, de reclamaciones ante los fallos emitidos por las instancias municipales. "Sumamente bajos, tanto por parte de las administraciones como de los trabajadores afectados".

En ese período, dijo, en más de 2 000 asuntos no hubo reclamaciones. Pero, cuando las hay, no se conducen con los elementos necesarios que calcen la denuncia con argumentaciones. Estamos dispuestos, confirmó, a apoyar al máximo la cuestión siempre que las administraciones presenten la documentación, las pruebas requeridas.

Roberto Veiga, integrante del Buró Político y secretario general de la CTC, significó que se ha dicho y es cierto que la legislación laboral vigente es paternalista e igualitarista y ello frena, incluso, el desarrollo del país.

En el próximo Congreso de la CTC, apuntó, los trabajadores deben pronunciarse, según sus criterios, al respecto.

A veces se tienen dudas de que los tribunales puedan actuar con objetividad, consignó, por eso me identifico con la consideración de que no hay tribunal que pueda tener más elementos que un colectivo de trabajadores. No se trata de una crítica a nuestros tribunales, sino de una valoración al respecto de las posibilidades objetivas.

Pueden existir debilidades por parte de los trabajadores, acotó, pero también existen admi-

nistraciones que envían informes incompletos, que carecen de antecedentes, y hasta violan los pasos en el procedimiento. También se refirió a la no aplicación de los reglamentos disciplinarios, instrumentos políticos e ideológicos en función de los problemas laborales.

Como momento emotivo de la jornada, sobresalió la actitud de varios integrantes del Movimiento de los Destacados, quienes entregaron a la presidencia —para el destino que se estime necesario—, cantidades en efectivo provenientes de tareas voluntarias realizadas. Por Ciudad de La Habana participaron: Pedro Corrales, Faustino San Emeterio y Mario González, choferes de ómnibus.

INTERVENCIONES ESPECIALES

En breve intervención Diocles Torralba, miembro del Comité Central y titular del MITRANS, se refirió a la esforzada gestión desplegada por los ferrocarrileros, que han dado una rotunda respuesta a nuestro Comandante en Jefe Fidel Castro, en el programa de desarrollo ferroviario.

Con la redoblada dedicación de los trabajadores de ferrocarriles, enfatizó, y con la entrega de varios equipos en 1990, podremos transportar por ese medio más de 20 millones de pasajeros.

Por la Confederación de Trabajadores del Transporte de América Latina y el Caribe, usó de la palabra E. Fernández, secretario general de la organización, quien valoró el Congreso como excepcional muestra de libertad en Cuba, y resaltó, además, la solidaridad mostrada con Ecuador por nuestro país, cuando le envió una brigada sanitaria para contrarrestar focos existentes de mosquitos *Aedes Aegypti*.

Acerca de la visita de Fidel a Quito relató cómo las clases progresistas de su patria, los humildes, al escuchar al Jefe de la Revolución, asimilaron sus pensamientos, sus ideas, su calidad de dirigente y conductor.

"Los ecuatorianos sentimos un hondo respeto y admiración por Fidel, en pocos días él desbarató el concepto que existía acerca de la Revolución cubana y su personalidad como dirigente", afirmó.

Orlando López
Edith Martín
Fotos: Carlos Mayol

Boletín: Anuario de la Habana
Fecha: 26/Feb/1989

Voluminoso plan inversionista en Omnibus Urbanos

A 10 millones 900 mil pesos asciende el presupuesto de la Empresa Provincial de Omnibus Urbanos para la construcción de tres nuevas bases, que al término de 1989 permitirán incrementar el flujo del transporte masivo en la capital.

Desde el primer mes del año, de acuerdo con información de la Subdirección de Inversiones de la entidad, comenzaron las labores de movimiento de tierra de la futura base del Calvario y se continuó con un amplio plan de remodelación de las terminales existentes.

Un millón de pesos invertirá este año la empresa en obras no nominales, que abarcan la reconstrucción de cinco bases y la planta José María Pérez (Naranjito).

El trabajo constructivo, en este caso, está dirigido fundamentalmente a crear las condiciones técnicas en cada unidad con la ampliación de naves y parqueos, y se prevé la fabricación de 14 fosos para mantenimiento, aunque las necesidades reales, según estudios realizados, es de 45.

S. P.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



CIUDAD DE LA HABANA

Crearán la CTC y sus sindicatos destacamento de transportistas

LA HABANA, 25 de octubre (AIN).— La CTC y sus sindicatos en Ciudad de La Habana, laboran en la creación de un destacamento compuesto por trabajadores de los diversos sectores del territorio que permanecerán dos años en las terminales de ómnibus de la capital como choferes y en el trabajo de mantenimiento.

Alfredo Morales Cartaya, secretario general de la CTC en la provincia y miembro del Comité Central, declaró a la AIN que esta medida contribuirá a dar respuesta al déficit de personal en las terminales para esas ocupaciones.

Destacó que se trata de una tarea importante impulsada por el Partido y el movimiento obrero, en coordinación con la administración en los respectivos centros, y precisó que la selección se

realiza en todos los sindicatos, excepto el de transporte, con vistas a tener constituido el destacamento a mediados de noviembre próximo.

La captación se controla por los municipios, cada uno de los cuales está responsabilizado con una cifra, que a nivel provincial asciende a 610 choferes y otros 709 trabajadores que laborarán como mecánicos y en otras actividades de mantenimiento en los talleres.

El dirigente sindical señaló que los movilizados cobrarán de acuerdo con el trabajo que realicen en ómnibus urbanos, donde el promedio de salario es superior al del resto de los sectores de la provincia, y agregó que al cabo de los dos años en esta tarea de apoyo podrán retornar a su centro laboral y puesto de origen. (Foto: Roly Montalván)



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Periódico: *Juven Tod Rebelde* Fecha: 12/ene/1989

En homenaje a Cali

...definición, sin embargo, podría estar al cobiar la es-
quina. O mejor aún, a la vuelta de unas horas, con los topes
del fin de semana.

Los pinareños esperan por Henequeneros, a quienes ven-
cieron dos veces en Matanzas. Opción única para ellos,
liquidar tres veces a la visita, pues ni siquiera un 2-1 les
reportaría dividendos.

Simultáneamente, el Habana tratará de atascar las ruedas
dentadas de Industriales, con incursión al Latinoamericano.
Se repite la fórmula: sólo con golpear tres veces a los pun-
teros podría Pineda ascender lo suficiente como para ver el
sol.

Vegueros, en el orden de las posibilidades, podría evitar
el colapso hasta el final. Si logra la hombrada durante el
sábado y el domingo, daría a continuación un paseo por
mar (hasta Gerona) y culminaría con otro intento suicida,
Industriales en el Cerro.

actuación del cance
triumfo de Ciudad d
correspondiente a l
la cancha del estad

El primer tiempo
uno y otro elencos,
cosas entraron en
y apenas seis min
Arredondo pateó d
en el ángulo de la

Cienfuegos atacó
de Griñán fueron
neros.

Por el oeste los
visitante Ciego de
cho capitalino ya
tropiezo en el Cali
1-2.

Periódico: *Juven Tod Rebelde* Fecha: 3/ene/1989

... organizada por el mencionado órga-
... los redactores deportivos eligieron al Club italiano
... como el equipo de fútbol más destacado del
... país.

RIO DE JANEIRO.- El famos
leño Sócrates reforzará la selecc
cipará en el segundo campeon
para veteranos, que se realizará
del próximo día 15.

Sócrates retornó recientemente
de casi dos años ausente de la
e integró la nómina del Club Pau

Los equipos unidos

Periódico: *Granma* Fecha: 16/ene/1989

Fabricará la Claudio Argüelles 2 050 ómnibus este año

● Los trabajadores de la Empre-
sa de Montaje de Omnibus Clau-
dio Argüelles producirán este
año 2 050 equipos de cuatro tipos
diferentes, los cuales favorecerán
las transportaciones urbanas, In-
termunicipales y de montaña de
pasajeros en diversas localidades
del país.

Entre los vehículos que se pro-
ducirán figuran 1 700 Girón VI,
100 Girón VII, 100 de montaña y
150 del tipo Laz-Kamaz, estos úl-
timos de 11 metros de largo.

El programa fabril de 1989 so-
brepasa en 228 unidades el real

montado en 1988, cuando se al-
canzó la mayor cifra de ómnibus
producidos en esa industria capi-
talina.

Por tanto el plan de este año
es tenso, pues además de ser ma-
yor, debe cumplirse prácticamen-
te con la misma capacidad insta-
lada, de lo que se desprende que
el incremento productivo se tiene
que lograr a partir de mejor orga-
nización de flujo tecnológico, del
aumento de la productividad y del
aprovechamiento de la jornada
laboral.

● Emilio del Barrio Menéndez



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Periódico: Juventud Rebelde Fecha: 12/ene/1989

En homenaje a Celia

INAUGURADA TERMINAL DE OMNIBUS EN MANZANILLO

También entró en funcionamiento un centro público para llamadas telefónicas nacionales e internacionales

Por Amado de la Rosa Labrada

MANZANILLO.- Una terminal de ómnibus con múltiples servicios especiales para pasajeros y personal del transporte, fue inaugurada aquí como homenaje de recordación a la heroína de la Sierra y el llano Celia Sánchez Manduley.

La nueva instalación, levantada a las puertas de la Ciudad del Golfo a un costo superior al millón de pesos, en sus dos plantas posee espaciosa salas para 400 viajeros, áreas de taquillas, cafeterías, restaurante, farmacia, peluquería, barbería, correo, librería, sala para lactantes, tienda de productos industriales, enfermería y otros.

La bella edificación en la que se puede proporcionar servicios simultáneos a más de mil personas, sustituye a la antigua terminal manzanillera donde ya era constante el hacinamiento de pasajeros que tanto malestar originaba entre quienes tenían la obligación de utilizarla.

En el acto inaugural, Caridad Lastre, madre del combatiente internacionalista Rubén Cabrera Lastre, chofer de ómnibus de esta ciudad, caído en Angola, cuyo nombre lleva la nueva terminal, entregó simbólicamente la obra terminada al joven Arnaldo Rodríguez, participante en las acciones de Cuito Cuanavale.

También fue abierto en esta ciudad un centro público para llamadas telefónicas nacionales e internacionales, acondicionado en tiempo récord por los propios trabajadores de Comunicaciones manzanilleros, quienes no sólo crearon un local con todas las comodidades indispensables, sino además de muy agradable entorno.

Ambas inauguraciones contaron con la presencia de José Antonio Verdecia Ramírez miembro suplente del Comité Central y segundo secretario del Partido en Granma; los miembros del buró provincial del Partido en la provincia, Leonardo Guevara Gallardo y Santiago Rivero Cepero, primer secretario del Partido en Manzanillo.

Periódico: Juventud Rebelde Fecha: 3/ene/1989

FUNCIONA REFUERZO CON OMNIBUS ITALIANOS

La primera línea de refuerzo de ómnibus italianos Fiat comenzó a brindar sus servicios en esta capital, con un recorrido limitado desde la Ciudad Deportiva hasta las calles G y Tercera en el Vedado.

Los equipos donados por Italia se

utilizarán en el horario pico, a fin de aliviar la alta demanda de transportes que se registra en algunas horas del día. Próximamente se abrirán nuevas rutas.

Por otra parte, se informó por la dirección de operaciones de la Empresa

de Omnibus Urbanos de Ciudad de La Habana, que ya labora en una de las terminales de aquí un grupo de especialistas del interior que, formados en brigadas, da su apoyo para reparar carros Ikarus. En los días próximos seguirán llegando a La Habana, me-

cánicos, electricistas, operarios y técnicos de nivel superior de diversas provincias del interior, quienes cooperarán a la reconstrucción de vehículos en diversas terminales de aquí. (José J. Masó)

Periódico: Granma Fecha: 16/ene/1989

Fabricará la Claudio Argüelles 2 050 ómnibus este año

● Los trabajadores de la Empresa de Montaje de Omnibus Claudio Argüelles producirán este año 2 050 equipos de cuatro tipos diferentes, los cuales favorecerán las transportaciones urbanas, intermunicipales y de montaña de pasajeros en diversas localidades del país.

Entre los vehículos que se producirán figuran 1 700 Girón VI, 100 Girón VII, 100 de montaña y 150 del tipo Laz-Kamaz, estos últimos de 11 metros de largo.

El programa fabril de 1989 sobrepasa en 228 unidades el real

montado en 1988, cuando se alcanzó la mayor cifra de ómnibus producidos en esa industria capitalina.

Por tanto el plan de este año es tenso, pues además de ser mayor, debe cumplirse prácticamente con la misma capacidad instalada, de lo que se desprende que el incremento productivo se tiene que lograr a partir de mejor organización de flujo tecnológico, del aumento de la productividad y del aprovechamiento de la jornada laboral.

● Emilio del Barrio Menéndez

PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Periódico: Trabajadores
Fecha: 14/oct/1988

SINDICATO DEL TRANSPORTE

Los innovadores en el Congreso

SI CONSCIENTE había estado de la importancia de la labor de los innovadores, ahora pude valorar realmente la magnitud de sus obras y cuán imprescindibles resultan.

Solo muy pocas de las múltiples intervenciones que se sucedieron en el IV Congreso del Sindicato de Trabajadores del Transporte no se refirieron de alguna u otra forma, en algún u otro momento, a las "maravillas que hace el Movimiento de Innovadores para que los ómnibus anden", como expresó Miguel Pérez, de Villa Clara.

Después de todo lo allí escuchado, creo no exagerar si digo que a pesar de las dificultades que padecemos con el transporte, los ómnibus que se mantienen funcionando lo hacen a fuerza de innovaciones.

La terminal de Guanabo se mencionó entre los ejemplos de lo que han resuelto los innovadores, como son la suspensión de los ómnibus, accesorio crítico por lo general. En Bayamo, los innovadores hacen un gran esfuerzo para poder cumplir con la alta cifra de pasajeros a transportar. Estos son solo dos ejemplos de los muchos que existen.

Teniendo en cuenta la meritoria tarea que desempeñan los innovadores y dificultades con que todavía tropiezan, el Vanguardia Nacional Jesús Balsinde pedía que del congreso saliera un acuerdo para tratar de fortalecer ese movimiento.

Alrededor del tema, Pedro Ross, miembro del Secretariado del Comité Central, llamaba la atención sobre la necesidad de trasladar las experiencias de un lugar a otros. Sobre el mismo asunto insistía el ministro Diocles Torralbas. A veces —afirmaba— cometemos el error de no tener los mecanismos para llevar la experiencia de un lugar a todo el país. Hay que recabar de los obreros y del Movimiento de Innovadores la solución a una serie de problemas que tenemos.

El congreso demostró, una vez más, que en las condiciones del país y en medio de la difícil situación que atraviesa el transporte, son los innovadores los llamados a dar solución a los problemas. No está de más volver sobre los planteamientos de Ross y Torralbas. Es importante que un innovador resuelva una dificultad en su terminal, pero ese es solo el comienzo; es vital extender lo innovado por él a todas las terminales, para evitar repetición de esfuerzos. Las empresas y el ministerio han de buscar las vías ágiles para que esto se cumpla. (Ivette Villaescusa)

Periódico: Juventud Revolucionaria, Fecha: 7/oct/1988

LA CONSTRUCCION DE OMNIBUS

A una pregunta de JR acerca de su reciente visita a la fábrica de ómnibus de Guanajay, Fidel expuso que en el presente año se logrará un incremento en la producción de esta industria, pero para el próximo hay planes más ambiciosos.

Se refirió a la forma artesanal de fabricación de estos vehículos y dijo que se hace actualmente el prototipo de ómnibus con aire acondicionado, lo que resulta muy difícil en las condiciones actuales de la fábrica.

Tuvo palabras de elogio para el colectivo obrero de esa fábrica que está compuesto por 1 400 hombres y afirmó que casi con la misma cantidad de trabajadores y mejores condiciones de trabajo podrían fabricarse entre 1 500 y 2 000 ómnibus anualmente, con más apoyo, una mejor atención, y más aseguramientos de componentes; mencionó el taller de prensado que se va a construir, el cual suministrará chapa moldeada para toda la industria automotriz, incluyendo esa pro-

ductora.

La industria de Guanajay logró el pasado año una producción bruta en valores, de 35 millones de pesos, cifra que superará en el presente, lo que nuestro Comandante en Jefe calificó como la mayor producción de la fábrica y aseguró que en 1989 deberá ascender a 45 millones.

Informó a la prensa que también visitó el taller de bloques y componentes para motores, que se construye junto a la fábrica de camiones de La Lisa, cuya primera fase se concluye este año, los hornos ya empezarán a fundir a fines de 1988.

Le pedimos un apoyo al Contingente Blas Roca para que le muestre unos 7 000 metros cúbicos de tierra, y comencemos así la otra fase y además la participación de unos 50 constructores de esta fuerza para que brinde su apoyo durante dos meses, porque esta ayuda le aporta estilo de trabajo a las construcciones.

03
Periódico: Tribuna de la Matanza
Fecha: 3/ene/1989

EN LA CLAUDIO ARGÜELLES RESULTADOS QUE MARCAN HISTORIA



La fabricación de mil 622 ómnibus Girón VI, 100 de montaña sobre chasis IFA y 100 sobre chasis PAZ, constituye récord histórico para la Empresa Claudio Argüelles, centro tradicionalmente cumplidor de los planes y que fue capaz de montar los últimos cien vehículos —destinados a asegurar el Plan Turquino— en sólo 20 días de trabajo con la extensión de la jornada laboral a 15 horas-promedio.

Pese a los serios problemas de abastecimiento afrontados durante 1988, la labor de los cerca de 500 obreros vinculados directamente a la producción permitió sobrecumplir el plan en valores al 104 por ciento, al superar la cifra planificada de 19 millones 462 mil pesos. La intensa actividad del colectivo permitió incluso duplicar los niveles de producción diarios y hacer de diciembre un mes heroico.

Si con resultados que marcan historia celebraron el XXX aniversario del triunfo de la Revolución, este año será para la fábrica el camino hacia nuevas producciones, incluidos 150 ómnibus LAZ-KAMAZ para el servicio intermunicipal, de un plan total de 2 mil 052 vehículos.

Stalina Pérez

RECIBIERON TERMINALES CAPITALINAS 49 OMNIBUS ARTICULADOS

Periódico:
Trabajadores
Fecha:
15/oct/1988

DUPLICAN la capacidad de pasajeros a transportar en relación con las normales. Fortuna, Alamar y Cojímar las primeras en recibirlos. Se seguirán entregando a medida que la *Evelio Prieto* los termine

LOS PRIMEROS 49 ómnibus articulados de los 250 que producirá la fábrica *Evelio Prieto* destinados a la transportación en la capital fueron entregados ayer oficialmente y a la misma vez, a las terminales de Fortuna, Alamar y Cojímar.

Estos ómnibus, con una capacidad teórica de 120 pasajeros, duplican el número de viajeros que los normales pueden trasladar y constituyen los primeros pasos de la respuesta del país a las dificultades constatadas en los últimos meses.

En la terminal de Fortuna, la que mayor cantidad de articulados recibió, 22, el chofer Aurelio Molina en nombre de sus compañeros patentizó la disposición de elevar el servicio y garantizar junto a la población el cuidado de los vehículos.

Luis Pons Puig, administrador de la terminal, dio a conocer el trabajo interno que se realiza allí en las reparaciones y mantenimientos por elevar el número de viajes diarios y apuntó como un factor fundamental la colabora-

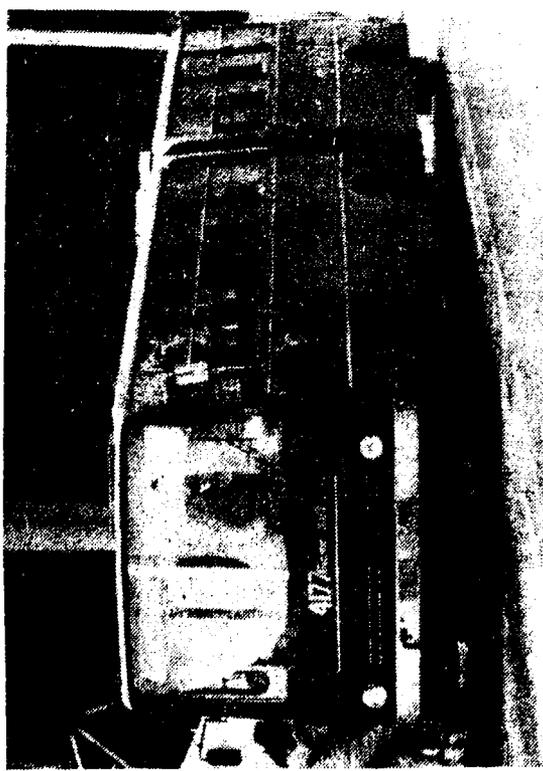


ción de los estudiantes del Instituto Politécnico *Julio A. Mella* en el apoyo a los transportistas.

El acto en la terminal de Fortuna fue presidido por Glenda

Ázoy, segunda secretaria del Partido en Ciudad de La Habana, y otros dirigentes y funcionarios de Omnibus Urbanos. (Claribel Terré Morell)

Periódico:
Tribuna de la Habana
Fecha: 16/oct/1988



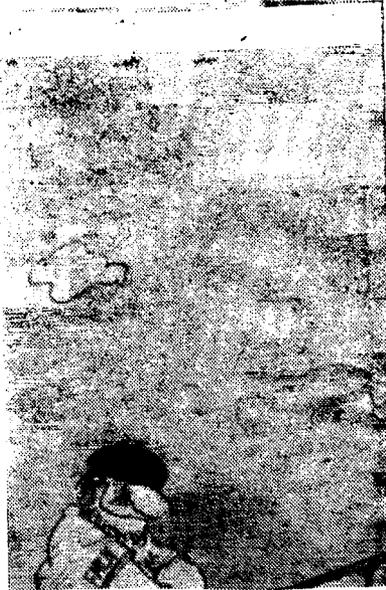
Cuidar los nuevos ómnibus que ya ruedan por nuestra capital, los mismos que tanto desvelo nos cuestan, no debe ser sólo preocupación de choferes y mecánicos. (Pág. 3)



**LAS ELECCIONES
SALVADOREÑAS**

Detrás de las cifras

Por Marina Menéndez



LOS OMNIBUS

En cualquier otro sector de la producción y los servicios, dependientes de la transportación, notaremos que la situación no dista mucho de la registrada para el trasiego de alimentos.

Circulan en la Isla, para el traslado de pasajeros,

carros Leyland, Pegasso, Skoda, Hino, Ikarus y otros. Hasta 1987, de los más de 9 000 que operaban, el 50 por ciento estaba entre los cinco y diez años de uso. Esto está remitido sólo a las empresas de transporte subordinadas al Poder Popular.

Aunque anualmente las modalidades de guaguas escolares y de pasajeros reciben nuevas inyecciones, la incorporación no se corresponde con el crecimiento de la población, tanto en edad escolar como laboral.

Se trabaja muy serio, sobre todo, en unificar el parque con la línea Ikarus para el movimiento de pasajeros, pero aún debemos utilizar en muchas localidades otras marcas.

Las Tunas y Ciego de Avila pueden ponerse como ejemplo de situación crítica en la transportación de los estudiantes los días de pase. En otras, como Pinar del Río, la solución ha sido el ferrocarril.



IPD

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

EL TRANSPORTE (I)

Es un problema integral



Tres causas fundamentales paralizan estos Girón XI. Hoy resulta imposible conseguir los repuestos necesarios para su puesta en explotación.

LOS OMNIBUS

En cualquier otro sector de la producción y los servicios, dependientes de la transportación, notaremos que la situación no dista mucho de la registrada para el trasiego de alimentos.

Circulan en la isla, para el traslado de pasajeros,

- carros Leyland, Pegasso, Skoda, Hino, Ikarus y otros. Hasta 1987, de los más de 9 000 que operaban, el 50 por ciento estaba entre los cinco y diez años de uso. Esto está remitido sólo a las empresas de transporte subordinadas al Poder Popular.

Aunque anualmente las modalidades de guaguas escolares y de pasajeros reciben nuevas inyecciones, la incorporación no se corresponde con el crecimiento de la población, tanto en edad escolar como laboral.

Se trabaja muy serio, sobre todo, en unificar el parque con la línea Ikarus para el movimiento de pasajeros, pero aún debemos utilizar en muchas localidades otras marcas.

Las Tunas y Ciego de Avila pueden ponerse como ejemplo de situación crítica en la transportación de los estudiantes los días de pase. En otras, como Pinar del Río, la solución ha sido el ferrocarril.

Revitalizar la tradición de los transportistas en el servicio al pueblo



PEDRO OCAMPO Ocampo, segundo secretario del Sindicato del Transporte en Cienfuegos, está convencido de que el IV Congreso, por celebrarse en los próximos días, podrá ser la antesala de un amplio movimiento de masas, que revitalice la tradición de los transportistas en su servicio al pueblo.

Ahora en la sede del sindicato afirma: "No podemos permitir que los problemas de falta de piezas y agregados influyan en la disciplina de nuestros trabajadores, pero lamentablemente esto estaba ocurriendo y aún ocurre, lo que requiere la atención rápida y efectiva del sindicato.

"No obstante —señaló— no podemos definir el trabajo de los cienfuegueros como inoperante; se está laborando arduamente. En los últimos tiempos la exigencia comienza a dar sus frutos y en estos momentos ya se puso en práctica un plan especial en saludo al evento, que contempla el doblaje de turnos, el aporte de horas voluntarias y el apoyo al Movimiento de los Destacados".

Entre las actividades previas al congreso en la provincia, tuvo especial importancia la discusión



sobre el nuevo ordenamiento de los principios de promoción y derecho a plazas, puestos de trabajo, equipos y escalafones, de la cual salieron algunas propuestas de adición, como la regulación del paso de los trabajadores de taller a las actividades de plataforma, de manera que los talleres no se conviertan en un trampolín para los que quieran hacerse choferes.

"También en saludo al IV Congreso se reconstruyeron aquí 146 equipos, entre ellos 6 camiones, y se trabaja por mejorar las condiciones de vida de los obreros.

"Todos estos éxitos se llevarán a la reunión, junto con otros aspectos que incluyen la revitalización de la emulación socialista; y dentro de esta el Movimiento de los Destacados, el cumplimiento de las finanzas y las inversiones.

"El congreso no va a constituir una reunión para hablar de problemas que conocemos; más

bien será una forma de aglutinar criterios y comenzar a trabajar sobre nuestras dificultades".
(Texto y foto: Claribel Terré Morell)

RECUPERAN 16 OMNIBUS EN GUANTANAMO

GUANTANAMO, 5 de octubre, (AIN).— Un total de 16 ómnibus urbanos recuperaron hasta septiembre los 172 integrantes del Movimiento de los Destacados de la ANIR y las Brigadas Técnicas Juveniles de la empresa del ramo para saludar el IV Congreso de los Trabajadores del Transporte

Orlando Avila, secretario del buró sindical de la entidad, dijo que los equipos estaban reportados de baja por los años de explotación y un estado de deterioro avanzado, lo que requirió de grandes esfuerzos de los innovadores y racionalizadores.

Los vehículos marcas Hino, Ikarus y Girón prestan servicios actualmente dentro de esta ciudad y hacia poblados aledaños como Jamaica, Paraguay, Manuel Tames y otros, para aliviar la situación del traslado de pasajeros.

En la restauración de los carros aportaron más de cinco mil horas de trabajo voluntario y muchos de ellos renunciaron al descanso programado.

Añadió Avila que por primera vez en el taller de la empresa se adaptó un motor de Ikarus a un ómnibus Hino, el cual estará listo para entrar en servicio antes que finalice octubre, también en saludo al máximo evento de los transportistas cubanos.

Por su parte, los choferes redoblan el ritmo de labor para alcanzar al cierre de año 431 mil 940 viajes, que representarían un 4,8% más que lo real de 1987.

TERMINAN PRIMEROS OMNIBUS GIRON VI

Los trabajadores de la Empresa de Omnibus Claudio Argüelles, de la Industria Sideromecánica en Ciudad de La Habana, terminaron los primeros 50 Girón VI para reforzar el servicio de taxis ruteros y contribuir a mejorar el transporte de pasajeros en la capital.

Mario Macías, ingeniero principal de la entidad, refirió a la AIN que estos equipos cuentan con asientos de espuma de goma, producidos en la empresa de Guanajay, y además se diferencian de los que tradicionalmente fabrican por el color de la pintura y la franja diseñada en los costados.

Destacó también el esfuerzo de los obreros del centro quienes concluyeron los 100 ómnibus Serranos de nuevo tipo Girón VII correspondientes al plan de 1989, cuya fabricación iniciaron por primera vez el pasado año con igual cifra en el programa.

Agregó que entre estas guaguas, destinadas al transporte de personas en áreas de elevadas lomas y numerosos pasos de ríos, terminaron dos especiales con motor de petróleo, solicitadas por la empresa Cubanacán para el turismo de montaña en la zona de Marea del Portillo, en la región oriental.

En estos momentos, dijo Macías, laboran en la adaptación de otras dos para el servicio estomatológico móvil en lugares intrincados, los cuales poseen divisiones, aire acondicionado, sillón de dentista y otras condiciones necesarias para la atención debida a los pacientes.

Para el presente año, el colectivo obrero de la Claudio Argüelles prevé producir, además, según el plan, mil 700 ómnibus Girón VI, 100 Serranos sobre chasis de camión IFA y 1 500 interurbanos Laz-Kamaz.





EL TRANSPORTE COLECTIVO EN VILLA CLARA

Un esfuerzo por mejorar

Por RODOLFO TORRES
Fotos: VALLORI

EL TRANSPORTE colectivo en Villa Clara, comparado con el de otras provincias, es indudablemente superior por muchas razones, algunas de ellas subjetivas.

Esto lo vi durante días. Hace poco estuve allí, viajé en ómnibus locales, y conversé con dirigentes del Sindicato del Transporte en la provincia. Algo que llama la atención de los foráneos es la conducta del pueblo: todos montan por delante, todos pagan y todos bajan por detrás.

da en Jatibonico, hacia la terminal marítima de Cienfuegos.

El Programa de Desarrollo Ferroviario es también el transporte. Si en Villa Clara cumplen las 19 tareas que lo comprenden, el triunfo en ese sector estará más cercano. Hasta ahora, por lo menos, ya hicieron nueve:

- Construyeron 4 carrileras en el nudo ferroviario para la formación de trenes de carga en el patio actual.
- Edificaron 2 viviendas en Santo Domingo para el par de familias que se verían afectadas por trabajos en la vía.
- Construyeron...

LOS GRAVES problemas que la deuda externa provoca en los países latinoamericanos, el desempleo y la discriminación que persisten en el continente y las agresiones imperialistas, fueron algunos de los aspectos abordados por Fidel en la clausura del Tercer Encuentro Continental de Mujeres. (Versión del discurso en la página 3)





EL TRANSPORTE COLECTIVO EN VILLA CLARA

Un esfuerzo por mejorar

Por RODOLFO TORRES
Fotos: VALLORI

EL TRANSPORTE colectivo en Villa Clara, comparado con el de otras provincias, es indudablemente superior por muchas razones, algunas de ellas subjetivas.

Esto lo vi durante días. Hace poco estuve allí, viajé en ómnibus locales, y conversé con dirigentes del Sindicato del Transporte en la provincia. Algo que llama la atención de los foráneos es la conducta del pueblo: todos montan por delante, todos pagan y todos bajan por detrás, además de no maltratar los vehículos.

En esto no hay ningún secreto. Los pasajeros transportados en cada viaje en el primer semestre del año ocuparon el 92,1 % de la capacidad de los ómnibus y el aprovechamiento del parque automotor estuvo al 104 %, lo cual significa que la gente iba menos incómoda, sin abarrotamientos.

Parte de la explicación está basada, también, en que el ausentismo no rebasa el 3 %; que en horarios "pico" refuerzan ese servicio en zonas de mayor densidad poblacional (hospitales, parques, terminales nacional e intermunicipal y Universidad), y que la fuerza de trabajo es estable en talleres y plataformas.

Puede añadirse que de los 13 mil 567 afiliados al SNTT en Villa Clara, más de 5 mil trabajadores son del Movimiento de los Destacados, y por la voluntad de estos prácticamente ningún vehículo se para allí.

Aclaro, aunque hable de logros nada más, que es imposible tapar el sol con un dedo. En los ómnibus urbanos villaclareños también hay problemas, pero los resultados empequeñecen las deficiencias. Tampoco se puede dejar de decir que mientras en Ciudad de La Habana la población anda por encima de los dos millones de habitantes, en toda Villa Clara falta bastante para llegar al millón.

LAS GUAGUAS NO SON TODO EL TRANSPORTE

Menciono inicialmente el trabajo de ómnibus urbanos porque es la cara más visible del transporte, pero este comprende también allí taxis y ferrocarril. En esos tres medios, durante los primeros ocho meses de este año, se movieron en la provincia 43 millones de pasajeros, para un ritmo diario de unos 150 mil.

Y algo que casi nadie ve —aunque es muy sólido y requirió de un esfuerzo descomunal— son las más de 310 mil toneladas transportadas por ferrocarril, fundamentalmente por el Tren Vanguardista. La mayor parte de ese peso fue azúcar del CAI Uruguay, ubica-

da en Jatibonico, hacia la terminal marítima de Cienfuegos.

El Programa de Desarrollo Ferroviario es también el transporte. Si en Villa Clara cumplen las 19 tareas que lo comprenden, el triunfo en ese sector estará más cercano. Hasta ahora, por lo menos, ya hicieron nueve:

—Construyeron 4 carrileras en el nudo ferroviario para la formación de trenes de carga en el patio actual.

—Edificaron 2 viviendas en Santo Domingo para el par de familias que se verían afectadas por trabajos en la vía.

—Concluyeron el foso de revisión al lado del taller de coche y carro.

—Colocaron 12 kilómetros de carriles.

—Reconstruyeron el hotel para las tripulaciones.

—Terminaron la reconstrucción de un coche Fiat y otros 40 para pasajeros en la División Centro y fuera de esta.

—Señalizaron todo el patio occidental de Santa Clara.

—Montaron sistema de radio para intercomunicación en unas 50 locomotoras, de 78 que contempla el plan.

—Y remodelaron los talleres de Sagua, Caibarién y Santa Clara.

¿Cómo hicieron todo esto y lo demás? El 30 % del total de afiliados al SNTT en esa provincia labora en ferrocarriles, y una buena parte de las 406 mil horas voluntarias aportadas en el sector es de ellos.

TAXIS: ¿UNA FEA MARCHA?

Para muchas personas decir taxis equivale a señalar una mancha en el sector del transporte, pero esto no es así, de la misma manera que "no todo lo que brilla es oro".

Ramón Pino Díaz, segundo secretario del Sindicato del Transporte en Villa Clara, y José Rosell Díaz, al frente de emulación y producción, afirmaron que "es la primera vez en la historia que los autos de Santa Clara cumplen sus planes con eficiencia".

Antes los taxis respondían al servicio de piquera y este "no era bueno". Otros son los resultados al implantarse el sistema de "Uno por la cola", mediante el cual varios pasajeros llevan destinos distintos y se aprovecha la máxima capacidad del auto.

El compromiso de los taxis es ahora muy serio en esa provincia: entre agosto y diciembre deben dar 24 mil viajes voluntarios. Los dirigentes sindicales afirman que es un compromiso cumplible, porque entre los que pueden hacerlo realidad hay dos hombres muy capaces: son Melanio Arnaldo Machado y Manuel García Milián, vanguardias nacionales del SNTT. Con trabajadores así las cosas marchan sobre ruedas.



Pronunciarse por un mayor ahorro



PARA EL SECTOR del transporte, donde la situación del abastecimiento material constituye una presión actual en relación con el servicio a la población, la lucha por el ahorro se convierte en objetivo priorizado.

No por casualidad a este tema se dedica un análisis particular

en el informe que será sometido a la consideración del IV Congreso de ese sindicato, y de seguro también será amplio el debate de los delegados al respecto.

Durante los últimos cinco años los trabajadores del sector han obtenido resultados en el ahorro de recursos energéticos, materias primas y materiales, lo que se traduce en haber logrado un cumplimiento superior a lo planificado, fundamentalmente en renglones tan importantes como combustibles, lubricantes, neumáticos y baterías.

También en este sindicato existen 2 mil 478 comisiones de ahorro en los centros, con más de 34 mil integrantes, lo que ha posibilitado una mayor orientación, apoyo y fiscalización a esta esencial tarea.

Fruto de todo este quehacer es igualmente la participación en el I Fórum Nacional de Energía, en cuyo proceso asambleario desde la base dieron su concurso 131 mil 912 trabajadores, y tres de las ponencias presentadas resultaron premiadas en el evento nacional.

Sin duda son alentadores los resultados que en tal sentido podrán referirse en el máximo encuentro de los transportistas, que comienza hoy, pero no es posible sentirse totalmente satisfechos al saber que con una mayor voluntad obrera los avances pueden ser superiores.

Disminuir cada vez más los índices de consumo de combustible, y no permitir que quede sin recuperar ninguna pieza de repuesto, agregado o equipo en que ello sea posible, son objetivos planteados en el informe central al IV Congreso del Sindicato del Transporte.

Asimismo, es propósito ampliar la fabricación de piezas de repuesto para contribuir a reducir las importaciones y lograr una mayor eficiencia.

Son conocidas las limitaciones de materias primas y materiales, que de haberse tenido en existencia hubieran reportado mayores beneficios en el objetivo anteriormente mencionado, pero siempre será posible incrementar esfuerzos en cuanto al ahorro, y el encuentro de los trabajadores del transporte se pronunciará en tan medular actividad. (Iliana Hautrive)



MANZANILLO, 10 de octubre (AIN).— El General de Ejército Raúl Castro Ruz, Segundo Secretario del Comité Central del Partido y Ministro de las FAR, presidió hoy aquí el acto conmemorativo por el aniversario 120 del alzamiento de La Demajagua. La ceremonia tuvo lugar en el mismo escenario donde el 10 de octubre de 1868 Carlos Manuel de Céspedes inició la lucha por

de La Demajagua

Pronunciarse por un mayor ahorro



PARA EL SECTOR del transporte, donde la situación del abastecimiento material constituye una presión actual en relación con el servicio a la población, la lucha por el ahorro se convierte en objetivo priorizado.

No por casualidad a este tema se dedica un análisis particular en el informe que será sometido a la consideración del IV Congreso de ese sindicato, y de seguro también será amplio el debate de los delegados al respecto.

Durante los últimos cinco años los trabajadores del sector han obtenido resultados en el ahorro de recursos energéticos, materias primas y materiales, lo que se traduce en haber logrado un cumplimiento superior a lo planificado, fundamentalmente en renglones tan importantes como combustibles, lubricantes, neumáticos y baterías.

También en este sindicato existen 2 mil 478 comisiones de ahorro en los centros, con más de 34 mil integrantes, lo que ha posibilitado una mayor orientación, apoyo y fiscalización a esta esencial tarea.

Fruto de todo este quehacer es igualmente la participación en el I Fórum Nacional de Energía, en cuyo proceso asambleario desde la base dieron su concurso 131 mil 912 trabajadores, y tres de las ponencias presentadas resultaron premiadas en el evento nacional.

Sin duda son alentadores los resultados que en tal sentido podrán referirse en el máximo encuentro de los transportistas, que comienza hoy, pero no es posible sentirse totalmente satisfechos al saber que con una mayor voluntad obrera los avances pueden ser superiores.

Disminuir cada vez más los índices de consumo de combustible, y no permitir que quede sin recuperar ninguna pieza de repuesto, agregado o equipo en que ello sea posible, son objetivos planteados en el informe central al IV Congreso del Sindicato del Transporte.

Asimismo, es propósito ampliar la fabricación de piezas de repuesto para contribuir a reducir las importaciones y lograr una mayor eficiencia.

Son conocidas las limitaciones de materias primas y materiales, que de haberse tenido en existencia hubieran reportado mayores beneficios en el objetivo anteriormente mencionado, pero siempre será posible incrementar esfuerzos en cuanto al ahorro, y el encuentro de los trabajadores del transporte se pronunciará en tan medular actividad. (Iliana Haurive)



Base de ómnibus de Peñas Altas

HAY CARLITOS PARA RATO

LLEGAMOS a la base de ómnibus de Peñas Altas, en la capital matancera, ya rayando el mediodía. Allí encontramos a Carlitos entre su sonrisa. Los 66 años marcan un rostro que cuenta las penas de antaño, el amor de hoy. "Porque ahora todo es diferente".

Este "viejo trabajador" se jubiló hace dos años, pero no pudo, no quiso, abandonar su puesto: la ponchera, y cada mañana, muy temprano, regresa a reparar cámaras, limpiar los ómnibus, realizar otras diversas tareas. Todo lo hace voluntariamente, su labor reporta

hasta el momento unos 4 mil pesos.

"Mira eso —me espeta—, con tantos estímulos que he recibido y nunca me habían entrevistado". Se sonríe, como es habitual. De él se dice, con mucho afecto, que es el humor en persona.

Carlitos... —intento hacer la primera pregunta...

No, Carlitos no —interfiere—. Mira, mi verdadero nombre es Calixto y no lo confundas, porque luego pasa como la vez que me entregaron un cheque y cuando fui a cobrarlo se armó tremendo

lío; el nombre que aparecía en el cheque (Carlos) no coincidía con el del carné de identidad... (Pero aquí todos le llaman Carlitos.)

Calixto Díaz Suárez, un hombre parco en palabras, pero grande en la acción, ha resultado durante tres años consecutivos Vanguardia Nacional, y aunque ya está jubilado aspira a obtener nuevamente la condición.

¿Hasta cuándo seguirás aquí? —indagamos.

Hasta que haya Carlitos; o sea, para rato —respondió. (Mauricio Castillo)

PATRIMONIO DOCUMENTAL
INFORMACIONAL
DE LA HABANA

Periodico: Juventud Rebelde
Fecha: 9/junio/90

AÑO 31 DE LA REVOLUCION
ISSN 0684-1412 CIERRE 11:00 AM.

Juventud F

DIARIO DE LA JUVENTUD



Recibió Fidel a Solís Palma



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

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.

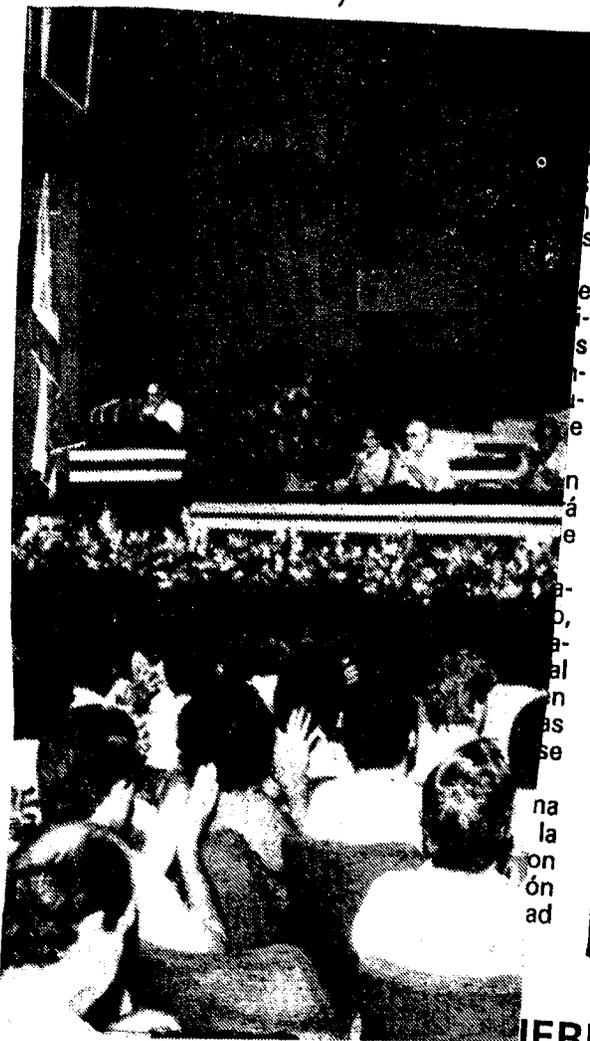
La máxima dirección del país está dando atención preferente al transporte urbano por ómnibus, sobre todo en la capital.

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.



AHORA ES MAS FACIL ubicar la pieza

No conformes con los resultados alcanzados, en la *Nelson Fernández* se está montando tres prensas, esta vez fabricadas con la cooperación de otros talleres de la Unión de la Goma, para elevar la producción del próximo año a 60 mil de esas llantas, que abastecerán a unos 10 mil ómnibus.

La cifra que se alcanzará en 1988 será para unas 7 mil guaguas, cantidad que permite dar una respuesta efectiva a serios problemas que se vienen afrontando.

MUJERES EN EL MOVIMIENTO SINDICAL

Sesión

EL MAL ME...

IV Congreso

La participación de la mujer en la dirección del movimiento sindical en este actual proceso de balance, en los territorios de Cuba (CTC) en el territorio solo el 46,8% de los dirigentes, por otro lado, representan el 53,7% de los electos concluyentes.

ESTE EVENTO propone

PLANIFICACIÓN de la situación actual y posibilidades para el futuro: el aborto, la familia y presente; edades tempranas entre padres y madres; algunos de los temas del Seminario de I y II sobre Temática que hasta el día...

INTENSOS DEBATES en la primera Sesión Conjunta del MITRANS y el SNTI, con la participación de Ramón Machado Ventura y Roberto Buró Político.

En la incorporación de cuadros al trabajo sindical, pues entre los 35 años de edad, más, que durante el proceso de la Unión de Jóvenes Organizaciones de base.

EL IV CONGRESO DEL Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte culminará hoy en el teatro capitalino *Lázaro Peña*, tras dos días de intensos debates, en los cuales los 350 delegados asistentes analizaron temas vitales para el mejoramiento de este servicio en el país.

Acción obrera contra las transnacionales

La sesión de ayer se caracterizó por la discusión en torno a los ómnibus urbanos y el servicio de taxis y la aprobación en la tarde de la Disposición Conjunta del Ministerio de Transportes y el SNTI sobre el nuevo ordenamiento de los principios de promoción, derecho a plazas, puestos, equipos y escalafón.

Manuel Madrid, secretario general de la Confederación de Trabajadores de América Latina y el Caribe —dijo— es el foco de la solidaridad con los pueblos contra las agresiones imperialistas.

Un fructífero debate se propició al intervenir varios delegados acerca del servicio de trabajadores.

Otra labor muy importante de la Confederación de Trabajadores del Transporte de América Latina y el Caribe —dijo— es el fomento de la solidaridad con los pueblos contra las agresiones imperialistas.



PATRIMONIO DOCUMENTAL DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



IV Congreso del Sindicato del Transporte

EL MEJOR DERECHO, AL MEJOR TRABAJADOR

INTENSOS DEBATES en la primera jornada. Aprobada Disposición Conjunta del MITRANS y el SNTT. Presidieron el primer día José Ramón Machado Ventura y Roberto Veiga, ambos miembros del Buró Político

EL IV CONGRESO DEL Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte culminará hoy en el teatro capitalino *Lázaro Peña*, tras dos días de intensos debates, en los cuales los 350 delegados asistentes analizaron temas vitales para el mejoramiento de este servicio en el país.

La sesión de ayer se caracterizó por la discusión en torno a los ómnibus urbanos y el servicio de taxis y la aprobación en la tarde de la Disposición Conjunta del Ministerio de Transportes y el SNTT sobre el nuevo ordenamiento de los principios de promoción y derecho a plazas, puestos, equipos y escalafón.

Un fructífero debate se propició al intervenir varios delegados acerca del servicio de

taxis, entre ellos, el matancero Víctor Villanueva, quien defendió el criterio de la integridad de los autos de servicio nacional en

Varadero, para que puedan ser utilizados por los turistas, lo cual fue ratificado por Diocles Torralba, ministro de Transportes, quien señaló la importancia de que allí rija un sistema mixto.

La situación del transporte en la Playa Azul fue debatida y se conoció que el plan de reposición de vehículos se mantiene, pero con demoras por la no llegada de estos al país.

La validez de los taxis ruterios, iniciativa puesta en vigor hace unos días en la capital, fue señalada por el delegado Raúl Castro, quien también defendió el criterio de mantener el pago por taxímetro y boletín, indistintamente.

La extensión de los taxis colectivos y las carreras convoyadas al resto del país ocupó un lugar en las intervenciones, mientras que el Movimiento de los Destacados y su importancia en las actuales condiciones, el desarrollo de la emulación y la participación de las mujeres transportistas en esta actividad fueron otros de los temas del primer día del congreso.

Pero sin lugar a duda la aprobación de la Disposición Conjunta del MITRANS y el SNTT, que ratifica que el mejor derecho lo tienen los mejores trabajadores fue uno de los puntos esenciales de la jornada de ayer, máxime cuando se supo su aplicación dentro de un mes.

Al cierre de esta edición continuaban los debates presididos por los miembros del Buró Político, Roberto Veiga y José Ramón Machado Ventura, el secretario del Comité Central, Pedro Ross, y Alfredo Suárez, secretario general del SNTT. (Claribel Terré Morell; foto: Juan Manuel) (Más información en la página 12)



Selumberto Magariño, director de deportes en el municipio Plaza de la Revolución.

**Plaza,
vanguardia del
movimiento
deportivo**

ben mejorar, en los próximos meses.

La Dirección de Deportes de Plaza cuenta con dos CD principales: José Martí y Camilo Cienfuegos; este último, un fuerte aspirante a Vanguardia Nacional; además, poseen dos combinados, una base de pesca y la Casa del Ajedrez. Menos en los dos últimos, donde la actividad que realizan está es-

**DOS VO
EN 24**

Cuba enfrenta a los Estados Unidos para el campeonato de pesos correspondiente a la cuarta fase clasificatoria de las Américas masculinas, que se disputará en el Palacio de la Ciudad de México.

Para los enfrentamientos de las Antillas, por su importancia, pero frente a República Dominicana necesitan de los antillanos mucho el trabajo con la inspiración de 89 x 88 años.

No obstante, existen posibilidades



**PATRIMONIO
DOCUMENTAL**

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

TERMINAN CHASIS PARA OMNIBUS INTERPROVINCIAL

Es el primero de 108 previstos para este año. Tiene un 58 por ciento de componentes nacionales, incluido el motor Taíno, de 280 CV.



Una parte de los obreros de la línea de montaje de los chasis.

El primer chasis para ómnibus interprovincial, de 108 que están previstos fabricar este año, fue concluido ayer en la Empresa Narciso López Roselló, perteneciente al Ministerio de la Industria Sidero-Mecánica y ubicada en La Lisa.

Esa parte básica del importante medio de transporte tiene un 58 por ciento de componentes nacionales, entre los que aparecen el motor Taíno —fabricado en Amistad Cubano-Soviética— de 280 CV, el bastidor, los largueros y conjuntos tales como el elevador de la rueda de repuesto, depósitos de aire, silencioso y varios soportes.

Del total de chasis antes mencionado, a 78 se les montará la carrocería en la Empresa Evelio Prieto, de Guanajay, provincia La Habana, y al resto en la propia Roselló.

Los primeros 15 serán entre-

gados este mes. El atraso es debido a que los componentes es- pañoles —suministrados por la firma Pegaso— llegaron a la fábrica a finales del mes de abril.

En 1988 salieron de la industria liseña los 10 primeros chasis, que permitieron la producción de igual número de ómnibus interprovinciales, actualmente en explotación por la empresa correspondiente del Ministerio del Transporte e idénticos a uno que se muestra en EXPOCUBA.

Además de esta tarea y de la entrega de los 10 primeros prototipos de chasis de ómnibus urbanos, la Narciso López Roselló tiene que ensamblar este año 250 camiones Kamaz, fabricar 60 camiones pesados de volteo con un 47,8 por ciento de integración nacional; 28 puentes para cargadores frontales y 32 para cuñas modelo 1231-T, y cambiar el motor de gasolina por otro de petróleo a 200 camiones Zil.

Heriberto Rosabal
Foto: José Ney

IPD
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Matanzas, un gran balneario

Por CANDIDO DOMINGUEZ
Fotos: ROGELIO MORE
Servicio Especial de la AIN

LA
lo
ci
la

LAS PLAYAS se multiplican; hermosos parajes costeros son descubiertos y acondicionados para su disfrute, y hasta la piscina del ateneo deportivo, que durante años estuvo inservible, fue restaurada y convertida en centro recreativo durante este verano.

Sin duda, el ejecutivo del Poder Popular en el municipio de Matanzas se empenó seriamente en desarrollar las opciones veraniegas en la ciudad de los puentes y sus alrededores, para disfrute de los yumurinos.

Las tradicionales playas el Tenis, Bahía y La Caridad fueron notablemente mejoradas y disponen de una atención sistemática para mantenerlas en óptimas condiciones.

Se colocaron patanas fondeadas a una distancia de la orilla accesible para los bañistas, quienes las utilizan como trampolines o sencillamente para tomar el sol, y una canal para lanzarse al agua constituyó la delicia de cientos de pequeños.

En lugares del litoral que mostraban un buen fondo fueron colocadas escaleras metálicas para facilitar la salida del agua, construyeron caminos de cemento para llegar hasta ellas sobre el dienteperro, y a pocos metros de la costa —los suficientes como para que las marejadas de invierno no se las lleven— se vertieron decenas de metros cúbicos de arena.

Surgieron así las "playas" El Corsario, La Cueva, Uva Caleta, y El Mirador, en el tramo de dos kilómetros comprendido entre el restaurante Bahía y la desembocadura del río Bueyvaca.

En cada una de ellas se habilitó un quiosco para vender comestibles ligeros y granizado a los bañistas.

El área recreativa de el Bahía, con su piscina para menores e instalaciones de taquilla y cafetería, inaugurada el pasado año, funcionó a plenitud este verano, y también estuvieron atestadas las tradicionales playas Bueyvaca y El Mamey.

A todas estas opciones hay que agregar la base de campismo Canimar Abajo, con sus pintorescas cabañas flotantes; la playa El Coral, un kilómetro antes de llegar a Carboneras, y el motel de boca de Bacunayagua, recientemente remozado.

Los planes son ambiciosos y ya empezamos a desbrozar y limpiar el área costera desde el obelisco hasta la Punta de Maya"



EL AREA recreativa de el Bahía y La Caridad, a funcionó plenamente este año.



PLAYA Bueyvaca, una de las preferidas de los mat

—explica Armando Vila, presidente del Poder Popular en el municipio. "En esa zona hay pequeñas playas que no se explotan y, además, especialistas del Instituto Cubano de Geodesia y Cartografía, el Instituto de Oceanología y la Dirección de Planificación Física, realizan un

estudio para ciales, lo c voladuras, d de arena". — Esa franja kilómetros c tirá en un lue niega, pues habrá punto

ras para en áreas de par de hormigón que lleven e habilitarán para quienes

La situ urbanos l la jornada de sesión nal de Tra te, que t Lázaro P El impi -uan el uito u -ada -s- bine Dos -sa -a y el halo istas stras asta com- co. su, s, u tor n logos pre u esco- racter, o para idado del es del prote- silen- resulta- idual- te para



Omnibus urbanos: tema principal de la primera sesión

LA ACTIVIDAD creadora, recuperar lo más posible y mejorar el servicio, fueron asuntos en el centro de las discusiones

La situación de los ómnibus urbanos fue el tema principal en la jornada matutina del primer día de sesión del IV Congreso Nacional de Trabajadores del Transporte, que tiene lugar en el teatro Lázaro Peña, de la CTC.

El imperativo de elevar la combatividad y la exigencia, la necesidad de incrementar la calidad de los mantenimientos y el esfuerzo de los innovadores y racionalizadores, y en general de los colectivos obreros, para enfrentar la crisis por la cual se atraviesa, fueron aspectos medu-



ALFREDO Suárez, secretario general del sindicato tuvo a su cargo las palabras introductorias.

lares tratados en las casi 40 intervenciones realizadas en la mañana del primer día.

El vanguardista nacional Mario González, chofer de la terminal de Palatino, en Ciudad de La Habana, inició el debate para referirse a las condiciones de trabajo en ómnibus urbanos y a la organización del sistema salarial. Al respecto precisó que ellos laboran de 8½ a 9 horas, con carros de 3 ó 4 puertas, y sin conductor, por lo que cuando llevan seis horas frente al timón, el desgaste físico y mental es considerable.

Ello, consideró, es causa de la fuga constante de choferes hacia otros sectores.

En cuanto al salario, se pronunció por la búsqueda de fórmulas organizativas que garanticen un salario único, —sin que se valoren primas por cumplimiento del plan de viajes, recaudación y plan técnico-económico, como sucede actualmente—, lo que estimularía el interés y la eficiencia de los trabajadores, a la vez que disminuiría el número de interrupciones.

Por su parte, Alberto Benedicto, de la terminal de Playa, insistió en aplicar la línea de masas en los colectivos obreros para depurar a los dirigentes que empañan la imagen de los obreros del sector.

En el empeño por mejorar la calidad del servicio, algunos delegados abogaron por la ubicación de conductores en las rutas intermunicipales complejas,

pues se ha demostrado que la recaudación ha aumentado en alrededor de un 60 % en algunos lugares y se logra un mayor cuidado de los equipos.

RECUPERAR LO MAS POSIBLE

Teniendo en cuenta el déficit de piezas y agregados que viene incidiendo en el servicio de ómnibus urbanos, un amplio análisis se suscitó en torno a la recuperación de cajas de velocidad, elemento bastante deficitario.

René González, de la base de ómnibus urbanos de Sancti Spiritus, llamó la atención sobre lo erróneo de señalar que estos elementos no tienen la debida calidad, sino que el problema radica en el mal mantenimiento que se les da. En su centro se ha logrado no parar ningún equipo por concepto de cajas de velocidad, y ello está avalado por la preocupación de calificar un personal especializado, capaz de brindar un buen mantenimiento.

Al intervenir sobre el tema, Pedro Ross, secretario del Comité Central, instó a generalizar la experiencia de los espirituanos y a apoyar a los colectivos de la capital en tal sentido, pues como señaló, ciertamente, existen problemas con los mantenimientos y por la no observancia de normas técnicas. Ello tiene relación con un alto número de transbordos diarios, fundamentalmente en Ciudad de La Habana, lo cual afecta el servicio a la población.

También se puso de evidencia la necesidad de mejorar el control de calidad en las terminales, y sobre todo, elevar la responsabilidad individual de quienes intervienen en tan importante tarea.

Como bien señaló Alfredo Suárez, secretario general del Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte, de nada valen



muchas regulaciones y orientaciones, si no existe la debida exigencia, que debe comenzar por los jefes de brigada.

En general, por las intervenciones de los delegados, se conoció del esfuerzo obrero por la recuperación de partes, equipos y piezas, en lo cual se incluyen además motores y suspensiones. Ello indica un arduo que-



EN LA SESIÓN matutina, numerosas intervenciones giraron acerca de la problemática de los ómnibus urbanos.

hacer de los innovadores y racionalizadores en el sector, y se trata de generalizar las experiencias en el plazo más breve posible.

LA ACTIVIDAD CREADORA

Por Mario de la Peña, de la Unidad 30 de Artemisa, el Congreso conoció de la solución de los problemas técnicos en el sistema de aire a los ómnibus Ikarus yugoslavos, en funcionamiento allí desde mayo de 1985.

Alcides Alfonso, presidente del CIR de Camagüey, señaló el sustancial ahorro que han obtenido por concepto de innovaciones en este tipo de equipo.

Con anterioridad, Pedro Rodríguez, de la terminal de Guanabo, enunció los avances en el trabajo con las suspensiones, problema serio en los ómnibus que sufren por estar sometidos a cargas excesivas, y a veces por el mal estado de las vías.

De hecho, quedó demostrada la necesidad de brindar una atención priorizada al movimiento de

Tunas, abordó la influencia que tiene el hecho de que los choferes cuenten con carros fijos, y Roberto Valdés, de Palatino, el imperativo de que los trabajadores se sientan bien atendidos.

Como otros compañeros, Rolando Jurado, de la terminal de Alamar, habló del significativo aporte de los integrantes del movimiento de los destacados, pero en general se coincidió en que la disciplina y la exigencia, son factores fundamentales.

Jurado igualmente se refirió a los incidentes que provocan en los ómnibus elementos antisociales y lamentó que solo es el chofer quien tiene que hacerle frente a los problemas. Exhortó a la población para que coopere en el logro de una mayor disciplina, a apoyar a las autoridades en tal sentido, y a enfrentar esta situación con la suficiente combatividad y energía.

Julio César González, director de la Empresa de Omnibus Urba-

no, abordó el estado técnico de los equipos, además de nuevas bases que serán construidas en lo adelante, consideró que ya el momento más difícil ha pasado.

No obstante, Pedro Ross, precisó que el problema de los ómnibus urbanos en la capital es un problema aún sin resolver, aunque están creadas las condiciones para comenzar a transitar por un camino seguro. No es posible hablar de mejoras hasta que no se establezcan los 30 000 viajes diarios, preciso el dirigente partidista.

La reclamación del Congreso para que por la vía de la línea de masas sea posible sacar del sector a los trabajadores negligentes, adoptado como acuerdo unánime, indica que la exigencia se elevará en beneficio de brindar un mejor servicio a la población.

En igual sentido, influye la aplicación en lo sucesivo de un nuevo ordenamiento de los principios de promoción y derecho a plazas, puestos, equipos y escalafón, lo cual fue sometido a un amplio proceso de masas desde la base y ratificado por los delegados al Congreso. Se trata de que la antigüedad no sea el aspecto predominante, sino la capacidad para realizar el trabajo con elevada eficiencia.

Similar espíritu primó en otras intervenciones referidas a los autos, camiones y ferrocarriles. En general, se percibió la respuesta de los transportistas a variar la situación que durante los últimos años se presenta en el sector, y la dignidad de esos trabajadores ante las justas críticas a que están sometidos, por la población.

Como acertadamente expresó el delegado Juan López, de Camagüey, lo más importante es lo que vendrá después de finalizado este IV Congreso pues existe plena conciencia de la alta responsabilidad social que tienen sobre sus hombros. (Ilana Hau-trive; fotos: Lazo y Juan Manuel).

nos en Ciudad de La Habana, recordó que para lograr un servicio aceptable es menester brindar un promedio de 30 000 viajes diarios, y en estos momentos la cifra está alrededor de los 25 000.

Con la entrada de 250 ómnibus articulados durante este año y el fuerte trabajo que se lleva a

innovadores y racionalizadores, pues es una fuerza calificada que viene dando importantes soluciones técnicas y sin dudas, a aliviar la crisis nacional por la que atraviesan los ómnibus urbanos.

MEJORAR EL SERVICIO: OBJETIVO DE PRIMER ORDEN

Reinerio Velázquez, de las

INTERNACIONALES

10 de junio de 1989

BIOGRAFIA DE MANUEL SOLIS PALMA

Licenciado Manuel Solís Palma, Ministro Encargado de la Presidencia de la República de Panamá, nació en la provincia de Los Santos, República de Panamá, el tres de diciembre de 1917. Casado.

Licenciado en ciencias sociales y económicas de la Universidad Interamericana de Panamá en 1944.

En 1942-44 fue subdirector del Departamento Nacional de Estadísticas en la Contraloría General de la República. En 1946 fue director del Catastro de la Propiedad Nacional. En 1950 fue director del Departamento de Administración y Auditoría de la Universidad de Panamá. En 1951 fue director de la Caja de Seguro Social de Panamá. En 1960 al 63 fue viceministro de Educación de Panamá. En 1963 al 64 fue ministro de Educación de Panamá. En 1968 fue director del Instituto de la Reforma Agraria de Panamá. En 1969 al 1972, fue economista al servi-



cio del Centro Regional de Educación de Adultos de la División de Educación de Adultos del Ministerio de Educación de Venezuela.

En 1972 al 74, fue encargado del Servicio de Estadísticas de la División de Educación de Adultos del Ministerio de Educación de Venezuela. En 1974, fue asesor de la División

de Educación de Adultos del MINED de Venezuela.

De 1975 al 78, fue a cargo del Ministerio de Educación de Venezuela. Simultáneamente, de 1972 al 79, fue profesor de Estadísticas en la Escuela de Educación de la Facultad de Humanidades de Venezuela. Fue facilitador de la Universidad Nacional Experimental Simón Rodríguez de Venezuela en función de Coordinador del Área de Administración.

En 1984 fue ministro de Educación de Panamá. En 1985 fue elegido Ministro Encargado de la Presidencia de la República de Panamá.

También ha presidido un gran número de delegaciones que han asistido a varias reuniones internacionales y ocupado distintos cargos en los mismos.

LIDICE / ANIVERSARIO 47

**ORGANIZA EL ICAP
ACTO DE SOLIDARIDAD
CON LA JUVENTUD DE EL SALVADOR**



EN LA
TERMINAL
DE ALAMAR

PROPOSICIONES

Por STALINA PEREZ

Fotos: CARLOS MAYOL

Analizar el pasado es a veces tan saludable como experimentar en el presente, por ello hoy me es más fácil comprender por qué la terminal Victoria de Viet Nam (Alamar) ostenta la condición de Vanguardia Nacional, alcanzada con méritos incuestionables.

Sin ir más allá del año 1988, en que el transporte urbano afrontara el déficit más agudo de partes, piezas y agregados, recordemos que Alamar cumplió su plan anual de viajes con casi un mes de antelación y el nivel de servicio fue estable durante los 365 días del año.

He escuchado opiniones diversas acerca del estado de las carreteras por donde transitan los ómnibus de esa base, del nivel de explotación y la edad del parque, del estado técnico e incluso de "prioridades". Algunos quieren tapar el sol con un dedo y sin darse cuenta tratan de reducir la verdadera trascendencia de los cambios en Alamar y sus efectos positivos en el servicio. Aquí hay trabajo y ejemplo, eso es lo que debemos mirar.

Trasponiendo la barrera del tiempo recordemos que Alamar llegó a ocupar a principios del 80 el 17 escalafón entre 19 terminales a emular y también —según afirman los de más años en la base— el último.

En esa época, sin embargo, se destacaban terminales como Lawton, Mantilla, Cotorro o Nuevo Cerro, con un presente tristemente comparable al pasado de Alamar. ¿No sería mejor llamar las cosas por su nombre allí donde hay problemas?

Los cambios no se operaron por generación espontánea, tampoco Alamar llegó a resultados encomiables a través de maratones; se establecieron en primer orden las reglas del juego para reconquistar terreno en el orden material y humano, y avanzar.

El primer paso para elevar el nivel de servicio fue habilitar para su explotación los equipos parados o harto deteriorados —casi la mitad de un total de 76 ómnibus— buscando no ya sólo la perfección, sino poner en disposición técnica todo el parque.

Salvado ese obstáculo, el personal previamente especializado inició el proceso de restauración general



yendo al detalle, rigiéndose por la calidad llevada a los extremos.

Al calor del trabajo y la labor política de las organizaciones, el hombre quedó al desnudo, se pudo cantar al bueno del malo, que cayó por su propio peso, ante el empuje de los mejores en la diaria faena.

Esta experiencia me confirma aquel refrán popular de que el hábito se convierte en costumbre y la costumbre deviene ley; así se instauró un método de trabajo que establece la responsabilidad de todos ante la calidad de las reparaciones, el cuidado de los ómnibus y el cumplimiento del servicio; el hombre, eslabón ejecutor, comenzó a jugar un papel protagónico más activo.

Raúl Montesinos, secretario general del núcleo del Partido, corrobora lo anterior cuando enfatiza que el factor humano es el más importante en toda entidad; acorralando las dificultades donde se presentaban y seleccionando el personal, hemos logrado una composición equilibrada y fuerte. El trabajo político y la exigencia dieron pie a un nuevo y único idioma.

Se conformó un buen equipo de administración —continúa— que ha influenciado en el trabajo. Seleccionamos a los jefes de brigada entre los mejores obreros, entre los más capaces y de mayor prestigio, evitando el falso concepto del "buena gente".

De entre los mejores salieron también los dirigentes sindicales. Más de 20 choferes entrevistados por la periodista dieron opiniones muy favorables del trabajo que realizan las organizaciones políticas y de masas y también reconocieron el apoyo de la administración.

El ejemplo valedero de la dirigencia y el nivel de conciencia alcanzado por los obreros fue lo que per-

mitió en el mes de abril realizar más de 800 viajes voluntarios y reducir el índice de ausentismo a 4,7, de 11,0, 4,0 por concepto de enfermedad.

La UJC no quedó a la zaga, en los talleres —expresa Ramón Castellón, secretario general del comité de base— se ha elevado la calidad de las reparaciones que acometen los jóvenes. Cada militante tiene a su cargo responsabilidades concretas: en las plantas deben aportar mensualmente 16 horas de trabajo voluntario y en plataforma realizar igual cantidad de viajes extras, resultados que acumulamos en salud a la próxima Asamblea Provincial de nuestra organización.

Tenemos algunas dificultades básicas, comentaron, —insuficiente número de plantas de taller, falta de grúas, deficiente abastecimiento en la cafetería, trabas en la distribución de ropa de trabajo y otras— pero le hacemos frente con el principio de no dejarnos vencer, de duplicar los esfuerzos, poniendo por delante la importancia vital que tiene para la economía el buen funcionamiento del servicio de ómnibus urbanos.

Nos fuimos de Alamar con una convicción: este colectivo no se duerme en los kaureles.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

El ingreso de nuevos autobuses a las terminales de Cojímar, Alamar y Matanzas supone una

APELACIONES A LA CONDUCTA

Por STALINA PEREZ
Fotos: CARLOS MAYOL

LOS CAMBIOS que se están haciendo en el transporte público son los que garantizan el futuro, así se ve en la terminal de Alamar, donde se referirán a los primeros autobuses articulados que se basan en la experiencia de los países desarrollados.

El próximo domingo, los lectores podrán apreciar en los textos al principio de esta página, recogidos en el libro "Apelesiones a la Conducta", algunas de las interesantes apelaciones que se han hecho a la conducta de los conductores de autobuses.

En el futuro, se espera que los conductores de autobuses sean personas que sepan conducir sus vehículos con seguridad y eficiencia, respetando el espacio de los demás y cumpliendo con las normas de tránsito.

La apelación a la conducta es un acto de respeto y de responsabilidad. Se trata de una llamada de atención que busca mejorar el comportamiento de las personas en determinadas situaciones.

Continúa: Aunque han sido objeto de múltiples interpretaciones, no hemos de olvidar que desde hace 2 000 años todas esas descripciones se contemplan desde un punto de vista "arcaizante", como si dijéramos.

Esto que hoy sabemos que son máquinas voladoras son posibles, debemos enfocar toda

En el trabajo del anterior domingo nos circunscribimos fundamentalmente a describir a los **Vimanas**. Pero eso no basta. Ni tampoco piense el lector que en la historia de la India sólo hace referencia a ellos el **Sama Ranga Sutra Dhara**.

De esas tierras de mitos y leyendas milenarias existen varios textos donde el tema es abordado ampliamente.

Por eso, hoy y en próximos artículos citaremos relatos e informaciones encontradas en los **Vedas** (en antiguo sánscrito significa **sabiduría**), cuatro libros sagrados; el **Mahabharata**, epopeya nacional hindú, de 80 000 disticos y que se remonta a muchos siglos antes de nuestra era, y el **Ramayana**, poema épico y religioso que canta las hazañas de Rama, quien según la mitología india fue una de las encarnaciones de Visnú, segundo término de la trinidad bramánica o Trimurti, conservador del mundo. De él —dicen sus seguidores— cuentan que a veces tomaba apariencia humana y actuaba como tal.

Acerca de los Vedas, los especialistas consideran que constituyen la **más antigua literatura religiosa de los arios de la India**.

Por ejemplo, el doctor Dileep Kumar Kanjilal, profesor de la Universidad Sánscrita de Calcuta, estima, por estudios realizados, que su origen se remonta, en el caso de los textos más antiguos, a 5 000 años a.n.e.

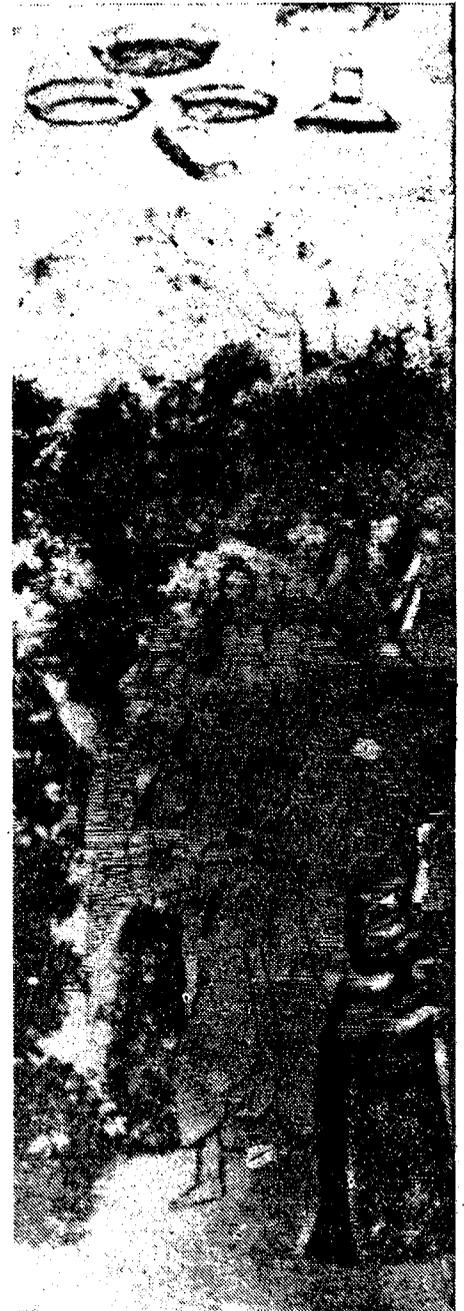
Después de una investigación minuciosa y una profunda interpretación del sentido de lo expresado en ellos, manifestó que esos **carros voladores, llamados a menudo Vimanas, eran efectivamente máquinas volantes de alguna especie**.

Aunque han sido objeto de múltiples interpretaciones, no hemos de olvidar que desde hace 2 000 años todas esas descripciones se contemplan desde un punto de vista "arcaizante", como si dijéramos. Esto que hoy sabemos que son máquinas voladoras son posibles, debemos enfocar toda

por parte de la travesía.

En Occidente son innumerables las traducciones que se han hecho de estas epopeyas. Algunas malas y otras buenas. Completas, que yo sepa, ninguna. Condensaciones, muchas.

De ahí que durante la entrevista realizada por Erich von Daniken, conocido autor



Una muy antigua pintura de la India que muestra un carro volador.

de varios libros sobre la eventualidad de visitas de extraterrestres a nuestro planeta, a Kanjilal, surge lo del pasaje de Arjuna, y el escritor le preguntó su opinión acerca de si consideraba posible que el medio de transporte utilizado fue-

¿apelaciones?

unidad de tu poderío. Hon

El ingreso de nuevos ómnibus a las terminales Cojímar, Alamar y Fortuna supone una

APELACION A LA CONDUCTA

Por STALINA PEREZ
Fotos: CARLOS MAYOL

LOS CAMBIOS cualitativos son los que garantizan el futuro, así se expresa Antonio Castro, administrador de la terminal de Alamar, al referirse a los primeros 18 ómnibus articulados que recibió la base.

Ciertamente la reposición de buena parte de los equipos que circulan ahora en la capital son un salto cualitativo; pero la cantidad de pasajeros que puede transportar cada articulado se impone.

Según experimento realizado por Castro, cada uno de esos ómnibus tiene capacidad para 226 personas. La cifra puede ser un reto para la imaginación de cualquiera; sin embargo, es real que supera con creces el promedio diario de pasajeros transportados en ómnibus no articulados.

De acuerdo con la dinámica de crecimiento de los municipios, el estado de las vías por donde circulan las guaguas, el número de giros que deben realizar y la demanda de algunas rutas, se ha establecido todo un plan estratégico de distribución de los ómnibus llamado a aliviar la situación del transporte en la provincia y a prevenir el cuidado de los equipos.

Hoy son las terminales Alamar, Cojímar y Fortuna; mañana serán Guanabacoa, Cotorro, Santiago de las Vegas y San Agustín, las que integrarán a su parque esos nuevos vehículos. El momento exige no compromisos o slogans que expresen la disposición de choferes y mecánicos en darles a los ómnibus el mantenimiento requerido, sino hechos palpables.

Para ejemplificar nos remitimos a la base de Cojímar, que el domingo último realizó con



Para Félix Marturey hay más de una razón.



En el recién terminado IV Congreso del SNTT fue tema vital la necesidad de los mantenimientos, en especial en ómnibus urbanos.

trabajo voluntario el primer mantenimiento establecido para los articulados, después de los 500 kilómetros recorridos.

En todas las terminales ha sido una constante lograr una distribución de los carros entre los choferes de mayor experiencia y ejemplar actitud en el trabajo; entre los que interiorizan lo mucho que hace el país para solucionar la crisis en esa esfera.

De hecho, los colectivos de trabajadores de esas bases se han sensibilizado con el mo-

mento, pero duele, y mucho, enterarnos por el ingeniero Luis Paredes, jefe de taller en Cojímar, que en los tres primeros días de explotación se reportaron cinco articulados por rotura de los accesorios de la claraboya y de los mecanismos que accionan las puertas en caso de emergencia.

Para los obreros de Fortuna, los nuevos ómnibus son como el maná caído del cielo que le abre las posibilidades de hacer honor a su nombre; sin embargo, la ventanilla de uno de

esos útiles equipos fue arrancada en esta semana.

Damos por descontado que en las terminales visitadas coinciden con lo expresado por Félix Marturey, mecánico "A" de mantenimiento en Cojímar, acerca de las funciones de la alcancía colocada en la última puerta.

La caja de recaudación en la mencionada puerta tiene dos objetivos: disminuir el tiempo de parada con las facilidades de acceso que ofrecen las cua-

tro puertas y posibilitar el pago del pasaje. Lo segundo no siempre se cumple y, lo que es peor, demuestra que no toda la población posee el grado de conciencia que dictan nuestros principios, ni el nivel de exigencia para sí y para con los demás.

Todo esto ocurre cuando choferes, mecánicos y el personal de apoyo tratan de lograr una contrapartida armónica capaz de permitir una calidad superior en los mantenimientos, una explotación al máximo de los equipos y un servicio óptimo a la población.

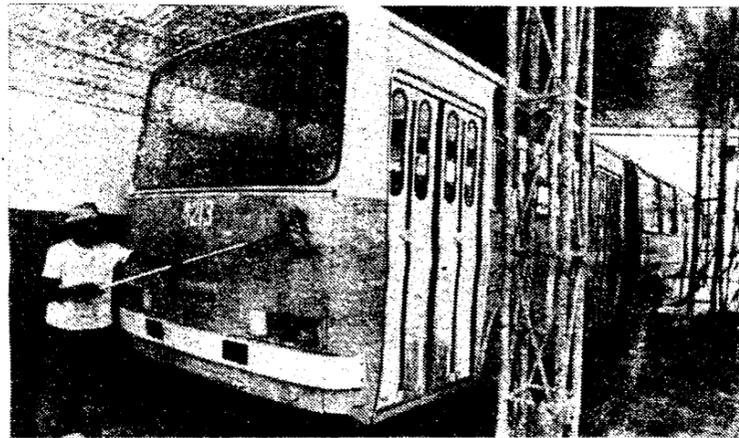
Cuando choferes como José Elejarte y René Ayala, de Fortuna, fungen como mecánicos en la planta para agilizar las reparaciones y pronunciarse contra la panza.

Cuando José Cairo, jefe de la brigada de limpieza de la misma base, comienza a trabajar a las cinco de la mañana, pese a que su hora de entrada es a las once.

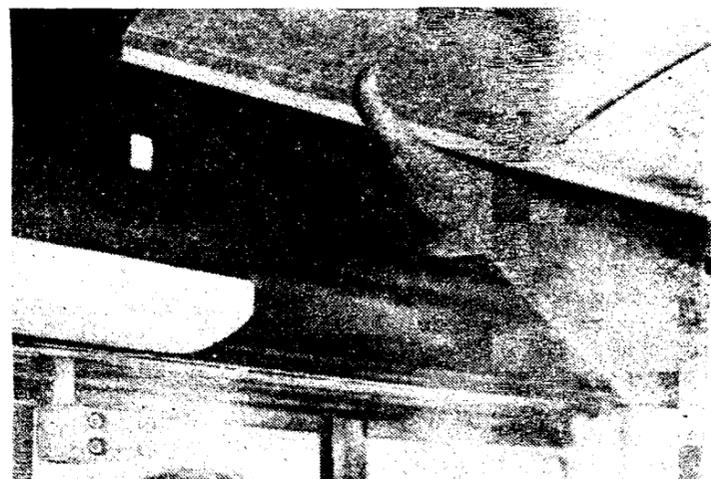
O mientras que los 580 trabajadores de Alamar, Vanguardia Nacional por segundo año consecutivo, sobrecumplen el plan diario con más de 800 viajes y logran una estabilidad de salida de las rutas oscilante entre cinco y seis minutos.

¿Cómo entender que pasajeros indolentes rompan los vehículos o que el resto de los viajeros no actúen contra esa indisciplina social?

El momento es de acción y ante la crisis del transporte todos tenemos la responsabilidad moral de hacer prevalecer el orden, de cuidar lo que es nuestro, porque de esa manera y no de otra llegaremos a un estadio cualitativamente superior.



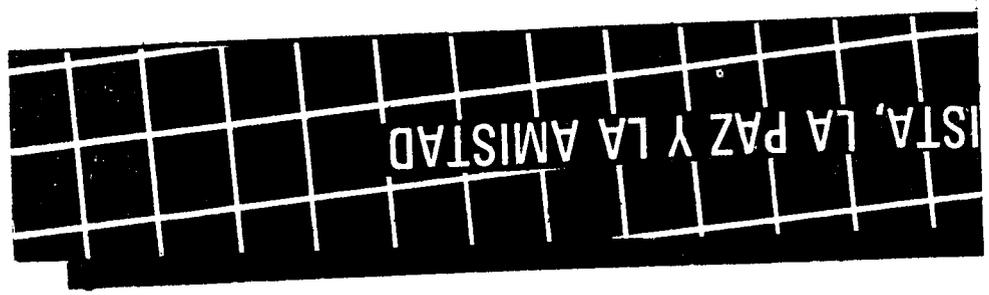
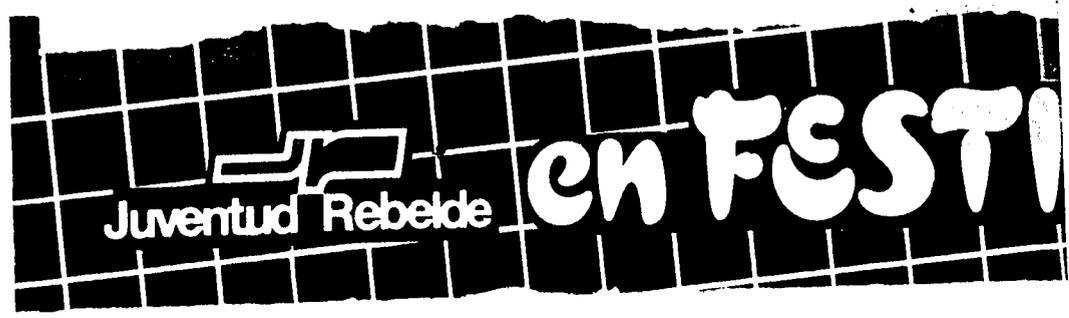
A José Cairo le amanece bien temprano.



¿Qué hará usted ante la actitud indolente de algunos pasajeros?



José y Manuel no quieren "panza".



Quiénes gustan de disfrutar en vela la noche, pasan la madrugada sin sueño, y por el día da cierta satisfacción saber que mientras aquí hace rato trabajamos, en Cuba los amigos andan aún en brazos de Morfeo. Claro que, cinco días después del campamento, la gente acaba por adaptarse y, con todo el troján que depara el Festival, seguro no habrá desvelo que valga al concluir cada jornada. Pero cuando ello ocurre, ya estaremos de regreso en la Isla y todo retornará a la normalidad, no sin antes volver a accionar los relojes atrasándolos 13 horas, que es la diferencia existente entre Ciudad de La Habana y Pongyong. (M.M.)

GYANG.- Sin necesidad de utilizar máquina del tiempo o el reloj del filme inglés en que, sólo minutos manecillas, el joven encuentra nada en el pasado, los cubanos regan al Festival! descontentad al final día y dejan de vivir 700 de su existencia. Esperas de algún acontecimiento, tal adelanto se agradece, pero que se precisa es más hojas del que, porque este no alcanza pa- quehacer, entonces es todo un pasar 50 000 segundos en un día. Quiénes llegamos hace días o experimentamos esa vivencia ac-

VERANO NI DE INVIERNO, PREPARAMOS LA HORA DEL FESTIVAL

Toledo no pueda enviar sus fotos junto a este comunicado - y quizás indescifrable - mapa escrito, creo que tampoco la gráfica hubiera resultado suficiente para reflejar el tesón y el interés con que han laborado los amigos coreanos. ¡Como ha ocurrido hasta ahora ese paso se mantiene, el Festival, en lo que a los anfitriones atañe, está asegurado.

parte de Istita nombrada en el centro del río. partida pudimos disfrutar por debajo de las le cuyo belleza extasia. deportes, los puentes y terminado. Y no obstante que el colega

CON EL NUEVO SISTEMA

En ómnibus urbanos: el que no trabaje no cobra

El cobro será el fruto de los resultados colectivos. La disciplina en primer plano junto a la calidad. Un muerto que ahora tendrá muchos dolientes

Por José J. Masó. Fotos: Alejandro Ernesto

Desde el día primero del mes en curso, en siete terminales de los ómnibus urbanos de Ciudad de La Habana funciona un nuevo ordenamiento de organización salarial para el personal de plataforma (choferes, conductores, despedidores y controladores del servicio), así como para los que laboran en talleres.

Circulan diversos comentarios sobre el sistema por toda la capital: que si se trata de pagar menos, o de pagar más; que si se examinó la prima, y otras muchas versiones. Para conocer la realidad, conversamos con Ramón Llosas González, director del Trabajo del Ministerio del Transporte, quien nos comunica:

Este ordenamiento, aunque costará al país un desembolso de ocho millones de pesos al año, no significa en modo alguno un simple aumento de salarios, aunque esta sea su aparente cara.

No puede interpretarse —dice— en este sentido tan simple el problema. Se mantiene para talleres el pago por el coeficiente de disponibilidad técnica, aunque es uno de los aspectos fundamentales del sistema, por cuanto una gran parte del salario está en dependencia de los resultados que alcance el área de reparaciones y mantenimiento.

Subraya Llosas: Aquí es precisamente donde decimos que estos nuevos niveles salariales van dirigidos a estimular el resultado del trabajo. Se alcanzarán siempre que se cumplan determinados requisitos en el taller y se traducen en una cantidad mayor de equipos disponibles.

Los choferes, a su vez, cobrarán por los viajes que realicen, y queda eliminada la "panza", o sea, el pago por interrupciones, cobrar sin trabajar por cuyo concepto el pasado año se abonaron salarios sin resultados productivos por valor de un millón de pesos.

Ahora los choferes quedan integrados en brigadas por rutas, con carros fijos y un jefe de grupo, que tiene la responsabilidad de velar por el parque y adoptar cuantas medidas sean necesarias para cumplir el plan de viajes. Además, el 30 por ciento de su salario está condicionado al servicio previsto.

En todos los casos, tanto en plataforma como en talleres, los sueldos pueden disminuirse hasta en un 30 por ciento por casos de indisciplina.

ALGUNOS RESULTADOS

No sería lógico que en sólo 12 días que lleva implantada en siete terminales la modalidad y en un número similar a partir del viernes 16, hagamos una valoración del mismo. Es algo nuevo, hay que esperar para saber su efectividad, pero preferimos poner algunos ejemplos, para evitar que con el rumor la información que llegue al interior del país sea que los choferes de la capital se están haciendo ricos y el transporte sigue igual.

Los detalles nos lo brinda Rolando Montero Pérez,

jefe de Organización del Trabajo y los Salarios de la Empresa de Omnibus Urbanos:

El reordenamiento salarial en talleres se lleva a cabo en 29 ocupaciones fundamentales de la actividad, trabajadores directos en la producción, así como en algunos puestos de trabajo administrativos que laboran tres turnos rotativos.

Los de plataforma se han explicado ya y las terminales por las cuales comenzó el sistema fueron: Guanabacoa, Cotorro, Guanabo, Alamar, Cajimar, Lisa y San Agustín. Se incorporaron el viernes Vibora, Playa, Lawton, Cerro, Arimao, Santiago de Las Vegas e ISPJAE.

ORDENAMIENTO SALARIAL DEL PERSONAL DE TALLERES DE LA EOUCH

- 1 Establecer Tarifas Especiales que incluyen el pago por calificación y Condiciones Laborales Anormales.
- 2 Establecer el pago de \$30.00 y \$45.00 mensuales a los trabajadores que laboran de forma rotativa en dos y tres turnos respectivamente.
- 3 Pagar \$45.00 por Régimen Especial a la Brigada de Revisión en lugar de \$30.00 que se pagan actualmente.
- 4 Establecer el pago de la antigüedad en los rangos siguientes:

años	%
1-3	10
4-7	15
8 ó más	20

Actualmente los porcentajes son 7, 10 y 15 respectivamente. —El pago se realizará sobre todo el salario devengado. —Se extiende el pago a un grupo de ocupaciones.

- 5 Se mantiene el pago de régimen especial de trabajo de \$15.00 y \$30.00 para 2do. y 3er. turno.
- 6 Se mantiene el pago de primas por el Coeficiente de Disponibilidad Técnica hasta el 40% sobre todo el salario excluyendo antigüedad.
- 7 Se condiciona a la disciplina laboral el pago por turno rotativo y el pago de primas por Coeficiente de Disponibilidad Técnica.

En los siete primeros paraderos —continúa Montero—, en 12 días de labor con el nuevo sistema, en todos el plan de viajes se ha cumplido a más del 104 por ciento y los niveles de recaudación solamente en dos centros no rebasaron el ciento por ciento.

Los viajes dejados de realizar por falta de personal se han reducido en un monto considerable y baste el ejemplo de Guanabacoa, que comparado con la primera decena de mayo, en que fallaron 68, ahora sólo fueron 27.

También los accidentes, tanto durante el recorrido como dentro de las terminales, han decrecido. Las ausencias justificadas, injustificadas, por lesiones y enfermedad, que en los primeros doce días de junio de 1988 llegaban a un total de 2 104, se redujeron a 1 615.

Los trasbordos —abunda Montero—, que en junio

REORDENAMIENTO SALARIAL DE CHOFERES Y CONDUCTORES OUCH

- 1 Se establecen tarifas especiales, según el tipo de ómnibus (rígido o articulado), en las que se incluye un incremento por interés económico social del 30% para los choferes y 15% para los conductores. Estas tarifas son superiores cuando se labora un régimen de turno partido.
- 2 Las tarifas de los choferes se diferencia además, si la ruta es clasificada como compleja. Las tarifas especiales pueden disminuirse hasta el 30% para los choferes y 15% para los conductores, atendiendo al comportamiento de la disciplina laboral del trabajador.
- 3 Se elimina el pago por interrupciones (panza), manteniéndose solo el pago actual de \$0.70 y \$0.50 a choferes y conductores, respectivamente, en caso de rotura en calle, siempre que permanezcan como custodio del ómnibus un tiempo superior a una hora.
- 4 Se deja sin efecto el pago de primas, excepto para los conductores, a los que se les mantiene hasta un 15% del salario total, por sobrecumplimiento del plan de recaudación, condicionándose asimismo al comportamiento de la disciplina laboral.
- 5 Se lleva al 20% el límite máximo a percibir por años de servicio, calculándose sobre el total de salario devengado. A los choferes se reconoce el tiempo laborado en la conducción de ómnibus y camiones en cualquier entidad.

LA ESCALA POR AÑOS DE SERVICIO CUMPLIDO ES:

Años de Servicio	%
1 - 3	10
4 - 7	15
8 ó más	20

- 6 Se establece la organización de los choferes y conductores en Brigada, de 25 a 40 trabajadores, eliminándose los cargos de Jefe de Brigada de Patio, Chofer de Patio y Chequeador de Vehículos.

del pasado año en ese tiempo fueron 118, bajaron a 96, y en sentido general en muchas terminales donde aún no se ha implantado el método, lo conocen, está explicado y en un gran número de ellas ya se trabaja en brigadas.

SIN VARITAS MAGICAS

Los discretos resultados enumerados no son el fruto del toque de una varita mágica, no es así, y algunos hechos lo demuestran.

Antes los carros, al no tener chofer fijo, eran manejados por varios hombres. Ante una rotura no era fácil depurar responsabilidades; ahora, el autobús asignado a una pareja está controlado y se puede determinar quién lo maltrata.

Ya en la terminal del ISPJAE, sin estar aún implantado el sistema, fueron expulsados dos choferes de una brigada por maltrato al equipo.

Al estar organizados por brigadas, los carros respondiendo a rutas, el jefe del colectivo, que cuenta con vehículos de reserva, puede entregar uno de ellos para cumplir el plan de viajes en caso de rotura de un asignado.

El chofer que no asiste, no maneja y no cobra; es bien simple: para cobrar el aumento, hay que rendir una labor.

En los talleres, los mecánicos chapuceros, que laboran con mala calidad, la propia brigada se encargará de eliminarlo. Los que fallan los fines de semana, o se ausentan el día de cobro, podemos decir de antemano que ya están despedidos. El colectivo de la brigada no va a permitir las indisciplinas.

Al ponchero que no venía, o trabajaba mal, ahora le quedan dos soluciones: trabaja bien y en el turno que le corresponde, o no habrá espacio para él en el taller.

Casi todo está previsto y baste un ejemplo para ilustrar: A la salida del túnel de la bahía con rumbo a las playas se rompió un ómnibus. Junto con la grúa de auxilio acudió el jefe de brigada con un carro de reserva, lo tomó el chofer del vehículo averiado y continuó viaje: ahora hay muchos dolientes para un muerto que antes no tenía quien le llorara.

Y para los viajeros que no pagan, rompen el autobús o lo maltratan, habrá medidas. Ese millón que diariamente viaja en la capital sin abonar el pasaje, también será acorralado poco a poco.

Así andan las cosas en los ómnibus urbanos de Ciudad de La Habana. Es prematuro para predicciones o valoraciones; pero creemos que queda plenamente aclarado que la implantación del nuevo sistema no significa en modo alguno un aumento indiscriminado de salario, sino un conjunto de medidas organizativas que elevan la responsabilidad individual y colectiva y refuerzan un factor básico en todo sistema organizativo; la disciplina.



No se trata en modo alguno de pagar más salarios. El propósito es lograr un ordenamiento que permita dar más viajes con los recursos existentes.



Muchas veces en una terminal dejaron de hacerse viajes por la ausencia del abastecedor de combustible. Este cargo está contemplado en el nuevo ordenamiento.



Se han tenido en cuenta ocupaciones que pueden parecer insignificantes, pero sin embargo pueden paralizar un vehículo, como es el caso de los poncheros.

PRIM DE EP **RABAJA**

de la Central de Trabajadores de Cuba
(0864-0432)

La Habana, viernes 14 de octu
Año 30 de la Revol



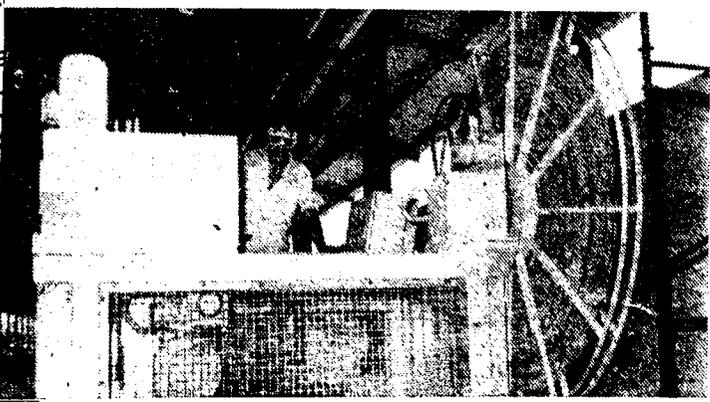
Queremos asambleas donde haya discusión —expresó Roberto Veiga en conversación con periodistas. (Pág.12)



Comienzo producción de viguetas para edificios de viviendas

...ANTA de viguetas, perteneciente al Combinado José R. de la Industria de Materiales, comenzó hoy su producción. Las viguetas, junto a las bovedillas, serán utilizadas en los edificios de viviendas que se construyen en la capital. Las plantas tienen una capacidad diaria de producción de 500 metros de viguetas

considerable de edificios utilizando este sistema. A partir de ahora otros municipios deben incrementar los proyectos con el uso de viguetas y bovedilla, lo que ayudará en el adelanto de los edificios de viviendas en construcción, y que estos no afecten los recursos de elementos deficitarios. De acuerdo con los planes, en 1989, ambas plantas producirán



LA D
ros del
carse en
la emu
despué
E-13, si
les.
Según
queo e
lugar d
colectiv
adores
rar en
441 me
15% el
Los d
forar 2
que se
99%
plan e
pazo re
Durai
cual pa
tes de
res de
rez Ga
conoce
mes d
pozos
dos se
y segu
vamen
D-18 y
En lo
el B-8,
esa pc
mentar
E-13,
serías

PRIMO EN LOS DEBATES DEL CONGRESO LA VOLUNTAD DE ERRADICAR LAS DEFICIENCIAS Y MEJORAR LO BUENO



AFIRMO Pedro Ross Leal, secretario del Comité Central del Partido, al clausurar el IV foro nacional de los trabajadores del transporte

actividad de una importancia especial por el papel que juega en la economía y la sociedad, por lo cual, consecuentemente, cada puesto de trabajo es también importante.

Por ello, significó, el principal deber de este sindicato es hacer que así lo entienda cada uno de sus afiliados, estimular cotidianamente a aquellos que cumplen y enfrentan sin tregua a los que empañan la abnegación, la capacidad y la voluntad de la inmensa mayoría.

"Tan solo el cumplimiento del deber, con eficacia, con sencillez, que es decir: con respeto al pueblo trabajador, modificará el criterio prevaleciente en la población en cuanto a la calidad de todos los transportistas, criterio motivado por las consecuencias de las actitudes de una minoría irresponsable, que con sus malas actitudes, acomodadas y oportunistas, lastiman la sensibilidad de todos los revolucionarios", sentenció Ross.

Abundando en esta idea dijo que si es función del sindicato velar porque se respeten los derechos de los trabajadores, es también primerísima función velar porque los trabajadores cumplan con sus deberes.

"Ha quedado demostrado, recalco, y aquí se puso de manifiesto por los delegados, que existe un pequeño grupo de elementos que, ajenos al espíritu obrero y revolucionario que caracteriza a los hombres del transporte, incurrir en conductas que irritan y molestan a la población.

"Si bien existe la legislación laboral, que necesita mucho perfeccionamiento y que debemos aplicar con todo rigor a estos elementos... cabe a la voluntad soberana de los colectivos de trabajadores, no permitir en sus filas a aquellos que no merezcan el alto honor de llamarse transportistas".

En relación con la disposición conjunta del Ministerio del Transporte y el SNTT sobre los principios de promoción y derecho a plazas, puestos, equipos y escalafón, que fuera aprobada unánimemente en el Congreso, Ross manifestó que se trata de convertirla en un verdadero acto de conciencia de las masas del sector.

"Lo más importante es que cada trabajador sea un defensor consecuente del sistema que se apruebe, que se vele para que se aplique con rigor y no se nos prostituya con el tiempo", reclamó.

Estamos seguros, expresó, que estas nuevas regulaciones, a la par que resuelven viejos problemas y deficiencias, contribuirán a un trabajo más eficiente, a una mayor disciplina, y consecuentemente, a incrementar la calidad

y la eficiencia en los servicios del transporte, como un paso en la dirección al llamado de Fidel en la creación de una cultura de la calidad del trabajo".

En otra parte de su discurso el dirigente partidista se refirió al crecimiento de la demanda del transporte de pasajeros, al deterioro sufrido por los ómnibus y a los recursos que el Estado invierte para hacer frente a esa situación.

Enumeró las medidas adoptadas con carácter inmediato, a corto y a más largo plazos, entre las cuales citó la asignación de una cantidad determinada de dólares para la adquisición de partes y piezas, básicamente para motores y cajas de velocidad, la priorización en la entrega de neumáticos y baterías y el mejoramiento de las condiciones de trabajo y socioambientales de las terminales.

Mencionó dos medidas de carácter estratégico, que permitirán una solución más estable en materia de transporte automotor: la producción del motor cubano "Taíno", que ya tiene un alto porcentaje de integración, y la construcción en Cuba de las cajas de velocidades, cuya fábrica ha sido contratada y se espera que comience a ensamblar estos equipos a partir de 1989.

la educación, moral y normas de comportamiento de nuestra clase obrera y del pueblo revolucionario, el secretario del Comité Central del Partido resaltó que no puede haber una actitud pasiva ante estos hechos, sino la acción enérgica de los revolucionarios, de los funcionarios de la empresa de ómnibus y de los órganos del orden público en apoyo a los conductores.

Más adelante Ross explicó los avances registrados en la disminución de la existencia de mercancías en patios y almacenes de las terminales marítimas, cuya demora repercutía negativamente en la producción y los servicios, además de entorpecer y limitar la descarga de los buques.

Manifestó que la capacidad de organizar y concertar esfuerzos, unida a la comprensión y a la voluntad política por encontrar soluciones y a la respuesta consciente de las decenas de miles de trabajadores, hicieron posible sobrepasar las limitaciones de equipos, piezas y accesorios, y coadyuvó a un mayor aprovechamiento de los recursos disponibles.

Ante el reclamo del Congreso de reglamentar el funcionamiento de las entidades vinculadas con la cadena puerto-transporte-economía interna pa-

"EL CONGRESO no sólo se dedicó a hacer un recuento de éxitos, deficiencias o dificultades sino, y es uno de sus logros más importantes, los trabajos del Congreso centraron su atención en buscar soluciones, en darles respuestas concretas y adecuadas a los problemas", afirmó Pedro Ross Leal, secretario del Comité Central del Partido, al clausurar el IV Congreso Nacional del Sindicato del Transporte.

Por ello, añadió, si tuviéramos que dar una opinión valorativa del Congreso, podemos afirmar, sin temor a equivocarnos, que este ha sido fructífero y ha estado a la altura del momento.

En su discurso, con el cual finalizaron dos días de intensos y críticos debates en torno a cuestiones cardinales relacionadas con el sector, el dirigente partidista proclamó que cada vez se afianza más en la inteligencia y el corazón de nuestros trabajadores la conciencia de que sólo tendremos lo que seamos capaces de producir, de que el trabajo es la fuente principal de nuestra riqueza material y del desarrollo de nuestras convicciones revolucionarias.

Al referirse al análisis hecho por el Buró Político y el Secretariado del Partido acerca de la situación, prioridades y perspectivas del desarrollo económico y social del país en el actual contexto del proceso de rectificación, Ross indicó que en la primera línea de esta batalla, a la que nos convoca Fidel, deben estar los transportistas.

Destacó que el transporte es una



MAS DE 6 mil pesos aportaron a las MTT varios integrantes del Movimiento de los Destacados, durante el IV Congreso. En la foto, José Ramón Machado Ventura, miembro del Buró Político, recibe el donativo de una de las vanguardistas.

Anunció que desde ahora se está haciendo un programa para el próximo año, a fin de darles continuidad a estas tareas y adoptar nuevas medidas en la etapa venidera y dijo que esas inversiones en recursos, unidas a las perspectivas alentadas por nuestro Comandante en Jefe en relación con el desarrollo de la industria automotriz, deben corresponderse con una mejor explotación de la técnica.

En tal sentido reconoció que aún no hemos alcanzado los niveles requeridos y malgastamos recursos, derrochamos bienes materiales, desaprovechamos inteligencias y todo esto conspira contra el desarrollo.

"Para explotar la técnica con mayor eficiencia, subrayó, hay que conocerla y dominarla a la perfección, cuestión más que compleja en nuestro sector dada la gran cantidad de equipos de las más variadas tecnologías que se incorporan cada año a la rama del transporte. La calificación de los trabajadores no podrá ser jamás un compromiso formal: es una necesidad económica y cultural de primerísima importancia".

Acerca de algunas actitudes de indisciplina cometidas por elementos ajenos

ra hacerla más eficiente, Ross pidió que se tuviera en cuenta y que el Ministerio del Transporte la encauzara y propusiera al Gobierno las medidas a adoptar, dada la participación que tienen en esta diversos organismos del Estado.

Luego de exponer algunas deficiencias relacionadas con la explotación de los equipos, el secretario del Comité Central del Partido señaló que si no usamos bien lo que está en nuestras manos, lo que nos dio el sacrificio y el aporte de todo el país en medios de trabajo, ¿podemos pedir nuevos recursos a una economía resentida, a la que no damos consecuentemente todo lo que nos corresponde?

Y acto seguido indicó: "Estoy seguro, totalmente convencido, de que si los hombres y mujeres del transporte se enfrentan casuísticamente a estas realidades, sabrán dar y exigir la única respuesta que corresponde: mayor y mejor aprovechamiento del parque, de los equipos, de los recursos que la Revolución ha confiado a nuestras manos".

Sobre el desarrollo del programa ferroviario, consideró que los trabajadores de esa rama se han situado, en esta última etapa, a la altura de los esfuerzos



La Habana, sábado 24 de junio de 1989



UN CUADRUPLE empate entre los equipos del CAI Camilo Cienfuegos, Abraham Lincoln, Amistad con los Pueblos y García Lavandero es la situación que presenta la final del campeonato de béisbol de la liga azucarera de La Habana. A continuación se ubican el Nodarse (2-2), Manuel Isla y Habana Libre, con una victoria y tres derrotas, y en el último lugar el Héctor Molina con cuatro reveses. Lo más sobresaliente del campeonato ha sido el desempeño del receptor Roberto Escobar (CAI Abraham Lincoln) que disparó tres jonrones en un juego.

Antonio Mirabal

SERIE DE

Arten

San José sig

Artemisa y G
encuentros fre
Quivicán, resp
mantienen abra
sición cimera, c
la XIII serie pr
bol.

Los artemiseñ
carreras frente
mito, con victo
cher Heriberto C
Güira, salió air
de altas y baja
anotaciones y l
Quivicán.

La selección c
peleando por cla
a Alquizar 5 por
gular de Juan C

Zona A

Equipo

- Artemisa
- Güira
- Maniel
- I. Juventud
- S. Antonio
- Alquizar
- Caimito
- Bauta
- Quivicán
- Guanajay

OPINA JUANTORENA

El pueblo tiene confianza en su Revolución

LAS TUNAS, junio 23 (AIN).— "El sentir de los atletas y trabajadores del Instituto Nacional de Deportes y Recreación (INDER), es de respaldo absoluto a la confianza que ha demostrado la Revolución a su pueblo al decirle absolutamente la verdad sobre el caso Ochoa-La Guardia".

Lo anterior fue expresado en esta ciudad por Alberto Juantorena, vicepresidente del INDER, en entrevista exclusiva para la AIN, luego de conocerse el editorial publicado por el periódico Granma sobre un grupo de oficiales de las FAR y el MININT involucrados en actividades del narcotráfico.

Señaló que esto sorprendió a la opinión cubana e internacional, pero demuestra realmente el valor de nuestro proceso revolucionario y su fortaleza ideológica.



Por CLEMENTE NICADO

Los veteranos Arturo y Juan B. González, aportaron su experiencia, durante los intensos días de la reparación.

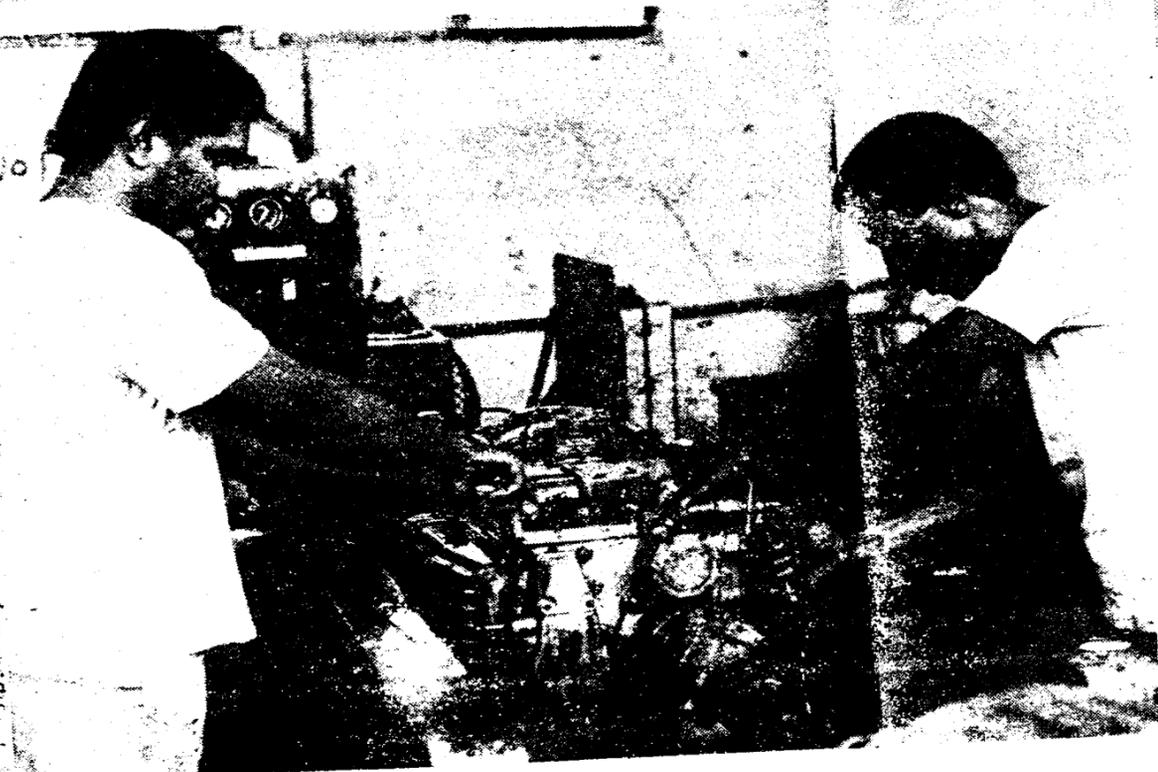
¡Que noticia para los habaneros! En la planta 7 de Diciembre se repararon 75 motores de ómnibus Ikarus. ¿Y qué significa esto?

En primer orden, aumentará la disponibilidad del parque en las terminales de ómnibus públicos más críticas de la provincia; es decir, el número de viajes promedio en el día y, lo más importante, podrá reforzarse el transporte en julio y agosto.

El déficit de piezas de repuesto provocó que dejaran de prestar servicio casi un centenar de carros en La Habana. Esa situación se agravó en los tres primeros meses de este año, cuando, por ese motivo, se acumuló una gran cantidad de motores rotos.

"Hace dos meses comenzaron a llegar algunos aseguramientos fundamentales. Pero no se avanzaba como lo requerían las circunstancias. Se habló con los trabajadores y se les planteó la necesidad de sacar cinco motores diarios en 15 días, en vez de dos o tres, como habitualmente se reparan aquí", afirmó Pedro Rodríguez Echenique, administrador de la Planta.

Aunque el abastecimiento es aún insuficiente, a estos se agregan tres cajas de velocidad, diariamente



REPARADORA 7 DE DICIEMBRE

LA GENTE RESPONDIO: 75 MOTORES MAS

REFORZARA EL SERVICIO DE OMNIBUS EN LAS VACACIONES

Y LA GENTE RESPONDIO

"Los trabajadores comprendieron que debían trabajar 12 y 14 horas para lograr esa ambiciosa meta. Quiero decirte que hubo quien alcanzó las 16 horas", continuó Echenique.

Sin embargo, al hablar con Arsenio Álvarez Quiñones, este manifestó que hubo días en que durmió allí mismo, unas horas, y volvió de nuevo a la carga. Y no solo habló con orgullo de su labor, también lo hizo de la "guerrilla" de la planta.

No había completado los 15 días y ya tenía alrededor de 200 horas de trabajo voluntario. Ese jefe del Departamento de Miscelánea (donde se reparan los agregados) aseguró que, pese a la premura, no se ha descuidado la calidad de las reparaciones.

La administración, por su parte, tomó algunas medidas organizativas. Se creó otro banco de prueba que respondiera a la nueva demanda de la producción y se formaron en estos turnos de trabajo. También se reforzó el personal técnico, con cuatro avezados mecánicos, traídos desde las terminales.

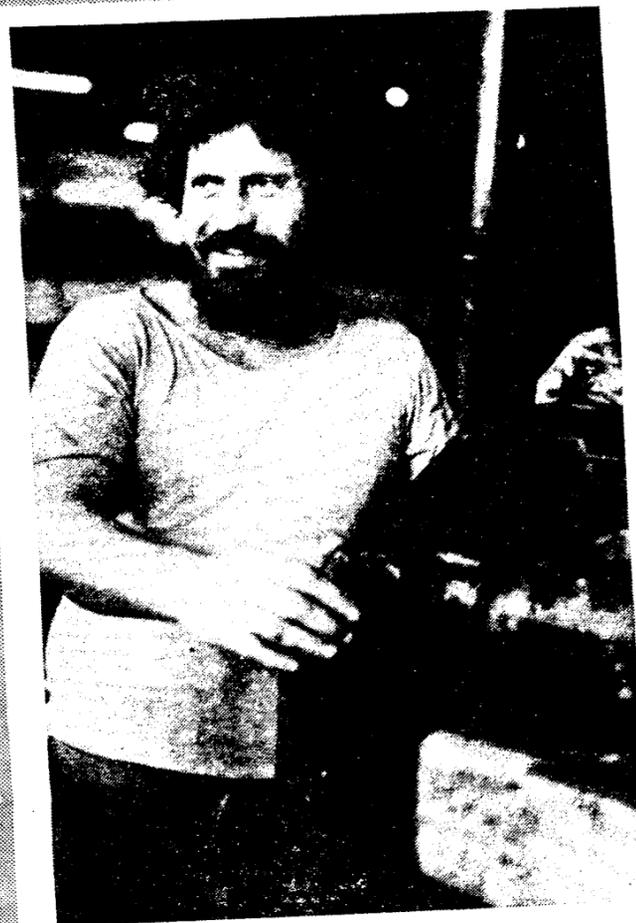
Asimismo, se mejoraron algunas condiciones de iluminación en los puestos de trabajo, entre otras cuestiones, relacionadas con la atención al hombre.

NO TODO ES NUEVO

Hubo que recuperar, también, una buena cantidad de piezas, pues no entraron todos los aseguramientos necesarios. Esa fue otra batalla campal. Arsenio Álvarez consideró que más del 60 por ciento de las piezas fueron recuperadas, aunque otros afirman que el porcentaje es menor.

La realidad: gracias a la labor del taller de maquinador y las innovaciones de los trabajadores, se pudo cumplir con el compromiso.

Por esa vía se rescataron elementos del filtro de aceite, tapas de block, Carter, bancada... ¡Esto ha sido muy grande!, dijo un mecánico.



Arsenio Álvarez Quiñones, a veces durmió en la planta, para ganar tiempo en la producción

Pedro Rodríguez Echenique dijo, también, que se están reparando, allí mismo, de dos a tres cajas de velocidad diariamente y que han estado trabajando en la perfección de los bancos de prueba de las cajas.

Debo aclarar que el aseguramiento para reparar las cajas no ha sido suficiente; por lo tanto, el trabajo de recuperación con ellas se torna más complejo.

Este extraordinario esfuerzo de los trabajadores de la 7 de Diciembre debe estar compensado con el adecuado uso y mantenimiento de los vehículos y, por supuesto, el cuidado del pueblo en general, a quien fue dedicada esta hazaña laboral.



El taller de maquinado diseña y realiza la reparación de piezas de los agregados.

...cont/ - 14/oct/88

que hace el nafe para...
rar, nuestro

Este pro
complejo y
constancia
de hierro, f
do tener ve

historia me abso

ESTRA REVOLUCION demuestra y confirma la veracidad
de las ideas de Marx, Engels y Lenin

Igualme
grantes de
cados del ti
más de 16
bajo volunt
más de 2
considerab
tados a las
riales.

ANTONIO MARTINEZ
ELLO

LOS FACTORES, imprevi-
algunos de ellos, frustra-
intento de ocupar el Cuar-

"Los grandes problemas de la
vida de los pueblos se resuelven
por la fuerza. Las propias clases
reaccionarias son generalmente
las primeras en recurrir a la fuer-
za."

guiente, al
rreccional,
tiranía, trató
"elude el v
asustar y ai
encuentran

Periodico: Trabajadores

Fecha: 5/oct/1988

IV CONGRESO DEL SINDICATO DEL TRANSPORTE LO MENOS QUE DEBEMOS HACER ES RECUPERAR EL MAYOR NUMERO DE OMNIBUS

GUANTANAMO, 4 de octubre (AIN).—Lo
menos que debemos hacer en saludo al IV Con-
greso de los Trabajadores del Transporte es
recuperar un mayor número de ómnibus para
ahorrar importaciones al país y brindar mejor
servicio a la población —opina el mecánico Enri-
que Leonard Pérez, Vanguardia Nacional del
sector.

Leonard, con 45 años de edad y 26 de desta-
cada trayectoria laboral en la base de ómnibus
urbanos de Guantánamo, y delegado directo al
evento de los transportistas, aportó más de 700
horas de trabajo voluntario hasta septiembre, en
la restauración de equipos.

A él y otros miembros del Movimiento de los
Destacados se debe la puesta en explotación
nuevamente de cuatro carros dados de baja, y
trabajan en otros dos que serán terminados
próximamente.

"A los jóvenes que ingresan al sector hay que
decirles que aquí encontrarán un amplio campo
para desarrollar sus iniciativas creadoras en fun-
ción de un máximo aprovechamiento de las gua-
guas" —expresó.

Comentó que dada la importancia económica
y la influencia social del servicio de ómnibus, es
necesario que cada trabajador se entregue por
entero a la tarea de transportar pasajeros y man-
tener los vehículos en marcha.

Para conquistar la condición de Vanguardia
Nacional durante 1987 Leonard trabajó de for-
ma voluntaria 966 horas y contribuyó a la fabri-
cación y restauración de piezas de repuesto y a
la disminución del tiempo de los equipos en
talleres por roturas.

Leonard ratificó su decisión de mantener la
condición de Vanguardia Nacional por tiempo
indefinido.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Cont. 14/oct/88

que hace el país para consolidar y mejorar nuestro sistema social.

Este programa, indicó, es costoso y complejo y requiere un gran esfuerzo y constancia de los hombres del camino de hierro, hombres que han demostrado tener voluntad de hierro.

Igualmente calificó así a los integrantes del Movimiento de los Destacados del transporte, que han realizado más de 16 millones de viajes con trabajo voluntario y ahorrado en salarios más de 24 millones de pesos, parte considerable de los cuales fueron aportados a las Milicias de Tropas Territoriales.

Significó que el Congreso se celebró en un momento de muy duras pruebas para los revolucionarios y también de grandes satisfacciones; y recordó que en todos los debates primó la voluntad política de erradicar las deficiencias y mejorar lo bueno, de dar una respuesta positiva al reclamo de Fidel y del Partido.

"Mantenerse en la conducción de esta batalla, dijo finalmente Ross, en la vanguardia de este destacamento laboral, en la lucha por elevar la calidad de los servicios, en mejorar la eficiencia en la explotación de los recursos, por ocupar su lugar en esta batalla ideológica por el desarrollo, es el reto que enfrentan los dirigentes del Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte".



Periódico: Trabajadores

Fecha: 5/oct/1988

IV CONGRESO DEL SINDICATO DEL TRANSPORTE LO MENOS QUE DEBEMOS HACER ES RECUPERAR EL MAYOR NUMERO DE OMNIBUS

GUANTANAMO, 4 de octubre (AIN).—Lo menos que debemos hacer en saludo al IV Congreso de los Trabajadores del Transporte es recuperar un mayor número de ómnibus para ahorrar importaciones al país y brindar mejor servicio a la población —opina el mecánico Enrique Leonard Pérez, Vanguardia Nacional del sector.

Leonard, con 45 años de edad y 26 de destacada trayectoria laboral en la base de ómnibus urbanos de Guantánamo, y delegado directo al evento de los transportistas, aportó más de 700 horas de trabajo voluntario hasta septiembre, en la restauración de equipos.

A él y otros miembros del Movimiento de los Destacados se debe la puesta en explotación nuevamente de cuatro carros dados de baja, y trabajan en otros dos que serán terminados próximamente.

"A los jóvenes que ingresan al sector hay que decirles que aquí encontrarán un amplio campo para desarrollar sus iniciativas creadoras en función de un máximo aprovechamiento de las guaguas" —expresó.

Comentó que dada la importancia económica y la influencia social del servicio de ómnibus, es necesario que cada trabajador se entregue por entero a la tarea de transportar pasajeros y mantener los vehículos en marcha.

Para conquistar la condición de Vanguardia Nacional durante 1987 Leonard trabajó de forma voluntaria 966 horas y contribuyó a la fabricación y restauración de piezas de repuesto y a la disminución del tiempo de los equipos en talleres por roturas.

Leonard ratificó su decisión de mantener la condición de Vanguardia Nacional por tiempo indefinido.

PD

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Romanza de una vez
na del tiempo.

Sus invitados también estuvieron a la altura de su anfitriónes, que en coordinación con la UJC Provincial y la Asociación **Hermanos Saíz** dedicaban la presentación al Balance Anual de la UJC.

Angelito Quintero demostró una vez más sus posibilidades en el ejercicio de la composición con ese estreno dedicado a sus 33 años. Muy bien por el humorista Jorge Luis Sán-

luces en más
dejaron de cu
do y daba la
quien las tenía
en realidad no
ción de ello.

A pesar de
mentos discor
sabatina del C
Yara, significó
de todo el eq
ción voluntaria
y de los trab
centro.

GALA CULTURAL DEL "VAI

Un lucido espectáculo constituyó la gala cultural con los aficionados del Instituto Superior Pedagógico **Varona**, para celebrar el XXV aniversario de este centro, el 3 de julio próximo.

La sala **Avellaneda**, del Teatro Nacional, fue cogido para la presentación de los grupos TEAPF **María Antonia**, ganadora del gran premio de teatro naval de Ciudad de La Habana 1989; así como el grupo **Bo**, el cual resultó laureado en danza durante el Festival de la Danza y ha representado a Cuba en Veracruz y en la República Democrática Alemana.

En esta ocasión el público también pudo disfrutar con las voces de Maira Castillo, Yaritza Perdomo, Yeraldina Ferrer y de las declamadoras Maité Otañal y Maira Brera. La función terminó con el grupo Son Imágenes. La popular música hizo mover los pies de muchos

mas



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

PLENARIA DE EMULACION EN OMNIBUS URBANOS

A QUIENES HACEN MAS

La emulación merece su dosis de equilibrio, porque si precisamente se trata de entregar al mejor todos los lauros, es al mejor y no al menos malo a quien debemos darlo. Esas conclusiones estuvieron danzando en mi mente cuando se efectuó la plenaria mensual de Omnibus Urbanos correspondiente al mes de abril, y los resultados de mayo, recién evaluados, le dieron forma a la idea.

El sistema de entrega de estímulos morales y materiales a los trabajadores como reconocimiento a la labor que realizan, propicia saldos positivos que se evidencian con cifras: 4 mil 645 viajes voluntarios, 14 mil 736 horas extra en taller y plataforma, 155 obreros destacados y 54 sobresalientes.

Entre 22 terminales y centros de apoyo a emular por pareja el equilibrio se rompe debido al método, que establece dar el galardón a quien supere a su rival en los resultados, sin tener en cuenta en qué medida la gestión económica es reflejo de eficiencia.

Pongamos como ejemplo el caso de Nuevo Cerro y Palatino, que cerraron su plan al 83,3 y 72,1 por ciento, respectivamente. Es evidente que la primera supera a la segunda, sin embargo —y volvamos al cumplimiento— su trabajo será lejos de ser encomiable.

Por otra parte, sólo décimas le valieron el triunfo a Guabo sobre Cojímar, aunque ambas sobrecumplieron sus programas. Es justo, una realizó mayor esfuerzo que la otra pero mirando globalmente, no es comparable la labor de Cojímar o la de Planta José María Pérez y Diezmero a la de Nuevo Cerro, La Lisa o Lawton.

Las tres últimas obtuvieron su galardón aun sin alcanzar el 85 por ciento, en lo cual incidió el bajo coeficiente de dis-

posición técnica y otras dificultades objetivas y subjetivas; mientras que la José María Pérez y Diezmero, con más del ciento por ciento de cumplimiento no clasificaron.

Es cierto que no todas nuestras terminales están en condiciones de brindar un mayor servicio, y esto último queda demostrado con la insuficiente cantidad de viajes realizados en mayo, por debajo de 26 mil.

Actualmente Omnibus Urbanos está inmerso en un proceso de cambios que apuntan hacia un mayor número de viajes cada día, como lo demuestra los 28 mil promediados en la primera semana de junio.

La emulación podría aportar mucho en este preciso momento si establece un índice mínimo de 90 por ciento en el cumplimiento y destacan a quienes demuestran con creces que a pesar de las limitaciones se puede hacer más, y realmente esos que hacen más son los que merecen el premio.

Stalina Pérez

POR LA CALIDAD DE ESTE COLECTIVO DEBIERAMOS PROPONERNOS HACER DE ESTA INDUSTRIA UN MODELO

EXPRESO nuestro Comandante en Jefe, Fidel Castro, al resumir el acto por la entrega del ómnibus articulado número 50, en la Fábrica Evelio Prieto, de Guanajay

GUANAJAY, 4 de octubre (AIN).— El Comandante en Jefe, Fidel Castro, Primer Secretario del Comité Central y Presidente de los Consejos de Estado y de Ministros, presidió la entrega del ómnibus articulado número 50 para el transporte urbano en la capital, durante un acto efectuado en la Fábrica de Omnibus *Evelio Prieto*, de este municipio habanero.

Ante una entusiasta masa de trabajadores el Jefe de la Revolución Cubana encomió la labor de los obreros de la fábrica, quienes laboraron —dijo— 10, 12 y 14 horas, "algo que nos recuerde a nosotros el Contingente *Blas Roca*."

"No sé —agregó— qué medidas organizativas se introdujeron en esta fábrica, si los principios de multifuncionamiento fueron aplicados, qué otras experiencias con gran resultado se introdujeron. Pienso que ustedes pueden concebir la aspiración de convertirse en una industria modelo en todos los sentidos."

"Creo que a partir de la calidad de este colectivo debiéramos proponernos hacer de esta industria un modelo, porque, en cierta forma he visto que han estado trabajando con el espíritu del Contingente *Blas Roca* al trabajar las horas que sean necesarias y empiezan a adquirir un espíritu de contingente" —acotó.

Dijo que no será fácil buscar mucha más gente, hay que ahorrar, buscar la productividad por todos los medios, buscar métodos eficientes, los más modernos, "por lo cual debemos hacer el máximo con el personal con que contamos aquí".

Significó que hace algunos años, cuando se empezaba a construir esta fábrica, la visitó varias veces. "Era un proyecto ambicioso —subrayó— de construir una moderna fábrica de ómnibus que incluyera todos los componentes, entre ellos, por supuesto, los motores."

"Desde luego —destacó— era muy costoso y no resultaba fácil disponer de todas las divisas necesarias para llevarlo a cabo, por lo que se fue adaptando a las realidades; se adquirieron las estructuras de las naves y así se construyeron las edificaciones para los talleres que actualmente funcionan."

"Siempre me decía cuándo llegará el día que podamos tener una industria integrada de producción de ómnibus con todos los componentes. No fue posible llevar a cabo aquella idea original, sin embargo continuó desarrollándose el esfuerzo con recursos muy modestos para lograr contar con una industria automotriz, capaz de producir ómnibus, motores, camiones y diversos tipos de vehículos."

"En estos años se trabajó en el diseño del motor y hemos logrado un motor de buena calidad, tuve la satisfacción en días recientes, visitando en Cárdenas la fábrica de coches de ferrocarriles, de escuchar por boca de uno de los técnicos de la fábrica, cuando le pregunté por la calidad de los motores Taíno, que era mejor que sus similares del campo capitalista."

EL AÑO PROXIMO ESTAREMOS EN CONDICIONES DE PRODUCIR MAS DE 500 MOTORES TAINO

Dijo que el motor Taíno se probó durante interminables horas de trabajo y resultó tan bueno o mejor que aquellos motores con los que se comparó, de modo que el país cuenta ya con el diseño de un buen motor, mérito también parte de la colaboración de técnicos extranjeros.



SEGUN EL CRONOGRAMA, en este mes de octubre deben entregarse 100 ómnibus articulados, y similar cantidad en noviembre y diciembre para cumplir la meta de 350.

"Ya el año próximo —continuó— estaremos en condiciones de producir más de 500 de esos motores, que aún tienen un componente alto de origen capitalista, pero se están desarrollando las fundiciones y los talleres para fabricar para ese motor aquí con el mínimo de componentes capitalistas."

"De modo que en breves años tendremos ya la fábrica de motores, la producción de gran número de componentes de esos motores para nuestra industria automotriz. Quiero decirles que el motor es lo fundamental, lo número uno de cualquier vehículo."

Señaló que a partir que las dificultades que tuvimos para la recepción de las cajas de velocidad automáticas que utilizan los ómnibus Hino, y otras posteriores que afectan el suministro, se decidió la adquisición de una planta para la producción de cajas semiautomáticas, el componente más costoso después del motor.

"Debo decirles —aseguró— que las cajas semiautomáticas permitirán un ahorro mucho mayor de combustible que las cajas automáticas que actualmente usamos; tienen dos velocidades y según me explicaron los técnicos eso origina un gasto considerable de combustible."

"Creo —explicó— que vamos a ahorrar combustible por el motor, pues los importados, los de 190 caballos en los ómnibus rígidos, gastan un galón por cada nueve kilómetros, y nosotros pensamos que el motor Taíno nuestro de 190 caballos de fuerza pueda hacer entre 11 y 12 kilómetros; también estamos desarrollando el motor de 280 caballos."

Puntualizó que ya se va creando toda una industria, que desde luego no va a estar en el mismo lugar, que se va a formar con la colaboración de muchos talleres; algunos que van a fundir el motor, el bloque como le llaman. Ya se está construyendo esa fábrica, otros van a producir componentes, incluso la Planta Mecánica de Pinar del Río va a contribuir a la producción de determinados componentes.

Expresó que en esta ocasión se presentó una necesidad especial con el transporte en Ciudad de La Habana y en general en todas las capitales de provincia. "Se crearon problemas serios, nuestra prensa ha tratado de explicarlo, no quiero profundizar más. Hubo

resolver problemas tan importantes como los del transporte, y es imposible contar con las divisas convertibles para hacer lo de otros años, cuando había abundantes créditos."

"Era la época cuando era fácil pedir dinero prestado para comprar ómnibus Hino o de cualquier país capitalista que antes valían mucho menos y hoy valen una montaña de dólares; como un bulldócer, que si hace 25 años costaba 25 mil dólares, hoy cuesta 100 mil; 110 mil, 120 mil, realidades que nos aconsejan impulsar al máximo la industria automotriz."

"Se supone que en octubre se entreguen 100 ómnibus por los obreros de esta fábrica. Yo propongo que a la Ciudad de La Habana se le dé solo 70, y enviemos 30 a Santiago de Cuba, que tiene también problemas serios con el transporte."

"Aunque sé que las necesidades de la Ciudad de La Habana son grandes, no por ello debemos olvidarnos de las necesidades de las ciudades del interior del país" —señaló Fidel.

"Ha sido realmente admirable la respuesta dada por ustedes a esta solicitud que se les hizo. También trabajaron de forma excelente los obreros allá en el laminador de Las Tunas, y otros obreros, pero numerosas empresas han contribuido a este éxito".

TAMBIEN ES IMPORTANTE LA PRODUCCION DEL OMNIBUS LAZ-KAMAZ, PARA EL TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

Indicó que también es importante la producción del ómnibus LAZ-KAMAZ, para el transporte intermunicipal, que resuelve importantes problemas, y orientó hacer algunas modificaciones para utilizarlo en el transporte urbano.

"No quiero extenderme, todos tenemos que hacer, hay muchos ómnibus articulados por construir, hay que trabajar con mucha tensión, ya sé que el último eje fue el que se les puso a los ómnibus que se están haciendo ahora; nos contaron que llegó un barco con ejes traseros, nos dijeron también que los últimos ejes traseros de los articulados se están embarcando, lo que significa que vamos a tener que seguir trabajando con tensión, esperando el barco y descargándolo."

"Por eso, compañeros y compañeras, les expreso nuestro más profundo reconocimiento y agradecimiento, y nuestras felicitaciones por los resultados, y confiamos en que esta fábrica continúe brillando y brille aún más entre las mejores fábricas del país".

Pedro Chávez, miembro del Comité Central y presidente de la Asamblea Provincial del Poder Popular en Ciudad de La Habana, recibió la llave del ómnibus 50 de manos de Serafín Aguilera, representante de la fábrica.

También se encontraban presentes Jorge Lezcano y Victorino Lemus, primeros secretarios del Partido en Ciudad de La Habana y La Habana, respectivamente entre otros dirigentes.

Según el cronograma, en octubre deben entregarse 100 ómnibus articulados, y similar cantidad en noviembre y diciembre para cumplir la meta de 350.

También el Comandante en Jefe, Fidel Castro, pidió a los obreros producir en el próximo año alrededor de 930 ómnibus, entre articulados, intermunicipales, de turismo, para el ICRT y nacionales.

problemas subjetivos, pero hubo también importantes problemas objetivos".

Fidel explicó cómo se dificultó extraordinariamente la contratación de componentes y de piezas para los ómnibus, y las gestiones para darles solución.

NUESTRAS DIFICULTADES, CON SER BASTANTES, SON MUCHO MENORES EN RELACION CON LA DE LOS PAISES DEL TERCER MUNDO

"Creo que con estas dificultades quizás lo que pudo hacerse fue haberse dispuesto a tiempo, bien a tiempo, con una información de los problemas que se iban a presentar; tal vez nos hubiéramos puesto a rompernos la cabeza, usar la imaginación y encontrar soluciones para estos problemas que iban a presentarse."

"En realidad esos retrasos en las contrataciones, los problemas con las cajas de velocidad y de piezas de repuesto, dieron lugar a una situación crítica que se produjo abruptamente; situación crítica que tal vez pudo prevverse muchos meses antes, pues en una revolución hay que hacer incluso el papel de profetas, y pensar en soluciones alternas."

Dijo que en medio de las limitaciones económicas de cualquier país que lucha por su desarrollo en las condiciones actuales, de las leoninas condiciones económicas impuestas al Tercer Mundo por el mundo capitalista desarrollado, que han entrañado terribles dificultades para esos países, "debo decir que las dificultades del nuestro, con ser bastantes, son mucho menores en relación con esos países."

"Estas dificultades que hemos tenido con el transporte deben estimular el esfuerzo nacional para impulsar el desarrollo de esta industria automotriz, es muy triste depender de otros para

Fabricarán chasis para ómnibus urbanos

A partir de uno español. Tendrán en principio poco más de 60 por ciento de componentes nacionales. Prevén 200 para el año próximo.

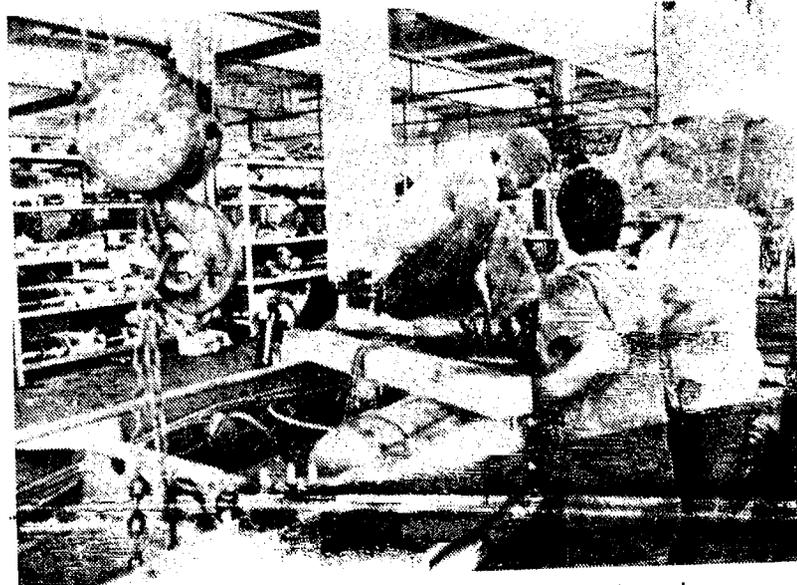
Chasis para ómnibus urbanos, con más de un 60 por ciento de componentes nacionales, producirá a partir del año próximo la empresa **Narciso López Roselló**, del Ministerio de la Industria Sidero-Mecánica y ubicada en La Lisa.

Rodolfo Flores, subdirector de fabricación y montaje de esa entidad, explicó que en estos momentos ya se trabaja con ese propósito. Concretamente, en el taller de prototipos analizan el chasis original —de procedencia española— para definir las adecuaciones necesarias y cómo proceder para la integración.

Entre los componentes nacionales que se pueden incorporar están el motor, la caja de velocidad, bastidor, silencioso, soportes, travesaños, puentes, tanque de combustible y caja de baterías.

Los 10 primeros prototipos deben hacerse durante el próximo trimestre, con el fin de realizar todos los ajustes y pruebas y lograr —en uno de ellos— la integración al principio mencionada.

Para la realización exitosa de este primer paso y para la posterior producción en serie de los chasis, es necesario el cumplimiento puntual de la cooperación acordada por varias empresas con la **Roselló**. Se trata fundamentalmente de semiproductos fundidos para la fabricación de puentes motrices y ejes delanteros, en cuya vanguardia presentan un atraso **Vanguardia So-**



cialista, Fundición Libertad y Osvaldo Sánchez.

El aporte de esos centros es igualmente decisivo para el cumplimiento de otras tareas, como por ejemplo, la producción de 108 chasis para ómnibus interprovinciales y 60 camiones pesados de volteo.

Según estimado actual, la empresa producirá en 1990 unos 200 chasis de ómnibus urbanos para entregarlos a la **Evelio Prieto**, de la provincia La Habana, donde se realizará el montaje de las carrocerías.

Tal resultado significará otro paso adelante en el desarrollo de la industria automotriz nacional, ahorro de divisas y el logro de un ómnibus que, por el alto grado de integración, podrá denominarse verdaderamente cubano.

Buena parte del mérito que

todo eso significa, les corresponde en gran medida a los colectivos de las empresas **Amistad Cubano-Soviética**, fabricante de los motores; **Industrial Guanabo**, que produce engranes y realiza el corte del laminado para los largueros del chasis, y **Planta Típica**, de Pinar del Río, que aporta numerosas piezas.

Los chasis que actualmente se emplean en los Girón XIII que circulan por la capital y demás ciudades del país, son los que suministra la firma húngara **Ikarus**. El español que se pretende integrar ha sido probado con éxito en distintas rutas de ómnibus de Ciudad de La Habana.

OMNIBUS URBANOS: TEMA CANDENTE

NO CABE DUDA de que la situación de los ómnibus urbanos del país será un punto candente a debatir en el ya cercano IV Congreso del Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte, por celebrarse los días 11 y 12 de este mes, en Ciudad de La Habana.

Y la afirmación es válida teniendo en cuenta la realidad actual que, como bien se plantea en el informe central al encuentro obrero, es el problema más grave que se presenta en el sector.

Para nadie son un secreto las limitaciones objetivas, debidas a la acumulación de falta de recursos que han hecho crisis este año, pero ello se agrava por factores subjetivos que también tienen su influencia.

Tanto en Ciudad de La Habana como en el resto del país, se hacen esfuerzos por enfrentar la situación, aunque persiste ausentismo, maltrato de equipos, falta de exigencia y otros problemas organizativos. Particularmente en la capital la crisis es más aguda, tanto en talleres como en plataforma.

El documento que se someterá a la consideración del congreso, plantea que es inadmisibles conocer que en una coyuntura como la que enfrenta el país se retiren carros con posibilidades de trabajar, ocurran transbordos en algunos casos no justificados, y que obreros se ausenten de su puesto después del cobro.

Críticamente se reconoce que después de presentada la crisis se ha incrementado el número de trabajadores interrumpidos por falta de equipos, y que algunos quieren utilizar este argumento, al llamado de sacar un carro, alegando que no es su ruta y, por consiguiente, afectando más el servicio.

Quienes así actúan, no constituyen la generalidad de los trabajadores de ómnibus urbanos, pues entre ellos existen héroes del trabajo, vanguardias nacionales y cientos de integrantes del Movimiento de los Destacados; mas se impone accionar con la suficiente energía para lograr control y disciplina, adecuados, aplicando un conjunto de medidas organizativas y, sobre todo, trabajando con elevada exigencia y responsabilidad.

Indiscutiblemente, el IV Congreso reflexionará sobre todo este asunto, pues no es posible aceptar como insolubles estas situaciones negativas.

Junto a la adquisición de piezas y agregados en el exterior y el aumento de la producción nacional de todo lo que se pueda, habrá que resolver todo cuanto depende del hombre.

Tal como señala el informe, los dirigentes sindicales, los obreros revolucionarios, están llamados a enfrentar esta batalla, que es de todos, actuando sin precipitación, reflexivamente. El IV Congreso del Sindicato del Transporte constituye un momento propicio para la adopción de importantes acuerdos. (Iliana Hautrive)

Periódico: Tribuna de la Habana
Fecha: 11/OCT/1988

El IV Congreso del Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte tendrá su apertura hoy, a las 9:00 de la mañana, en el teatro Lázaro Peña, de la CTC, con la participación de 350 delegados, de ellos 86 de Ciudad de La Habana.

Y sobre el encuentro sindical aparece en la página 4, Preludio para un debate, un trabajo que enfoca la situación actual de los transportistas, en la capital.



Junio promete ser distinto.

La Empresa de Omnibus Urbanos de la capital introdujo un nuevo sistema de trabajo, cuyos resultados en los primeros ocho días del presente mes son alentadores al promediar más de 28 mil viajes diarios.

Las terminales vinculadas al nuevo sistema son: Alamar, Guanabo, Cojímar, Cotorro, San Agustín, La Lisa y Guanabacoa, esta última con un cumplimiento del 116,6 por ciento en el plan de viajes y una mejoría sustancial en todos sus indicadores.

En la actualidad, estas bases agrupan el trabajo de los choferes y personal de taller por brigadas, lo cual redundará en un servicio superior de transportación en Ciudad de La Habana. Las brigadas constituidas por 25 y 40 hombres, con carro fijo cada dos choferes, posibilitan una mayor organización y más directa atención al hombre.

Baste mencionar un ejemplo: la terminal La Lisa, sede del

EN LA EMPRESA DE OMNIBUS URBANOS



acto provincial por el Día del Trabajador del Transporte, cerró el mes de mayo con su plan de viajes satisfecho sólo al 81,5 por ciento, mientras que en la primera semana de junio computó 2 mil 089, para un 106,5.

Lo anterior se dio a conocer en la micro-emulación inter-terminales y centros de apoyo correspondiente al mes de mayo, cuyos resultados no superaron el 90 por ciento, al promediar solamente 25 mil 891 viajes dia-

rios y un 93,7 por ciento en el coeficiente de disposición técnica.

Junio será distinto, a consecuencia de la emulación entre los colectivos, el apoyo, organización y los estímulos previstos para aquellos que alcancen las 50 y 200 horas voluntarias, todo lo cual ayudará a mejorar la situación actual de la transportación de pasajeros por ómnibus.

Inés de Cárdenas

pasos más bajo del siste-

colectivo de concretas para organizado actos hecho históri-

CA

ajadores de la día más com-ntales que de-miento de las

CLAUSUR práctica para nuestros erro-
Naciona del SNTAP
te. En, en la confian-
cia y la v que estarán a
blemas. lante de uste-
tivas y s alización de la

esto Che Gue-rio del Banco

UN RICO debate la amplitud y la di-
la resultante de lc
sesiones del IV Com-
dicato Nacional del Sindi-
del Transporte, cl-
en el Teatro Lázaro
CTC.

DEL TRABAJO

Más de 80 delega-
ron sus criterios
informe central, t-
trada en los probl-
interesan al sector-
ción, entre ellos se-
semestre del 88, ello representa
los ómnibus urbare
de principios de año, según se
rriles, la aviación
del trabajo de dicho organis-
camiones y la c-
transporte-económ-
as empresas constructoras, sino

Con todas estas
presenta síntomas alarmantes.
la jornada matutir-
reciendo, con 6 casos menos al
de trabajo quedó

nimemente el inf-
transformación de la sociedad,
Sin duda, un ad-
que garanticen la seguridad del
adoptado fue e-
re ellas la aplicación limitada del
congreso para ap-
AP).

masas en los cole-
ordaron aplicar tareas concretas
los efectos de d-
ría de protección e higiene del
filas a aquellos-
tan decisivas la ejecución de los
negligentes que e-
seguridad y el MAP, la exigencia y
gen del resto de s,
el adiestramiento de obreros y
lamentos y el perfeccionamiento

El máximo en
transportistas t-
están presentes dirigentes del
por unanimidad v-
en su agenda contemplan aún
comisión de glos-
medios de protección individual,
to del sindicato. de obra, la declaración de alber-

o por el Día del Constructor, un
Igualmente eli-
nacional, integrac-
culinarias. (Magda Martínez)
pañeros. Ellos,
reunión, acordar-
dad ratificar en el



CONSTRUYE KILOMETROS

LAS TUNAS.— La co-
de distintos voltajes y l-
en lo que va de año por
de esta provincia, ha si-
llo.

Esta encomiable labo-
mil personas y elimina
dependían 2 mil consu-
trico 14 nuevos asent-
colectivo obrero se esfu-
próxima.

Todos los municipios

AMPLITUD Y DEMOCRACIA CARACTERIZARON LOS DEBATES

CLAUSURADO el IV Congreso del Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte. En los debates primaron la democracia y la valentía en la exposición de los problemas. Se abordaron dificultades objetivas y subjetivas en el aeropuerto interna-

cional *José Martí*. Se analizaron obstáculos en el buen desenvolvimiento de la cadena puerto-transporte-economía interna, principalmente los horarios de recepción de la economía interna. Nuevo ordenamiento del escalafón.

UN RICO debate, donde primó la amplitud y la democracia, fue la resultante de los dos días de sesiones del IV Congreso del Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte, clausurado ayer en el Teatro *Lázaro Peña*, de la CTC.

Más de 80 delegados expresaron sus criterios alrededor del informe central, discusión centrada en los problemas que más interesan al sector y a la Revolución, entre ellos la situación de los ómnibus urbanos, los ferrocarriles, la aviación civil, y los camiones y la cadena puerto-transporte-economía interna.

Con todas estas opiniones, en la jornada matutina del último día de trabajo quedó aprobado unánimemente el informe central.

Sin duda, un acuerdo medular adoptado fue el reclamo del congreso para aplicar la línea de masas en los colectivos obreros a los efectos de depurar de esas filas a aquellos trabajadores negligentes que empañan la imagen del resto de los del sector.

El máximo encuentro de los transportistas también aprobó por unanimidad el informe de la comisión de glosa y el reglamento del sindicato.

Igualmente eligió al comité nacional, integrado por 70 compañeros. Ellos, en su primera reunión, acordaron por unanimidad ratificar en el cargo de secre-



EL SECRETARIADO ejecutivo quedó integrado por Alfredo Suárez, ratificado como secretario general; Fernando Pérez, segundo secretario, y como miembros profesionales, Gustavo Rodríguez, Jorge Chirino, Miriam Pérez y Carlos García; así como los no profesionales Miriam Teresa Rivero, Jesús Balsinde, Julián Villavicencio, Jorge Cremata y Amado Pérez.

tario general al compañero Alfredo Suárez Quintela y eligieron a Fernando Pérez Concepción como segundo secretario. El

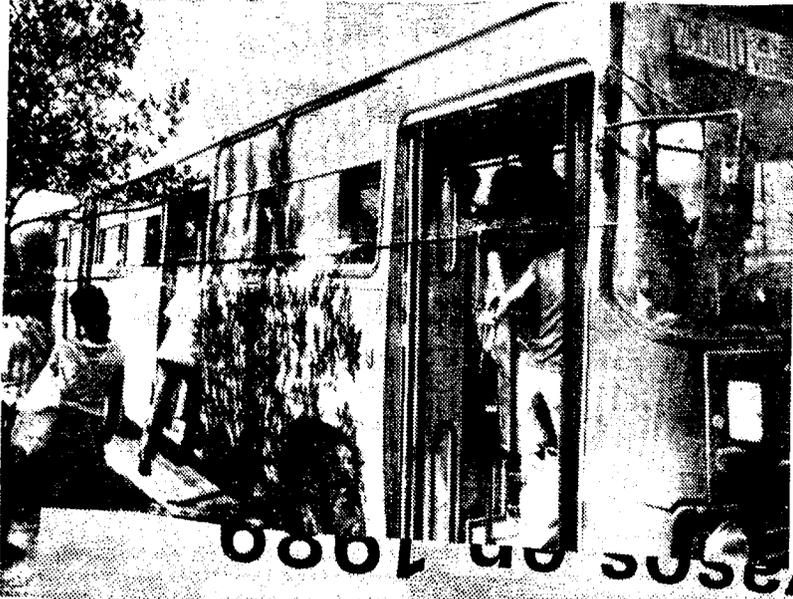
resto del secretariado ejecutivo lo componen 9 integrantes.

Al cierre de esta edición Pedro Ross Leal, integrante del Secre-

tariado del Comité Central, clausuraba el IV Congreso del Sindicato del Transporte. (Iliana Haurive; foto: Lazo)

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



UNERA DE VIDRIO
 VASOS EN 1990

no en la capital:
 cual especializado pasa al primer plano





TRANSPORTE URBANO EN LA CAPITAL

La falta de personal especializado pasa al primer plano

LA FALTA de personal especializado es ahora el principal problema en la situación del transporte urbano en la capital, aunque el estado técnico de los vehículos en activo también es un aspecto fundamental.

La fluctuación creciente en la cantidad de choferes, mecánicos, electricistas y otros hombres claves en la disposición técnica de los ómnibus incide en que diariamente se deje de dar un buen número de viajes.

Solo entre choferes y parqueadores hay un déficit de 800 plazas que no han podido ser cubiertas, a pesar del trabajo que realizan la Empresa de Ómnibus Urbanos y el Sindicato del Transporte, con el apoyo de otras organizaciones.

Ahora se están promediando alrededor de 28 mil viajes, pero a finales de año se pretende que sean 34 mil. Para lograrlo está prevista la entrada de cerca de 500 ómnibus (de ellos 200 para reposición), y se abrirán tres nuevas bases.

Teniendo en cuenta esto, urge lograr la estabilidad de la fuerza y el completamiento de las plantillas. Un camino para obtenerlo es la atención al hombre. Durante mucho tiempo esta fue descuidada y motivó el éxodo de trabajadores hacia otros puestos.

También debe señalarse que las dificultades materiales influyeron y que otros factores subjetivos coparon la paciencia de muchos buenos obreros que se vieron prácticamente solos para responder por el servicio y dar la cara ante la población, que no siempre fue receptiva con estos hombres.

Aun cuando se ha realizado una ofensiva en las terminales, para mejorar en algo las condiciones de vida y de trabajo, hay que señalar que esta no ha sido todo

lo fuerte que podría ser y que hay bases en las que todavía no se adquiere conciencia de lo que significa una merienda bien elaborada, el agua fría y el café caliente en hora.

A pesar de esta situación, que debe tener respuesta rápida, hay que velar también por la selección de los que integren ahora esta fuerza, y recuperar sobre todo la buena fama que choferes y personal de talleres tenían no hace mucho tiempo.

Con voluntad de todos la situación crítica de fuerza de trabajo en Ómnibus Urbanos puede solucionarse, teniendo en cuenta los altos salarios de la mayoría de los puestos de esta empresa, y que en breve aumentará el tiempo de descanso, disminuyendo la jornada laboral, en justa respuesta al esfuerzo que esta labor requiere.

Tampoco hay que descuidar los problemas que aún se afrontan con la concertación de contratos para piezas de repuesto en el extranjero, lo que obliga a cuidar todavía más los vehículos en activo y garantizar la calidad de sus reparaciones.

Aunque ya se ha recibido alguna respuesta en cuanto a ocupar plazas y se capacitan en centros de esta empresa alrededor de 200 mecánicos, 352 choferes y 80 electricistas, aún es insuficiente la cifra. Los esfuerzos tienen que redoblar y dar ¿Por qué no? otra vez un voto de confianza a la Empresa de Ómnibus Urbanos y a su capacidad de organización en estos momentos, respondiendo a las convocatorias a ocupar plazas y retornando aquellos que durante muchos años garantizaron con dificultades similares, y aun peores a estas, el transporte urbano en la capital. (Claribel Terré Morell)

RUEDA DENTADA • RUEDA DENTADA • RUEDA DENTADA •

JUNTO A MANUEL MENDIVE

PINTOR DEL AMOR

por SILVIA JOHOY
fotografía de LAZO

DEPARTIR al menos varios minutos con un artista como Manuel Mendive es llenarse el espíritu de amor a la naturaleza, ser humano... a la vida, porque la ternura contagiosa embriaga totalmente a quienes lo rodean. Aunque en la conferencia de prensa se habló de su exitosa gira por Europa, el aparte con el pintor era tan necesario como el agua en el desierto. Lo conseguimos a pesar de algunas intrusiones, retomamos un tema, envejecido en nuestras anteriores conversaciones: el proyecto Mendive.

No queremos recordar de nuevo el premio del concurso de UNESCO, en Japón, su gran éxito de los años infantiles, sino hablar de los elementos nuevos en esta, su tercera etapa como artista, así la califican los críticos. Es que ahora humaniza las flores con sus nuevos personajes, en ellas ve un rostro, un cuerpo, y tiene especial predilección por el platanillo que dice una hermosa flor a la cual la esencia de aroma no le hacen perder belleza.

Esta atracción por las flores cada día se engrandece mientras el punto se aleja sin perder su presencia en la obra aunque más creto en su simbología de las tradiciones yorubas tan siempre presentes en su pintura.

Se pide permiso para continuar hablando unos vestidos llegados desde Europa del diseñador Dan Fager quien distribuirá estos vestidos femeninos por París, Tokio, New York e Italia, llevando sobre la tela los dibujos de Men-



dive, y la gracia de la cultura africana.

Cabe recordar que en Mendive el lenguaje yoruba, tanto en su personalidad como en toda su obra ejerce una curiosidad tremenda. Allí en su casa, en el reparto Dulce Nombre, en el Cotorro, rodeada de lo mejor de la flora y la fauna cubana y con los canarios como principales testigos, vinieron a la conversación dos de sus obras más importantes *Oyá* y *Obbá*, hoy guardadas celosamente en el Museo Nacional, y en las que, desde su primera etapa artística, ya llevaban la influencia de una cultura muy arraigada en su entorno familiar.

Claro está que mucho ha cambiado el artista desde sus primeros trabajos de la llamada época incendiaria de su quehacer, después la policromía y el primitivismo y ahora otros enfoques sin perder su propia esencia. "Cada día uno aprende más, soy como los jóvenes, lo importante es ser sincero, no hacer un arte para molestar, hacer un arte verdadero, con calidad y con amor. Aún tenemos muchas cosas que

decir y sobre todo, cultura mestiza", Mendive.

Sin embargo, ¿es la escultura lo único que este "pintor del amor" nos ofrece? Hemos un poco llegamos a algunas conclusiones muy reales, por Mendive muy pero que hemos poco al paso del tiempo. mundialmente famosos; plásticas no solo se incorporan los cuerpos vivientes pintados también los acompañados de un batá, solo gozando cuyo mensaje lleva el sentir del artista: la música.

Desde niño escuché cómo mi madre tocaba el piano, se fue llenando de música y su espíritu no de esa sensación de dudas de que la música sus corrientes clásicas gran pasión pero ¿y la pintura es su gran música lo llena, es tan natural en la vida, y la forma expresiva, la creación de los personajes, espíritu, de sus sueños y realidades.

Letras sobre el pentagrama

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Nuevo sistema de trabajo en 14 terminales de la capital

Por José J. Masó Ojeda

Pleno respaldo a los pronunciamientos del General de Ejército Raúl Castro Ruz, acordaron los trabajadores de la terminal de Lawton, en asamblea general para discutir la nueva forma de organización y pago que ya rige en 14 establecimientos de la Empresa de Omnibus Urbanos de Ciudad de La Habana

El nuevo reordenamiento está basado en una elevación de la disciplina y nuevas formas de organización en brigadas de choferes por rutas y de mecánicos por especialidades.

Todo el proceso está encaminado a mejorar este importante servicio que desde hace dos años sufre una de las peores crisis que se recuerde.

El sistema, que tiene un carácter especial para la capital, no se asemeja en nada a otros conocidos. En las primeras siete terminales en que se aplicó, se notan discretos resultados sin saítos espectaculares. Hoy se incorporan al grupo otros siete colectivos y será el tiempo y la práctica quienes decidan la efectividad y las correcciones que serán necesarias para su perfeccionamiento.

COBRARÁN EL PASAJE

Fue un acuerdo de la asamblea de Lawton dar un paso al frente y en horario voluntario crear dúos de trabajadores que viajen en los ómnibus investi-

dos de poder para exigir el pago del pasaje y obligar a quienes no lo hagan a bajarse del vehículo.

Para este acuerdo sustentaron que si en una oportunidad 100 000 trabajadores habaneros supieron peinar y limpiar el Escambray de bandidos, cómo ahora no van a lograr que algunos indisciplinados cumplan con lo establecido y abonen el importe del viaje.

La Empresa de Omnibus Urbanos de Ciudad de La Habana pierde por concepto de evasión del pago y de sustracciones alrededor de 36 millones de pesos.

FUERA LC. INDISCIPLINADOS

Una constante en todas las asambleas celebradas para la implantación del nuevo sistema ha sido el pronunciamiento de los obreros de aplicar la línea de masas a los indisciplinados y expulsarlos de las terminales.

Pusieron como ejemplo al propio Lawton, donde en el transcurso del presente año se han depurado por este método 36 choferes, con conductas incompatibles con el reglamento que rige en la Empresa.

En la clausura de la reunión los presentes reafirmaron a Pedro Ross, secretario del Comité Central, la decisión de llegar al XVI Congreso de la CTC, mostrando la eficiencia de las nuevas formas de organización implantadas.



Analizan problemática de...

(Continuación de la primera)

del evento que se clausura hoy José Ramón Machado Ventura, y Roberto Veiga, secretario general de la CTC, ambos miembros del Buró Político del Partido, Pedro Ross, integrante del Secretariado, y Alfredo Suárez, secretario general del Sindicato de Trabajadores del Transporte. También otros miembros del Comité Central, ministros, jefe de organismos y representantes de organizaciones de masas y sociales.

Asistió Fernández Madrid, secretario general de la Confederación de Trabajadores de América Latina y del Caribe.

La escasez de repuestos y agregados y su incidencia en el servicio fueron señalados por el delegado Mario González al citar los esfuerzos que realizan para enfrentar esa situación en la re-



Asistió a la primera sesión el 99 por ciento de los delegados al evento.

A su vez, Rolando Jurado, de la terminal Alamar, hizo un recuento de la labor que realizan los trabajadores de ese centro. Dijo que en cuatro años consec-

minales de Alamar y Cojímar.

Señaló como encomiable la labor de los obreros de talleres y del movimiento de innovadores en la fabricación y recuperación de

En Yemen delegación de Cuba

(Continúa en la página 2)

Se hallaban en la presidencia los "Hago constar" dice también. Justificar ausencias con los famo- salud pública al utilizarlas para ciudades de nuestro sistema de tido ausentismo, abuso de las fa- lleres como en plataforma ha exis- rioro de la actividad. Tanto en ta- manifestado un constante dete- que durante todo este año se ha de La Habana, señala el informe Al particularizar en la Ciudad problemas organizativos. factores subjetivos como son los equipos, falta de exigencia y otros bien el ausentismo, maltrato de situación se halla presente tam-

ñalados por los delegados il y la que deben tener los

nacional de ajedrez

líderes del

cotejo entre los

Expectativa por

de hockey

La Habana título

Aseguro Ciudad de

HOY EN DEPORTES

IV Frente Oriental
Simón Bolívar
LAS COLUMNAS
REBELDES EN LOS
LLANOS
ORIENTALES
(Página 5)

(Página 8)

Firma Reagan decreto para reanudar ayuda a la contra

● Roxana Polli

Juan Marinello.

Analizan problemática de...

(Continuación de la primera)

del evento que se clausura hoy José Ramón Machado Ventura, y Roberto Veiga, secretario general de la CTC, ambos miembros del Buró Político del Partido, Pedro Ross, integrante del Secretariado, y Alfredo Suárez, secretario general del Sindicato de Trabajadores del Transporte. También otros miembros del Comité Central, ministros, jefe de organismos y representantes de organizaciones de masas y sociales.

Asistió Fernández Madrid, secretario general de la Confederación de Trabajadores de América Latina y del Caribe.

La escasez de repuestos y agregados y su incidencia en el servicio fueron señalados por el delegado Mario González al citar los esfuerzos que realizan para enfrentar esa situación en la re-constructora de los ómnibus Ikarus, en los talleres José María Pérez, entre otros.

Por otra parte, se planteó la importancia de la incorporación de conductores en las rutas de ómnibus intermunicipales, tema expuesto por Octavio Rodríguez Vázquez, de San Cristóbal, Pinar del Río. Explicó los resultados positivos en la recaudación y el cuidado del equipo en la utilización experimental de los conductores. Este planteamiento fue apoyado por Everaldo Martínez Acosta, de Madruga, quien citó las pérdidas que por falta de pago de los usuarios tienen lugar en la provincia Habana.

Originó distintas intervenciones la exposición del delegado René González, de Sancti Spíritus, sobre los problemas que origina al transporte el mal trabajo de mantenimiento a las cajas de velocidad de los motores de los ómnibus. Igualmente mencionó el método que utiliza para la recuperación del aceite lubricante para ese fundamental elemento

Pedro Ross recomendó que el delegado espirituario y los mecánicos de algunas de las terminales de ómnibus destacadas de la capital transmitieran sus experiencias a otros centros de Ciudad de La Habana en la atención a las cajas de velocidad. "Sabemos que hay muchos problemas con el mantenimiento, con la observancia de las normas técnicas y con el manejo de motores, agregados, neumáticos", exclamó el miembro del Secretariado del Partido, quien añadió:

"Tenemos los datos de cómo en unas terminales hay crisis con determinado agregado y en otras no se producen crisis. Y son los mismos choferes, los mismos ómnibus y transitan por una misma ciudad".

Citó entre las destacadas las terminales de Alamar, Guanabo, Cojímar y Párraga. Reiteró entonces la propuesta de efectuar contactos con otras terminales "más que para trasladar experiencias, llamar la atención para hacer las cosas como hay que hacerlas".



Asistió a la primera sesión el 99 por ciento de los delegados al evento.

A su vez, Rolando Jurado, de la terminal Alamar, hizo un recuento de la labor que realizan los trabajadores de ese centro. Dijo que en cuatro años consecutivos cumplen el plan de viajes, mientras que en el taller el cumplimiento del coeficiente de disposición técnica se extiende a 22 meses consecutivos. Manifestó que el colectivo laboral de ese centro participa en la construcción de obras sociales, acumula 32 000 horas de trabajo voluntario y más de 4 000 viajes también voluntarios. Asimismo la entidad cumple o sobrecumple los indicadores del plan técnico económico.

"Creemos que no hay que inventar nuevos mecanismos para trabajar con calidad; los mecanismos existen. Lo que falta en todo caso es la exigencia y la disciplina necesarias para que las cosas se hagan", afirmó Jurado para añadir seguidamente:

"Nuestra terminal no tiene en ningún aspecto condiciones especiales en relación con las demás. Sin embargo, las reparaciones allí son de calidad, los pisos están blancos, no hay salideros de aceite y se toman todas las medidas para resolver los problemas" añadió.

Hizo hincapié por otra parte en el mal estado de las vías por las que transitan los vehículos. También pidió cooperación al público para apoyar a los choferes en la acción contra el comportamiento de algunos elementos antisociales en los ómnibus. Igualmente solicitó mayor ayuda de las autoridades en este sentido.

● INTERVIENE EL DIRECTOR DE OMNIBUS EN LA CAPITAL

Julio César González, director de la Empresa de Omnibus Urbanos de Ciudad de La Habana, calificó de muy deficiente el servicio que presta actualmente la entidad, cuyos vehículos realizan solamente alrededor de 25 000 viajes diarios, cuando el promedio para asegurar una labor medianamente satisfactoria debe estar por encima de los 30 000, cifra que deberá alcanzarse en diciembre próximo, según dijo.

Recordó a renglón seguido, que antes de finalizar 1988 comenzarán a funcionar 250 nuevos ómnibus articulados, de los cuales ya entraron en circulación 49, distribuidos en la ruta 13 y en las ter-

minales de Alamar y Cojímar.

Señaló como encomiable la labor de los obreros de talleres y del movimiento de innovadores en la fabricación y recuperación de piezas de repuesto, en momentos de significativas limitaciones en cuanto a la disponibilidad de estos recursos.

● SEPARAR A LOS INDISCIPLINADOS

El delegado Orlando Campanioni, de la terminal Nuevo Cerro, planteó enérgicamente la necesidad de disponer de procedimientos efectivos para poder separar del puesto de trabajo a los indisciplinados reincidentes y a los antisociales cuya conducta es incompatible con los requerimientos del servicio de ómnibus.

Tenemos numerosos ladrones de alcancías —subrayó— que son además los que más trasbordos hacen, los más ausentistas y los de peor conducta en el centro, y algunas veces cuando la administración les aplica una medida enérgica, la justicia laboral los reintegra posteriormente al puesto de trabajo y hasta hay que devolverles el salario dejado de percibir.

Faustino San Emeterio, Vanguardia Nacional del sector, fue ovacionado por los delegados cuando propuso que todo trabajador que durante tres años consecutivos haya perdido el escalafón por indisciplinas sea desvinculado definitivamente del centro de trabajo,

Precisamente el asunto del escalafón fue ampliamente discutido por los delegados; el Congreso se proyectó por la aplicación en un plazo de 30 días de las disposiciones conjuntas que eliminan el escalafón.

Diocles Torralbas, ministro del Transporte, expresó posteriormente algunos criterios sobre la problemática de los ómnibus y los taxis. Manifestó que hay que diferenciar esta situación entre Ciudad de La Habana, donde es más compleja, y el resto de las provincias.

Dijo que si se entregan a las provincias los medios que hay que entregarles como parte de su plan en esos territorios habrá un salto en la solución del transporte.

El Congreso concluirá hoy.

● Alexis Shelton y Joaquín Oramas
Foto: Fernando Lezcano



EN MARZO 80 ARTICULADOS MÁS

SE CUMPLE el plan del año con algunos atrasos en ese tipo de ómnibus. 50 para la capital. Aún sin iniciarse producción del Girón XXII y los LAZ - KAMAZ

PARA EL PRÓXIMO mes de marzo está prevista la culminación de 80 ómnibus articulados, 50 para la capital, el plan del año en la habanera *Evelio Prieto*.

Según Pedro Díaz, director de esa fábrica, ya se entregaron en enero 10, y se espera concluir 35 en febrero.

Ahora se trabaja allí en algunos detalles que eleven la eficiencia, entre los que se incluyen el fortalecimiento del doble turno en el taller de chasis, la disminución del ausentismo, la calidad de la producción y dificultades con los montacargas, entre otros equipos.

Al concluir marzo y con él la producción de articulados comenzarán abril con la fabricación de los LAZ-KAMAZ.

La producción de Girón XXII, para distancias largas, cuyos primeros 10 se concluyeron el año pasado, no se ha iniciado por falta de componentes y partes. Al llegar estos, la *Fábrica Narciso López Roselló*, de la Lisa, fabricará los chasis y después la *Evelio Prieto* concluirá su estructura.

La naciente industria cubana de ómnibus todavía necesita de un fuerte impulso, pero entre los aspectos positivos ya adelantados se incluye la fabricación cada vez mayor en Cuba de los diferentes componentes para los ómnibus que se fabrican.

Se impone continuar este año con soluciones novedosas y esfuerzos que permitan en un futuro dar respuesta nacional a los problemas del transporte. (Claribel Terré Morell)



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

UN viaje por Omnibus Nacionales siempre es algo muy bello, observamos a través de los enormes cristales de las ventanillas el cubanísimo paisaje y sobre todo, cuánto cambia éste entre un viaje y otro, porque en Cuba todo es movimiento a lo largo y ancho de nuestra isla para crear el desarrollo económico y social del país.

Ahora bien para viajar por Omnibus Nacionales, esta empresa cuenta con sus agencias de pasaje, diferentes entidades que tiene en todo el territorio nacional.

Hoy queremos ofrecer a nuestros lectores un sencillo pero a la vez hermoso panorama de tres de sus mejores agencias de pasajes en el interior, tres de las más pequeñas, pero no por eso menos cuidadas y mejor atendidas por un personal que pone en su labor todo el amor que siente por su profesión, servir al público y a la necesidad de viajar de nuestro pueblo.

El recorrido lo haremos no por orden de importancia de las agencias, sino tal y como lo realizamos para facilidad del movimiento del fotógrafo, quien les escribe y un compañero de Omnibus Nacionales de Villa Clara, Carlos Martínez, quien nos acompañó por estos territorios y que según nos dijo son su orgullo, pues él es el encargado en cierta forma de su apadrinamiento y atención.



Adecuada agencia de pasajes de Omnibus Nacionales en Camajuani.

CAMAJUANI

Camajuani es una deliciosa visión por la cual cruzan al día siete ómnibus y tienen asegurados para sus usuarios cuarenta y dos asientos, más las posibilidades que pueden surgir. Cuentan además con dos turnos del servicio intermunicipal a Morón.

El personal que labora en esta entidad es el mínimo; un administrador, dos colectores, y dos maleteros, uno de ellos que además funge de auxiliar de limpieza.

Hay que observar la higiene, la limpieza, la actualización de murales y pizarras que informan al viajero, el rincón de seguridad contra incendios, la pulcritud de su pequeño baño, en fin cada parte de la pequeña unidad.

Tienen en el salón treinta y dos asientos para el público, un televisor, la ventanilla de expender los boletines y la nevera de agua fría, el guarda equipajes, la oficina del administrador y los usuarios pueden merendar en una cafetería al lado de

EN PINAR DEL RÍO

Tres innovaciones para las cajas de velocidades

Por CLARIBEL TERRÉ MORELL

SI LA EFECTIVIDAD de tres innovaciones, que se pondrán en práctica en 10 cajas de velocidades Praga de los ómnibus IKARUS, se comprueba durante este año, se habrá solucionado en el país una de las causas fundamentales que inutilizan este agregado y provocan la paralización de parte del parque.

Las innovaciones surgieron en el taller de agregados de la Empresa Provincial de Ómnibus de Pinar del Río cuando Pablo Regalado y Anastasio del Valle fabricaron unos discos separadores más gruesos que los originales, en acero 45, lo que permitió utilizar solo 6 de los 14 que comúnmente llevan, con la particularidad de que estos no se deterioran y, por tanto, no afectan al resto de los discos bronceados, y permiten que se repare con los sobrantes un mayor número de cajas.

También se incluye una innovación en el piñón del eje embalador, mediante la cual se elimina la soldadura; y la sustitución del patín de cobre por una munición de acero resistente al desgaste,



que gira constantemente y no produce daños, con lo que se eliminan los tranques de velocidad; las municiones se sacan de cajas de bolas inservibles.

Ya hay una guagua que ha recorrido más de 23 mil kilómetros con una caja de velocidad a la

cual se le han aplicado las tres innovaciones, mientras que desde el 10 de junio de 1988 se mantiene trabajando el primer ómnibus con los discos separadores cubanos.

La experiencia acumulada ya ha sido debatida con el colectivo del taller habanero *José María Pérez*, principal reparador de agregados, para su posible aplicación. No obstante, los pinareños, y entre ellos ambos innovadores, junto a Osvaldo Sánchez, secretario del sindicato en el taller, piensan que el apoyo todavía es insuficiente.

Con mirada larga necesitan de troqueles, prensa rectificadora plana y acero, entre otros equipos y materiales para realizar en serie las innovaciones. Por el momento, todo se hace por separado y con ayuda de otros centros.

Seguros de la efectividad de sus innovaciones ya piensan en cómo mejorar los costos de producción y elevar aún más la calidad de los tres aditamentos. De la manera más sencilla Regalado afirmó: "Si aprueban las innovaciones estamos dispuestos a trabajar cuanto sea necesario".



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

la agencia con amplia variedad de productos. También cuentan con su botiquín y su buzón de quejas y sugerencias.

Para que lo sepan y si alguna vez llegan allí los conozcan, sus trabajadores son Gerardo Serrano, administrador, José García, alberto Núñez, Francisco Ortega y José Espinosa.



La agencia de Remedios, por dentro.

REMEDIOS

Ya estamos en Remedios, nos dirigimos a José Luis Velázquez el administrador desde hace siete años. El nos trató igual que los demás compañeros, con mucho cariño mientras nos enseñaba toda la unidad que es su mayor orgullo y por medio de lo cual pudimos ver como se repetía el mismo panorama de Camajuani. Limpieza, orden, actualización de murales, botiquín, equipos contra incendios, los pequeños departamentos y oficina del administrador, en fin cada cosa en su sitio y la limpieza e higiene por delante, incluyendo el baño.

Tienen asegurados cuarenta y tres asientos diarios en ómnibus de Morón a Santa Clara y según nos explica Velázquez, dan abasto con esta capacidad.

El lleva quince años en la empresa y desde que está en la estación hace de todo en ella. Antes había sido chofer. Toda su vida ha estado ligada al transporte.

Con él trabajan dos taquilleros y auxiliares al mismo tiempo, además un compañero del Consejo de Ayuda del Transporte que labora voluntario en la agencia y que se llama Armando Torrens, quien lleva de doce a trece años en estas funciones del Consejo.

La agencia labora de seis a doce de la noche con los dos únicos empleados que tiene, que son Nadia Torres y Alfredo Casanova.

Nos explica Velázquez, que allí no había nada, ni donde sentarse y gracias al cariño de los trabajadores por la actividad han logrado conformar esta pequeña agencia con todo lo necesario para la atención al público.

Los afiches del Che y Fidel presiden el local. Cuentan con ventiladores de techo, televisor, asientos para los viajeros, baño y cuanto es necesario para el debido funcionamiento de la pequeña pero eficiente agencia.





CINENOTAS

cas, con un juez legítimo, y utilizaron técnicas de improvisación en beneficio del verismo de las interpretaciones. Este recurso permitió, por ejemplo, dotar de timidez e inseguridad al joven abogado defensor, papel a cargo del hoy célebre director Jiri Meirzel. Otros intérpretes demostraron sus probadas aptitudes: Vlado Müller (Kudrna) y Miroslava Machacék (el fiscal).

El guión de *El acusado* nos somete desde los inicios, con sus situaciones altamente estrambóticas, a dos colaboradores, y se le acusa de malversación y fraude al Estado. Durante los trabajos de construcción Kudrna estaba agotado por el exceso de áreas, un viceministro del ramo ejercía presiones, y pesaba sobre él la alta responsabilidad de concluir a tiempo la obra. Para llevar término el proyecto acude al pago de horas extras, y de este mecanismo se valen sus subalternos Potucek y Zelenka para intrinsecarse.

El protagonista, quien no se considera culpable de los cargos,

El personaje central de la película, Josef Kudrna, es director de una importante central hidroeléctrica recientemente construida y, junto a dos colaboradores, se le acusa de malversación y fraude al Estado. Durante los trabajos de construcción Kudrna estaba agotado por el exceso de áreas, un viceministro del ramo ejercía presiones, y pesaba sobre él la alta responsabilidad de concluir a tiempo la obra. Para llevar término el proyecto acude al pago de horas extras, y de este mecanismo se valen sus subalternos Potucek y Zelenka para intrinsecarse.

El protagonista, quien no se considera culpable de los cargos,



ÓMNIBUS NACIONALES

Realizan esfuerzos por disminuir afectaciones

LA SOLUCIÓN futura está en la producción cubana del parque de vehículos. Se crean condiciones para que el ferrocarril transporte un mayor número de viajeros

Por CLARIBEL TERRÉ MORELL

ÓMNIBUS NACIONALES es hoy una de las empresas transportistas que mayores dificultades presenta, con cerca de 263 vehículos parados de los 798 que integran su parque.

La falta de piezas de repuesto y en especial de neumáticos radiales para los HINO del servicio especial, obliga de nuevo a tomar medidas, entre las que se prevé la disminución de viajes.

El parque de IKARUS, la otra marca con que cuenta esta empresa, anteriormente en una situación mejor, presenta hoy similares problemas que los HINO y el déficit también de neumáticos, cajas de velocidad y motores, fundamentalmente, incide en el servicio.

Este año se inició con un cumplimiento del 95% de la programación durante enero, y de salida en hora al 89%, pero ya en los primeros 9 días de febrero se computaron 37 fallos y 128 atrasos de salidas, cifra que ha ido en aumento.

"En estos momentos no es fácil una recuperación, atendiendo al estado de los equipos, la mayoría con 10 años de explotación y ya necesitando reponerse, pero se trabaja en ese sentido", aseguró José Romay, director de la empresa.

No obstante, los trabajadores de talleres de Ómnibus Nacionales laboran fuertemente a partir de una tradición reconstructora, aunque a pesar de ese esfuerzo los afecta la falta de piezas.

Actualmente 60 carros están parados por falta de motores y la empresa solo recibe un promedio de 10 reparados mensualmente, cuando las necesidades reales sobrepasan los 40.

A estas dificultades objetivas se suman otras incidencias como es la falta de oxígeno y acetileno y de diferentes tipos de aceites.

LA SOLUCIÓN: ÓMNIBUS HECHOS EN CUBA

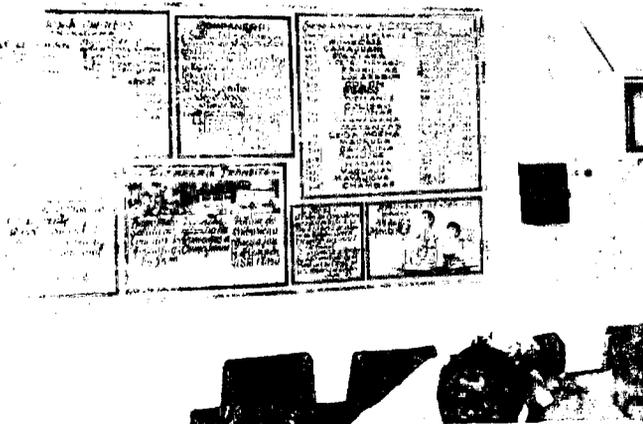
La fabricación el pasado año de los primeros ómnibus nacionales para distancias largas en la productora habanera *Evelio Prieto* y su continuación durante 1989, será la solución futura para esta situación, pero no inmediata.

Al atravesar todavía el período de pruebas y ajustes no se puede contar con un trabajo sistemático de los ómnibus terminados hasta tanto no pase un tiempo, según los mecánicos de la empresa. El primero de estos, por su calidad, se está utilizando como carro escuela.

Por tanto, la situación sigue difícil aun cuando se apliquen las nuevas medidas que se unirán a la reducción al mínimo del servicio de fletes y la desaparición del servicio especial a Pinar del Río y Matanzas.

Las deficiencias de este tipo de servicio tendrán que ser suplidas por el ferrocarril, para lo cual continúan creándose condiciones.

Panorama de tres agencias de pasajes de Omnibus Nacionales, cuyo trabajo esmerado las sitúa entre las mejores del país y hace exclamar, tres eran tres y todas son buenas



La pequeña agencia de Caibarién y sus murales actualizados, véase el televisor en el fondo.

CAIBARIEN

La agencia de Caibarién es un poco más grande. Aquí laboran cinco compañeros; tres hombres y dos mujeres, además del administrador. Antes eran once los empleados y ahora con tan escueto personal siguen desempeñando todas las funciones inherentes a la agencia. Poseen tres taquilleros, departamento de equipaje y otro de limpieza.

La agencia ofrece tres viajes de ómnibus que nacen allí, tres que pasan por allí, dos del servicio intermunicipal Santa Clara-Morón y dan ochenta y dos asientos diarios en total.

Se puede conocer sobre el esfuerzo desplegado por este colectivo y su administrador Pedro Rodríguez en particular, cuando se conoce que la agencia estaba en un local en mal estado el cual se derrumbó y entonces le dieron el de una funeraria desactivada y maltrecha.

Hoy ya nadie puede reconocer el antiguo inmueble y si observar lo funcional de la agencia. Por ser amplia, hasta un pequeño espacio para descanso de los choferes tiene y su salón de reuniones.

El administrador ha logrado que los choferes hagan trabajo voluntario para reconstruir la terminal. Hubo uno que donó ocho días de sus quince de vacaciones para laborarlos allí. Los choferes no pertenecen a la agencia. Este vive en Caibarién y se solidarizó con el proyecto, pero también otros lo hicieron, además de los propios trabajadores de la agencia.

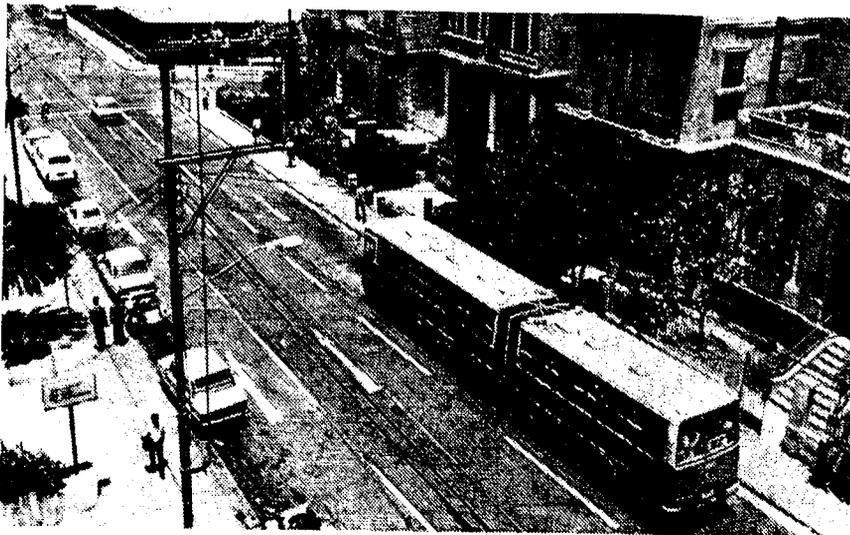
Nos cuentan, que el público al principio estaba reticente al local, pero su remodelación, su nuevo aspecto, confort y todo lo logrado, han borrado el pasado. Hoy tienen todo cuanto necesita una agencia y orden, limpieza, higiene, ventiladores, televisión, en fin los diferentes aspectos necesarios para la labor diaria.

Lorenzo Santana y Basilio Ramos laboran hace muchos años en la pequeña estación y también en el transporte, según ellos su vida es el trabajo en este lugar, incluso Basilio dice que toda su familia es transportista, y con qué orgullo.

Bueno compañeros, que les ha parecido conocer sobre algunas de nuestras pequeñas agencias de pasajes de Omnibus Nacionales. Tal vez muy pronto visitemos otras.

Leonor García

CIRCULARAN OMNIBUS ARTICULADOS EN OTRAS RUTAS DE GUANABACOA



Las rutas 5 y 195, de la terminal de Guanabacoa, serán operadas con ómnibus articulados, la primera a partir del viernes 10 y la segunda en días sucesivos.

Un total de 30 carros, 17 para la 5 y 13 para la 195, permitirán incrementar la transportación de pasajeros y en general mejorar este servicio que parte de esa localidad capitalina.

Para llevar a hechos este propósito fue necesario ampliar algunos radios de giros en vías céntricas de Guanabacoa, recomendación hecha por la sección técnica de Tránsito de la PNR ejecutada por el órgano de gobierno de ese municipio.

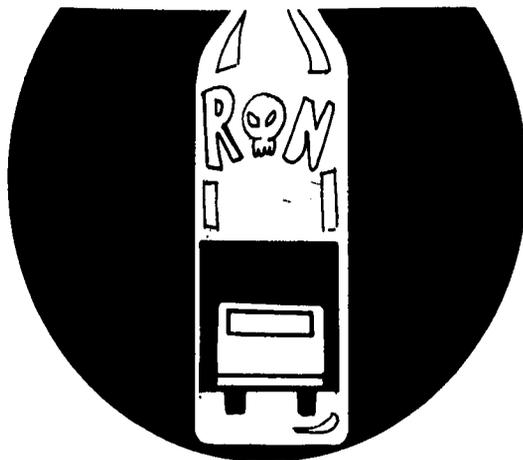
También ha sido imprescindible realizar variantes en el itinerario de ambas rutas. Tanto la 5 como la 195, en recorrido hacia sus destinos, transitarán por las calles Corral Falso, San Francisco, Máxi-

mo Gómez hasta Pepe Antonio, donde continuarán normalmente sus respectivos itinerarios.

Dejarán de parar en Aranguren-Camarera y lo harán ahora en Corral Falso-Corona y Corral Falso-San Antonio.

Al regreso, la 5, procedente de la calle Corral Falso tomará por San Francisco, Máximo Gómez, Pepe Antonio, Rafael de Cárdenas (conocida también como Candalaria) hasta Aranguren y de ahí continuará su recorrido normal.

La ruta 195, de regreso del Vedado, se incorporará en territorio guanabacoense a Romay, Castanedo, Venus, Lebreo y Aranguren para seguir el itinerario original. Debido al cambio no tendrá paradas en Estrada Palma y Santo Domingo, Pepe Antonio y Candalaria, Máximo Gómez y Nazareno, incluyendo las existentes ahora en Venus y Lebreo.



IRRESPONSABILIDAD CRIMINAL

por René Rodríguez Castellanos

Colaborador

SIEMPRE que se hace un análisis de la accidentalidad, en ocasión de conducir vehículos por las vías públicas, sobresale como una de sus principales causas el llamado adelantamiento indebido, y es que precisamente constituye esta violación una de las más graves que pudiera cometer cualquier chofer.

Para ilustrar sobre la alta peligrosidad de esta infracción basta señalar que durante el período enero-febrero de 1988, se produjeron en el territorio de Sancti Spiritus un total de 81 accidentes con un saldo de 25 personas muertas y de ellas 12 cuya causa desencadenante fue el adelantamiento indebido.

El saldo más costoso legado hasta ahora a causa de esta infracción fue el accidente ocurrido el día 22 de enero a las 10:45 p.m., en el kilómetro 423 de la Carretera Central, banda Ciego de Avila, cuando chocaron de frente un ómnibus Hino con 42 pasajeros y un vehículo Kamaz perteneciente a la ECOI-16 de Camagüey y resultaron 11 personas muertas de inmediato, entre ellas ambos conductores.

Transcurrido el tiempo y avanzadas las investigaciones del caso, consultamos las actuaciones obrantes en el expediente de fase preparatoria y constatamos que el conductor del vehículo Kamaz, responsable de la violación, al momento de adelantar a otro móvil que circulaba en su misma dirección, lo hizo con las luces apagadas —totalmente oscuro— y no tuvo en cuenta que de frente, en sentido contrario, circulaba el ómnibus Hino, perteneciente a la Empresa de Omnibus Nacionales que cubría itinerario Esmeralda-Habana.

Testigos sobrevivientes afirmaron que el hecho de circular el Kamaz con las luces apagadas no permitió al conductor del ómnibus prever el inminente peligro ni maniobrar para evitar la colisión.

En el informe pericial emitido por especialistas del Laboratorio de Criminalística del MININT se corrobora que el chofer del Kamaz tenía una concentración de 180 miligramos de alcohol etílico en sangre, equivalente a un estado de embriaguez que lo incapacitaba para conducir.

DE

10:	9:30 TR-RP	ción: Ni más ni menos
10:	10:30	Serie Doña Beija (Bra-
10:	10:	sill) Capítulos 84 y 85
11:	11:46	Boletín resumen
11:	11:	(rep)
11:	11:	TEL
6:	6:00	Para los niños. La pri-
6:	6:	mavera de Rex (c). La
6:	6:	bronca (c). Limpieza de
12:	12:	aventuras (c). Aventuras
1:	1:	de Guaso y Carburo (c).
7:	7:	Cuentos de la señora
7:	7:	Santana (c). Aquella Re-
7:	7:	pública (c). Páco Perico
7:	7:	en el oeste (c)
7:	7:00	Arcoiris musical (c) (e)
8:	7:30	Hermanos (c) Cap. 35
8:	8:00	NTV (c)
11:	8:32	Tren de noviembre (c)
11:	9:03	Escriba y lea (c) (e)
11:	9:30	En tres minutos (c)
11:	9:33	Cántalo pero bailalo.
		Con: Orquesta Jorlin y

8:57	Revista de la mañana
10:00	Cocina al minuto. Tema:
10:20	Ejercicios aerobios (es-
10:30	Revista juvenil Mira
11:30	Matinée infantil: filme:
11:30	Sandokan contra el Leo-
11:30	pardo Sarawak (aven-
1:30	Serie Selectiva de beis-
1:30	bol (doble juego). En-
1:30	cuentro entre los equi-
1:30	pos Pinar del Río y Ciu-
1:30	dad de La Habana des-
1:30	de el estadio Latinoo-
1:30	mericano
1:30	Septimo arte: Noticiero
1:30	ICAIC, documental: Sie-
1:30	rra del Rosario (Cuba)
1:30	animados: La hija del
1:30	Sol (URSS). Competen-
1:30	cia en el polo (Polonia)
1:30	NTV
1:30	Programa de participa-



DE GUANAJAY A GUANABACOA

Por JOIZ



Ya llegaron. Están lindos. Y, sobre todo, van a resolver bastante. Claro, falta mucho todavía para dejar como reliquia histórica de tiempos vencidos el sabroso monólogo de Carlos Ruiz de la Tejera sobre las guaguas. Pero, alzaron la alegría estos 30 ómnibus articulados que no cayeron del cielo sino que vinieron de la Evelio Prieto, de Guanajay. Guanabacoa se puso las botas: las rutas 5 y 195 fortalecidas como pesista prometedora.

Y los vamos a cuidar. Fíjate que, como son tan largos y especiales, tipo acordeón, hay que evitar que el recorrido le ponga la música... se han variado los recorridos, y los giros innecesarios en algunas calles han sido lanzados al adiós. Tienen que durarnos. Oye, por nosotros y por los compañeros de la empresa, que se fajaron por los palos para cumplir. Debemos respetar tanta batalla. Y... me voy, ahí viene mi a... digo, mi guagua.

DE GUANABACOA A GUANAJAY

Muchacho, terminé loco la jornada de ese día, aunque más temprano, hasta alcancé un poco de sol y todo. Iba echando un pie: hoy sí llego temprano, me dije, para que Yunisey no me ponga cara de poncha'o con las bases llenas y

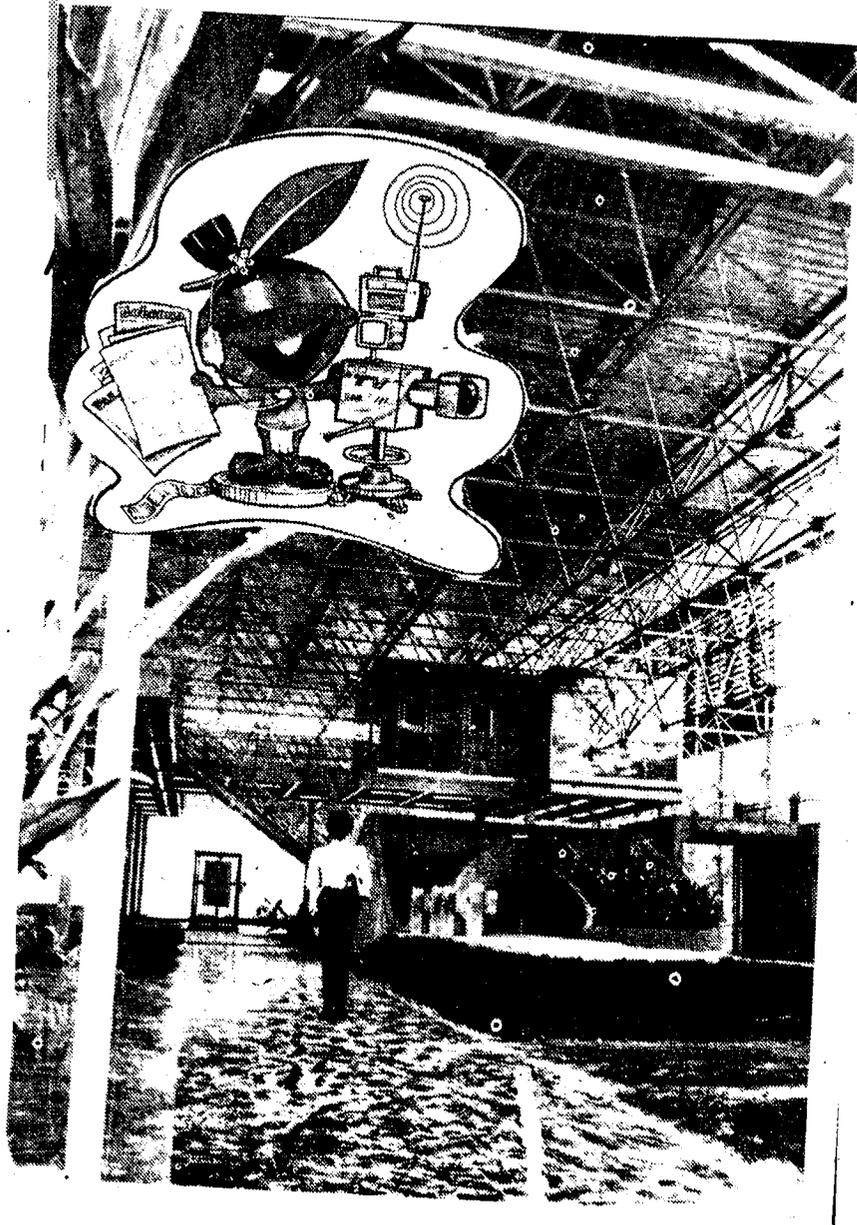
la de la victoria en el tercer saco. Le he llegado tarde todo este mes y, a veces, no he podido ir por allá; un telefonazo, con su melaito y eso, ya...

Loco salir, como te dije: había sudado de lo lindo con el lío de la última guagua. Cumplimos, compadre, cumplimos; no podíamos fallar. Bueno, me baño, se acabó tanto sudor, que me traía matadito, aunque me quedó algo del cansancio. Salgo y agarro para la casa de mi novia. Cuando paso por la tienda, una Vanessa me echa tremenda reata... No pienses mal, ese es el nombre de una trusa que fabrican por allá, en Guanabacoa.

Acababa de cobrar, como aquel que dice... Pude comprarla. Morada, que hace juego con la piel de mi muchacha. En cuanto le di el paquetico a Yunisey fue a abrirlo con las manos rápidas que se equivocaban y, al fin, la trusa se te reflejó en la iluminación de la cara. Me regaló esa sonrisa única que es solo para mí. Y yo le mandé un abrazo a la gente de Guanabacoa. Linda trusa, tú... Ella la va a estrenar conmigo en la Acampada Nacional de la base La India. Tenemos vacaciones y la cosa será en grande. Aquello sí será fiesta.

...ente esta terminada. Queda ahora lo
... es razón de ser de la instalación: "mon-
... exposiciones.
En la foto, trabajadores del MICONS, quienes día
noche arman estructuras, paneles y otros elemen-

lones.
Delicadeza y r
yen para los "m
tivo que no puec
po corre veloz y



ese moderno medio de transpo...

Buscar soluciones nacionales a los problemas del transporte

AFIRMO FIDEL en la Asamblea Nacional del Poder Popular. Aprobado por unanimidad el informe del MITRANS y el dictamen correspondiente

EL COMANDANTE en Jefe, Fidel Castro, llamó a buscar soluciones nacionales a los problemas del transporte, durante la discusión del informe de rendición de cuenta de ese organismo ante el cuarto periodo de sesiones de la tercera legislatura de la Asamblea Nacional del Poder Popular, que se efectúa en el Palacio de las Convenciones.

El Primer Secretario del Partido señaló que se trabaja aunadamente en todas las ramas, y explicó que la situación del transporte obliga a buscar respuestas prácticas, como la fabricación de motores Taíno, las cajas de velocidad Wilson y de ómnibus, así como el desarrollo de la industria naval y de los ferrocarriles.

Refiriéndose a la situación de la capital especificó que se están tomando en cuenta diferentes criterios para la construcción del metro, atendiendo a que se requiere sacrificar un buen número de obras para dedicar los esfuerzos a la construcción de ese moderno medio de transpor-

te cuando aun después de terminado un alto por ciento de la transportación tendrá que seguir realizándose por otras vías.

Numerosas intervenciones sobre el informe del MITRANS se produjeron entre los diputados presentes, antes de ser sometido a votación y aprobado por unanimidad, junto con el dictamen correspondiente.

Un momento emocionante motivó la información de Severo Aguirre, presidente en funciones del máximo órgano de Gobierno, de la firma en la ONU del acuerdo sobre el conflicto de Africa sudoccidental.

Inmediatamente todos los diputados e invitados se pusieron de pie y aplaudieron. Severo Aguirre señaló que en ese momento de especial significación era justo saludar a nuestros heroicos combatientes internacionalistas y al Comandante en Jefe, Fidel Castro.

El Parlamento aprobó la propuesta de liberación de Luis Méndez Morejón, secretario del órgano, quien pasará a desempe-



ñar otras importantes funciones y dio la bienvenida a Efigenio Ameijeiras, nuevo diputado por Centro Habana.

Al cierre de esta edición comenzaba el análisis de la nueva Ley General de la Vivienda. Para hoy, está prevista la rendición de cuenta del municipio especial de

la Isla de la Juventud y los proyectos de leyes del Plan Unico de Desarrollo Económico y Social del Estado para 1989 y del Presupuesto del Estado para el propio año. (José Marcos; foto: Lazo)

(Más información en páginas 9 y 12)

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Experiencia compartida

Por STALINA PEREZ
Foto: CARLOS MAYOL

La experiencia tiene alas y vuela; si no lo cree, pregúntele a cualquiera de los 13 miembros de la brigada de mecánicos y electricistas de Villa Clara, o a algún que otro compañero de la terminal de ómnibus urbanos de Diezmero.

Sí, en tiempo récord y con escasos recursos los villaclareños pusieron en circulación 60 vehículos —26 de los cuales llevaban parados más de un año—, y dieron muestra de lo que representa aprovechamiento de la jornada laboral en grado superlativo; ellos a su vez enriquecieron sus conocimientos a través de la técnica.

No vinimos solamente a reparar ómnibus y a predicar con el ejemplo —opina Jorge Quintana, mecánico de la terminal de Santa Clara— tomamos de los capitalinos todo lo que pudiéramos adicionar a lo que ya sabemos. El doble carácter del trabajo desplegado en la base ha dado sus resultados.

A modo de ejemplo, entre los mecánicos el idioma es único; sin embargo, para los villaclareños el lenguaje del sistema de los equipos Ikarus fue nuevo —ellos sólo conocían los Leyland y los Girón— pero no fue obstáculo en la tarea encomendada.

En Diezmero, por su parte, con la llegada de este colectivo —argumenta Jorge Castillo, secretario del comité del Partido en la base— formamos nuestra brigada de chapistería para dar salida a los carros reparados por los villaclareños;



ahora tenemos en mente agrupar a algunos mecánicos y electricistas y dar continuidad al trabajo iniciado por ellos en el salvamento de los carros muertos.

Así ven los representantes de ambas provincias la labor ejecutada en este centro, y los capitalinos reconocen que hasta cierto punto de Villa Clara llegaron también educadores.

Para la organización no hay recetas —expresa el ingeniero Félix Zaguirre, responsable del grupo— estructuralmente el trabajo es similar, por lo que se desprende que lo fundamental ahora es crear conciencia ante el trabajo. El enfermo necesita tiempo para recuperarse.

Tres meses fueron suficientes para reafirmar que el trabajo en serio ennoblece al hombre, que la colaboración da sus frutos, que el triunfo depende en buena medida de la voluntad y que para cruzar la barrera de lo real a lo maravilloso el camino es uno y no permite retrocesos.



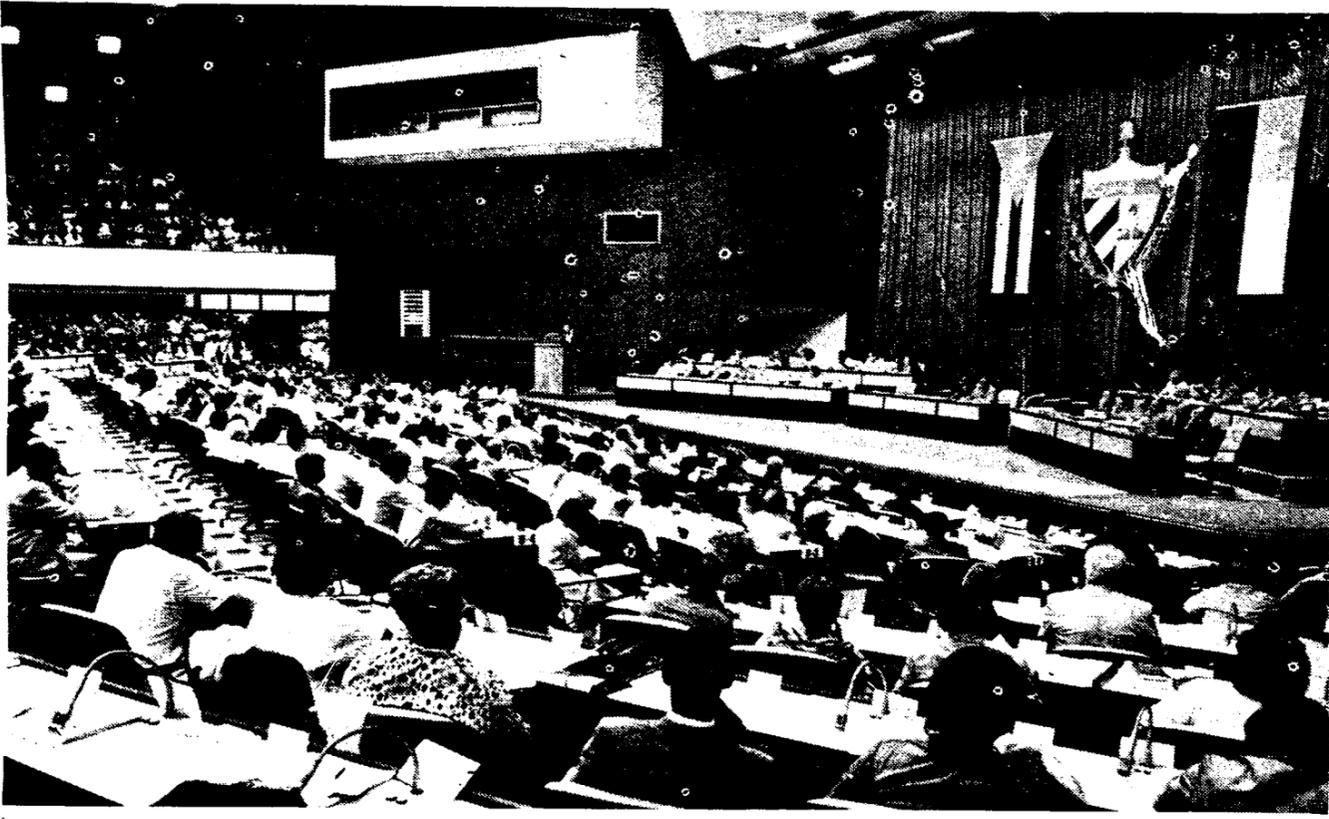
...ción por el pago de los ómnibus, ante lo cual Fidel signifi-
 Chávez también analizó los bajos índices de recauda-
 ción del Poder Popular en la capital.
 del país, fueron destacados por el presidente de la Asam-
 blea del Poder Popular en reparaciones desde otras provincias
 nal especializado en reparaciones desde otras provincias
 un no se alcanza la cifra necesaria, y la llegada de perso-
 El aumento del número de viajes en la capital, aunque
 rados producidos en Guantánamo.
 que debe culminar con la incorporación de los
 a organismos no es una solución que puede extrañarse y
 Fidel planteó que el apoyo con ómnibus pertenecientes
 combustible, al utilizar petróleo.

...ne un racimo "fuera de tiempo".
 estrechos, lo que permitiría un considerable ahorro de
 mente Girón VI o microbuses que cubrirían itinerarios
 plantar un sistema de ómnibus más pequeños preferen-
 ndaó Fidel. Y preguntó si no era más económico im-
 dedicados a lo que se llama taxis ruter, por los que
 En Ciudad de La Habana hay 11 rutas con 192 autos
 os cuales se incorporarán al servicio en la capital.
 es de Milán, Italia, cedidos por la alcaldía de esa ciudad.
 Próximamente llegarán a Cuba 30 ómnibus proceden-
 bras comenzadas y no terminadas" —afirmó Fidel.
 "Como un principio tenemos que ir terminando las
 orque incide en la moral de trabajo.
 o solo de desgracia económica, sino también política.
 Hasta enero, las plantas desca-
 Hurrió con una planta de prensa, y calificó esta situación
 a construir un comedor y quedó paralizado, al igual que
 to y la floración al mismo tier-
 Fábrica Evelio Prieto, en La Habana, donde se comenzó
 De la floración a la madurar
 Comandante en Jefe, quien puso de ejemplo el caso de
 en las entidades del transporte fue reafirmada por
 Todos los meses se procede
 "decir, durante febrero, marzo, abri-
 la la
 rocoso delicado cortarle la
 para que haya floración.
 Los cuidados tienen que ser fi-
 Los fro Chávez, presidente de la Habana, quien dio a con-
 de la Asamblea Provincial.
 una mala calidad de las vías en la capital fue señalada
 a del
 igitar y mantener el regadío por
 requiera.

MOT

Reconocen esfuerzos de los transportistas para resolver los problemas de ese sector

RINDE CUENTA el MITRANS ante la Asamblea Nacional del Poder Popular, que se efectúa en el Palacio de las Convenciones. Intervino Fidel en varios puntos del debate



UN RECONOCIMIENTO a todos los trabajadores del transporte, principalmente a los relacionados con las actividades marítimas, portuarias y ferroviarias, que a pesar de los problemas afrontados por este servicio han laborado arduamente por resolverlos, hizo llegar la Asamblea Nacional del Poder Popular en su primera sesión de ayer en el Palacio de las Convenciones.

Al rendir cuenta ante el máximo órgano de Gobierno Diocles Torralbas, ministro de Transportes, señaló que desde julio hasta la fecha se gestó un poderoso movimiento de masas, estimulado también por la celebración del IV Congreso de Trabajadores del Transporte y el III de Marina Mercante, Puertos y Pesca, que obtuvo resultados concretos.

El informe central presentado y aprobado en el cuarto periodo de sesiones de la tercera legislatura tomó en consideración la situación de la transportación interna de carga y la cadena puerto-transporte-economía interna, el servicio de ómnibus urbanos, los taxis y el ferrocarril, así como el desarrollo de la flota mercante.

Tomando en cuenta las dificultades, agravadas durante este año, el propio documento recoge las posibles soluciones, enfatiza en las medidas concretas que dependen de la voluntad del hombre y analiza cómo aplicarlas, contando en buena medida con nuestros propios recursos.

El dictamen, elaborado por la Comisión de Industria, Transporte y Comunicaciones de la Asamblea Nacional, ratificó y profundizó en lo planteado por el MITRANS y recomendó trabajar, de conjunto con los sindicatos, en la solución de problemas que tienen que ver con el ausentismo y el desaprovechamiento de la jornada laboral en algunos centros.

Alertó sobre la importancia de garantizar las inversiones aprobadas, fundamentalmente las portuarias y ferroviarias, con la participación de otros ministerios, así como acerca de la necesidad de garantizar la recuperación y reconstrucción de piezas y agregados imprescindibles para el transporte.

Ahora se impone mejorar la calidad de los equipos ferroviarios, la limpieza e higiene de estos medios, de las restantes de la esfera y de las instalaciones que prestan servicio.

Eliminar los hechos delictivos que aún subsisten en el transporte es otro de los imperativos del momento, según el dictamen, así como la incorporación creciente de los logros científico-técnicos.

Ideas novedosas puestas en práctica, como el cobro mecanizado de los ómnibus urbanos en la provincia de

Cienfuegos, deberán tenerse en cuenta para su aplicación posterior.

Otros temas importantes relacionados con la esfera del transporte, sobre los cuales el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros ha tomado acuerdos están referidos al uso de los autos estatales, la producción de ómnibus y la importación de estos equipos, la fabricación en el país de los motores Taíno y las cajas de velocidades Wilson.

No menos importantes resultan la próxima institucionalización de la cadena puerto-transporte-economía interna, el programa de desarrollo de la flota internacional y la construcción de nuevas bases para ómnibus, principalmente en la capital.

EL FERROCARRIL, EL TEMA MAS DEBATIDO

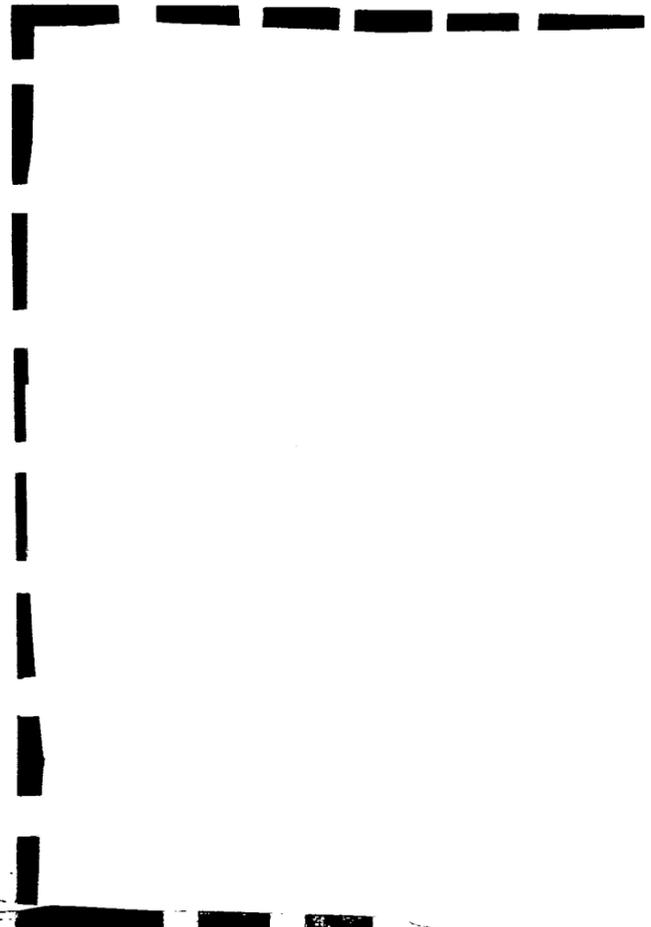
La situación actual del ferrocarril y su programa de desarrollo estuvieron en el centro de los debates. Existen hoy problemas que requieren inmediata solución. Al respecto los delegados intervinieron sobre violaciones y mal uso de este medio, y la fabricación de coches en nuestro país.

Para nadie es un secreto las limitaciones que aún perduran en lo que deberá ser el transporte del futuro cubano. Sin embargo Diocles Torralbas señaló que el próximo año será necesario crear varios prototipos de coches de primera para fabricarlos en el país, a fin de que en el próximo quinquenio toda la reposición salga de nuestros talleres.

El Comandante en Jefe se interesó por conocer los problemas del incumplimiento de los itinerarios y se le explicó que se debía, entre otros problemas, a dificultades con las locomotoras, por la falta de piezas de repuesto que aún hay que importar y los convenios, que no siempre son favorables.

También se expusieron por los diputados insuficiencias en el servicio ferroviario, que será necesario ir erradicando gradualmente con la diversificación de los equipos y los itinerarios.

La situación de la fábrica de traviesas de hormigón, en Villa Clara, una inversión retardada que desde su inicio ya era obsoleta también ocupó la atención en la sesión de la mañana. Fidel orientó trabajar rápidamente y —después de su modernización y puesta en marcha con óptimas condiciones— laborar en la reducción de la plantilla de más de mil trabajadores, para dejar solo los que garantizan la calidad del proceso productivo.



La mala calidad de las vías en la capital fue señalada Pedro Chávez, presidente de la Asamblea Provincial del Poder Popular en Ciudad de La Habana, quien dio a conocer los trabajos que se realizan para garantizar su reparación.

La necesidad de atender mejor las obras y las intervenciones en las entidades del transporte fue reafirmada por el Comandante en Jefe, quien puso de ejemplo el caso de la Fábrica *Evelio Prieto*, en La Habana, donde se comenzó a construir un comedor y quedó paralizado, al igual que ocurrió con una planta de prensa, y calificó esta situación no solo de desgracia económica, sino también política, porque incide en la moral de trabajo.

“Como un principio tenemos que ir terminando las obras comenzadas y no terminadas” —afirmó Fidel.

Próximamente llegarán a Cuba 30 ómnibus procedentes de Milán, Italia, cedidos por la alcaldía de esa ciudad, los cuales se incorporarán al servicio en la capital.

En Ciudad de La Habana hay 11 rutas con 192 autos dedicados a lo que se llama taxis ruterios, por los que indagó Fidel, y preguntó si no era más económico implantar un sistema de ómnibus más pequeños preferentemente Girón VI o microbuses que cubrieran itinerarios estrechos, lo que permitiría un considerable ahorro de combustible, al utilizar petróleo.

Fidel planteó que el apoyo con ómnibus pertenecientes a organismos no es una solución que puede extenderse y que debe culminar con la incorporación de los articulados producidos en Guanajay.

El aumento del número de viajes en la capital, aunque aún no se alcanza la cifra necesaria, y la llegada de personal especializado en reparaciones desde otras provincias del país, fueron destacados por el presidente de la Asamblea del Poder Popular en la capital.

Chávez también analizó los bajos índices de recaudación por el pago de los ómnibus, ante lo cual Fidel significó que es preciso buscar soluciones para que no se pierdan por este concepto millones de pesos: “Hay que poner orden, aunque haya que poner un hombre en esta tarea” —dijo.

La importancia de contrarrestar las actitudes negativas que se suscitan en el transporte fue el último aspecto tratado en la sesión de la mañana, como parte de la rendición de cuenta del MITRANS. (Claribel Terré Morell)

EN ÓMNIBUS URBANOS



SALVAR EL OFICIO

SE APRECIA un sostenido trabajo para darle el real valor a cada uno de los oficios relacionados con el servicio de ómnibus urbanos.

Por CLARIBEL TERRÉ MORELL
Foto: DANIEL FONTE

SOLO EN LA capital, en el servicio de ómnibus urbanos hay plazas para cerca de 900 choferes y una cifra similar de mecánicos de cuyos esfuerzos dependerá, en buena medida, la estabilización del transporte.

En estos momentos se realiza un ingente proceso de captación, que incluye a los desmovilizados de las FAR y a todos aquellos con aptitudes para desempeñar semejante función. Se necesitan choferes y también personal de talleres, mecánicos, electricistas, chapistas, etc. Todos cursarán estudios en la *Escuela de Capacitación Técnica Antonio Díaz Santana*, perteneciente a la Empresa de Ómnibus Urbanos en Ciudad de La Habana.

Al completarse la plantilla y crear la fuerza de apoyo podrán eliminarse las irregularidades que por falta de personal hoy subsisten, porque no solo el deterioro del parque de vehículos incide en la actual situación del transporte, sino también, y con fuerza, la carencia de personal.

Durante este año se hace determinante solucionar ese problema, teniendo en cuenta que se abrirán tres nuevas bases que reforzarán este servicio y que necesitan fuerza calificada.

Paralelamente al proceso de capacitación y adiestramiento de los nuevos, se pretende que todos los

trabajadores de la empresa que la abandonaron retornen, al tiempo que se comienza una labor de saneamiento y fortalecimiento de las filas de ómnibus urbanos.

Diferentes problemas arrastrados durante años y agudizados en los últimos, trajeron junto a la deserción un resquebrajamiento de la disciplina del trabajo y falta de interés por laborar en esos puestos.

Hay que reconocer que se descuidó todo el trabajo, inclusive el de captación, y la atención al hombre no ocupó el lugar que era necesario. Sin embargo, este año comenzó bien en ese sentido y se prevé continuar de esta forma, unidos la empresa y el sindicato.

El trabajo que se avecina no resulta fácil, hay ahora que luchar contra una mala fama, a veces ganada injustamente, pero si basada en la aguda situación que presenta el sector.

Aún no todo está resuelto, subsisten algunas dificultades que desaparecerán paulatinamente; para ello se estudian medidas que, de aplicarse, redundarán en beneficio del personal de ómnibus urbanos, como son, entre otras, la disminución del tiempo de trabajo de los choferes y el aumento del descanso.

En sentido general, se aprecia un sostenido trabajo para eliminar las dificultades de esta empresa y darle el real valor a cada uno de los oficios relacionados con el servicio de ómnibus urbanos.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

EL CUIDADO DE LOS ÓMNIBUS URBANOS

¿UN FENÓMENO RARO?

Por CLARIBEL TERRÉ MORELL

EL CUIDADO de la población al primer lote de ómnibus FIAT italianos puestos en función del transporte urbano en la capital, trae por estos días numerosos comentarios positivos que contrastan con el maltrato de que es objeto el resto del parque.

Hay quienes afirman que en los FIAT esto último no pasa porque recorren menos cantidad de kilómetros y dan menos viajes, unido a que el propio mecanismo del ómnibus impide su funcionamiento si no es a puertas cerradas.

Incluso existe el criterio de que las guaguas italianas, por ser extranjeras y de un modelo no utilizado hasta ahora en Cuba, imponen por sí solas el respeto. Detengámonos aquí, porque es incuestionable el alivio que representa la donación de estos ómnibus, pero los que se fabrican en el país merecen igual respeto.

Durante el pasado año, en la productora habanera *Evelio Prieto* se hizo historia al fabricar en tiempo récord 350 articulados, de ellos 250 para la capital.

Cientos de obreros de esa empresa y de otras muchas del resto del territorio nacional, como la *Paco Cabrera*, en Las Tunas, aportaron horas de trabajo voluntario e inclusive donaron sus vacaciones para cumplir con el compromiso.



El país dispuso de una cantidad de divisas libremente convertibles para comprar lo que fuera necesario y contribuir a estabilizar la situación durante este año, esfuerzo que no cumplirá su objetivo si lo que compramos luego no lo cuidamos.

Es cierto que causan irritación las continuas demoras y roturas del parque de ómnibus en servicio, aunque el número de viajes aumenta paulatinamente y con ellos la necesaria recuperación, pero eso no justifica el maltrato a esos equipos, que a nadie más que a nosotros perjudica.

No es ocioso volver a insistir sobre la necesidad de que cada cual se convierta en celoso guardián del cuidado de los ómnibus ya sean pasajeros, choferes, inspectores, en fin, todo el pueblo.

No considero que sea un fenómeno raro esa actitud hacia los equipos FIAT italianos, porque antes el pueblo hizo lo mismo con las guaguas de organismos, que apoyaron el servicio durante varios meses, pero sí resulta indicativo de la necesidad de no olvidar el esfuerzo de quienes trabajan y aseguran el resto del parque para que todos podamos tener un servicio eficiente.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Fábrica de la Habana
21/feb/89

Avanza producción de ómnibus articulados



En la terminación del lote de ómnibus se trabaja intensamente

En los momentos en que circule esta edición la fábrica de ómnibus **Evelio Prieto** habrá dado los toques finales a la primera fase de producción del último de los 80 equipos articulados planificados para el año, entre los que se incluyen los 50 destinados a la capital.

Como los 245 entregados en 1988, estos son muestra de calidad a toda prueba, que comienza en las bases donde cuidar la que tenemos es un deber, y la tarea no se circunscribe al mantenimiento riguroso cada 5 mil kilómetros.

Las terminales San Agustín y Alamar, favorecidas con la distribución de los ómnibus articulados, son ejemplos en cuanto a mantenimiento y cuidado de esos equipos; allí los índices de rotura son mínimos.

Un periplo por esas terminales y un intercambio de opiniones con choferes y mecánicos del ISPJAE, otro de los centros que refleja índice satisfactorio de aprovechamiento del parque, demuestra que lo fundamental para elevar el coeficiente de disposición técnica es el control constante sobre los equipos.

Acotando los resultados de la última semana en esa terminal el promedio de articulados que entraron a primera hora a taller, por una u otra causa, fue de uno, de los 36 con que cuenta el centro.

Celo profesional aparte, el trabajo del taller es superior al que se realiza en plataforma, particularidad que permite que el índice de disposición técnica, en general, aumentara de 85,9 por ciento —promedio planificado— a 89.

Omnibus que circulan bajo las series 4461, 4362 y 4368 son la imagen de sus conductores, quienes hacen gala y propaganda a los vehículos producidos en Guanajay.

Los problemas de suministro de piezas y elementos que conforman el equipo no han impedido que la **Evelio Prieto** responda una vez más, y aunque se ha demorado un poco la entrega, todavía están a tiempo de poner a disposición de la población nuevos carros de calidad incuestionable.

Stalina Pérez
Foto: Ney

JURADO RESPONSABLE DEL TRAGICO ACCIDENTE DE TRANSITO EN GUANABACO

El arquero FERNANDO GRINAN
defendiendo los "tres palos", po
equipo Ciudad de La Habana ig
gol con la selección nacional de
partido amistoso celebrado en el
Marro.

El saldo del encuentro arrojó
vorable a Costa Rica, aunque las
que empató. Los ticos generaron
tuaciones de peligro, pero Grinan

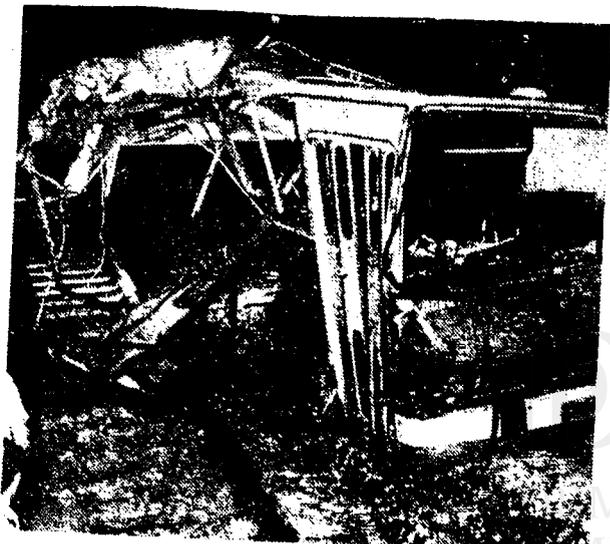
Grinan estuvo infranque



Foto: PEDRO LUIS DURAN
Por RAFAEL PEREDA DEL AMO

SABOREADO E

La grave situación en la
accidentalidad ferroviaria
demanda medidas urgentes.
Información en la 8



na de MALANDRU, brasilien
Bayamo 7-5181.
MISION, inglesa (12), Capri 61-
RAZONADA, norteamericana
, Cuba 61-8879.
COMO ANITA CAMACHO QUI-
LEVANTARSE A MARINO MEN-
venezolana (12), Esmeralda
1437, El Cano.
DAMA DEL CINE SHANGHAI,
silia (12), Favorito 7-2650, Rel.
51-2272, Erie 9-6090, Record 20-
1, Alba 20-2722, Auto Cine No.
del Mediodía, Central 91-1004,
riar 65-0150.
CHECHELA, UNA CHICA DE
RIO, argentina (12), Finlay 7-
DR Y MUSICA DISCO, checos-
ca (TE), América 61-2322, Cine
y 12 3-6906, Florida 9-4610, Los
44-
jeles 41-8070, Los Pinos 44-
3, Novedades 44-4036, Oasis 29-
11, Avenida 29-6020, Guanabo
-2440, Salón Rosa 082-2371, Si-
ley,
ICHACHO DE RIO, brasilien
, Neptuno 6-7293.
LLEGO, cubana (TE), Nuevo
rtinental.
MANOS DE SANGRE, nortea-
rica (16), Majestic 61-8922.
SAME MUCHO, brasilien (16),
arles Chaplin 3-3020.
SOLDADO DEL FUHRER, RDA
, Olympic 3-3711, Mar 41-5543,
nal 2-5515, Regla, Lido 20-7747,
ASCUBA, cubano-brasilien (12).

JUZGADO EL RESPONSABLE DE TRAGICO ACCIDENTE DE TRANSITO EN GUANABACOA

El pasado jueves 16 se constituyó la Sección Segunda de la Sala de lo Penal del Tribunal Popular Provincial de Ciudad de La Habana para juzgar al ciudadano Gilberto Almodovar Machín, responsable del trágico accidente ocurrido el 25 de junio de 1988 en el cruce ferroviario de la carretera de Barreras, municipio de Guanabacoa, que provocó el doloroso saldo de 29 fallecidos, 27 lesionados graves y 54 lesionados leves.

Como presidente en el juicio actuó el licenciado Danilo Rivera García, a quien acompañaron en la difícil misión los también licenciados Ramón Pérez Horta, Jorge Terry Menéndez, Ana Cristina López Fernández, Deisy Quiroga Hernández, César Morales Acosta y Simeón Rojas Hernández. Este último, en calidad de abogado de la Defensa.

Por la complejidad del caso, la gravedad de sus consecuencias y su trascendencia social, se dedicaron dos días a este proceso y se extremaron las medidas que garantizan la cabal observación de la Ley y la aplicación de la medida definitiva más justa.

Expresión muy concreta de ello fue la comparecencia de una larga lista de testigos —más de cien— entre quienes se hallaron numerosas personas que viajaban en aquella fecha en el ómnibus de la ruta 493 objeto de la colisión, el maquinista y el conductor del tren coche motor de la División Camilo Cienfuegos y los peritos y especialistas correspondientes.

Como planteara el representante del Ministerio Fiscal en sus conclusiones provisionales, el juicio oral evidenció que el accidente fue provocado por la imprudencia temeraria del acusado, quien no hizo la parada indicada en el cruce ferroviario, a pesar de que el maquinista del coche dio también las señales de aviso con suficiente tiempo, y provocó así que el tren se impactara contra la parte lateral central derecha del ómnibus, el cual quedó fraccionado y sobre cuyo techo cayó un poste de la línea eléctrica allí existente.

En consecuencia, el fiscal ratificó su solicitud de sanción: 10 años de privación de libertad, lo cual queda pendiente, pues el juicio resultó concluso para sentencia.

Es obligado para esta reportera, destacar la inconformidad manifiesta en el público allí presente respecto a la solicitud del fiscal, pero también lo es expresar que ello se ajusta a lo legislado sobre tales casos en el Código Penal vigente en nuestro país, el cual prevé como sanción para quien provoque la muerte de otra persona por infringir las leyes o reglamentos del tránsito, la de privación de libertad de uno a diez años.

Entendiendo como justa esa inconformidad del pueblo guanabacoense y su reclamo de que se tengan en cuenta las consecuencias que se derivaron de la irresponsabilidad del acusado, me atrevo a sugerir que se reflexione si procede o no modificar nuestra ley penal en dicho aspecto, de manera que la medida sea más severa cuando el responsable es un conductor de transporte colectivo, y cuando el accidente arroja un saldo tan dramático como el aquí expuesto.

Las alcancías perdidas

EN CIUDAD DE LA HABANA diariamente dejan de pagar el ómnibus un millón de pasajeros ¿Quién tiene la culpa?

Por CLARIBEL TERRÉ MORELL
Foto : F. PUÑAL

UNA ENCUESTA entre la población capitalina que usa el transporte urbano dio como resultado que la falta de alcancías en algunas de las puertas del ómnibus es uno de los principales pretextos para no abonar los 10 centavos.

Diariamente en la capital un millón de pasajeros deja de pagar el ómnibus, lo que significa 100 mil pesos dejados de recaudar en el día y 36 millones al año.

Pedro Castiñeira, jefe de operaciones de la Empresa de Ómnibus Urbanos (EOU), señaló que no se descarta tomar decisiones que den respuesta a lo antes señalado, y que estas dependen de la complejidad de la construcción de las alcancías y de sus sistemas de seguridad, además de la necesidad de aumentar el número de recaudadores.

No obstante, situó el ejemplo de las rutas de la base San Agustín, que presentan el mayor por ciento de recaudación en Ciudad de La Habana, contando solo con una alcancía en la puerta de entrada. "Está demostrado —afirmó— que la recaudación depende en primera instancia de la conciencia ciudadana y, en segunda, de la estabilidad del servicio".

Indicó que la EOU está tomando medidas, entre ellas el apoyo de supervisores que se han situado en la ruta 19, que cubre el recorrido Cerro-La Habana Vieja, con resultados alentadores, pero aún insuficientes, principalmente en las horas pico, cuando el ve-

hículo recibe mayor cantidad de pasajeros.

A pesar de que esta fue una ruta escogida al azar y que no está libre de las mismas dificultades que afectan al resto, la experiencia solo se considerará válida pasado un tiempo prudencial.

De aprobarse —a nuestro juicio— pueden surgir nuevas dificultades, porque aun cuando una parte de los supervisores son estudiantes que apoyan esta labor, el resto son inspectores de la propia empresa, por lo cual, si se generaliza la experiencia, será

de servicio sin abonar lo que está estipulado.

Igual debe ocurrir con los ómnibus, aunque su funcionamiento ahora sea deficiente. Diariamente al número que deja de pagar, se unen los que echan arandelas, botones, medallas y otros objetos, en vez de los 10 centavos.

También habría que añadir que hay quienes aun queriendo pagar el pasaje no pueden, al montar por atrás, y otros negarse a pasar los medios. Por eso quizás sería conveniente analizar qué es lo



necesario aumentar la plantilla de trabajadores destinados a esta función y pagarles un salario que obedecerá solo a las dificultades actuales del transporte.

Entonces, indiscutiblemente, hay que volver al punto de partida: los pasajeros. Pagar el transporte colectivo es un deber y además una obligación, porque a nadie se le ocurriría usar otro tipo

que menos pérdidas da.

Algo más a favor de la posibilidad de situar un mayor número de alcancías en los ómnibus sería pedir apoyo al movimiento de innovadores y racionalizadores, pues ya en una ocasión anterior respondió en este mismo sentido, para buscar formas más baratas, rápidas y seguras en la construcción de este aditamento, que hoy es objeto de robos y roturas.

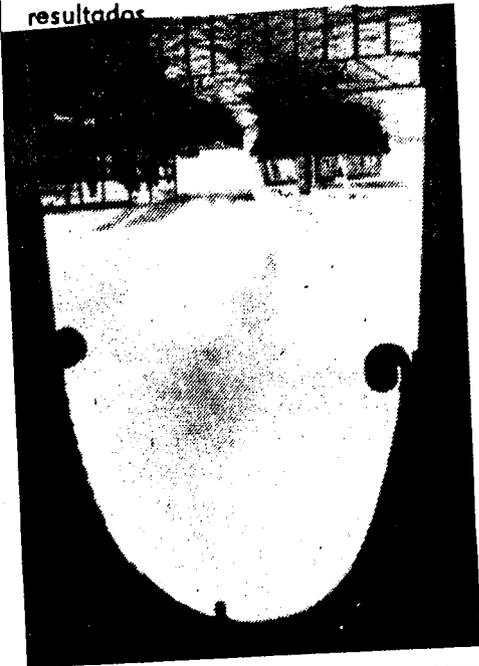
Trinchería de la Habana
15/abril/89

Matar dos pájaros de un tiro

Cómo disminuir las desfavorables consecuencias del déficit de conductores en la terminal de ómnibus urbanos La Lisa, e incrementar el número de equipos en plena disposición técnica, fueron las dos interrogantes parcialmente salvadas por los cinco principios que rigen la labor de los 42 choferes, integrantes del Grupo de Apoyo.

Liámese Grupo o Brigada Roja, como en Playa, el resultado es el mismo si quienes lo conforman han demostrado su disposición a eliminar obstáculos en horas de intensa labor.

Poner en funcionamiento ómnibus en mal estado -cuyo posterior cuidado y mantenimiento es responsabilidad directa de su chofer-, trabajar en las rutas más deficientes del día durante las horas picos, superar el plan de viajes, no cobrar panza y cumplir estrictamente el reglamento disciplinario, son los fundamentos que consumados avalan los resultados.



LA IMPORTANCIA ECONOMICA QUE
SE LE OTORGA A LA
VENTANA... UNA MIRADA A LAS
LANCHAS A TRAVES DE UNA
VENTANA. PAGINA 4

Clara Toledo
me regaló a la República Popular Democrática de Corea.
peñados por la nueva generación de capitalinos para llevar

Trinchería de la Habana
12/marzo/89

Suspenden licencia por violar leyes del tránsito

El ciudadano Fidel Corvo Millo fue detenido en la intersección de las calles 23 y C, en el Vedado, al conducir bajo los efectos de la ingestión de bebidas alcohólicas el ómnibus de la ruta 22, número de orden 4070, perteneciente al paradero de La Lisa.

Corvo Millo, vecino de Escobar número 362, en Centro Habana, también violó la luz roja del semáforo de 23 y D, hizo un adelantamiento indebido y transitó varios metros contrario.

Por todas esas infracciones resultó interceptado por Fuerzas de Regulación Operativa del Departamento de Tránsito de la PNR.

La nota del Departamento de Tránsito señala que por la infracción cometida (ingestión de bebidas alcohólicas) el referido conductor fue sancionado a la cancelación de su licencia de conducción por un año, mientras la administración de su empresa decidirá otras medidas administrativas para estos casos.

Del primero de enero al ocho de marzo de este año se habían suspendido en Ciudad de La Habana 97 licencias de conducción a choferes profesionales por iguales causas.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Tribuna de la Habana
15/abril/89

Matar dos pájaros de un tiro

Cómo disminuir las desfavorables consecuencias del déficit de conductores en la terminal de ómnibus urbanos La Lisa, e incrementar el número de equipos en plena disposición técnica, fueron las dos interrogantes parcialmente salvadas por los cinco principios que rigen la labor de los 42 choferes, integrantes del **Grupo de Apoyo**.

Llámesse Grupo o Brigada Roja, como en Playa, el resultado es el mismo si quienes lo conforman han demostrado su disposición a eliminar obstáculos en horas de intensa labor.

Poner en funcionamiento ómnibus en mal estado —cuyo posterior cuidado y mantenimiento es responsabilidad directa de su chofer—, trabajar en las rutas más deficientes del día durante las horas picos, superar el plan de viajes, no cobrar panza y cumplir estrictamente el reglamento disciplinario, son los fundamentos que consumados avalan los resultados.

Amén de la reparación de los equipos, por cada conductor, ya transitan por la capital 12 ómnibus que por su apariencia en poco se distinguen de los nuevos, pero que la población reconoce por el distintivo que señala su categoría.

A los 12 equipos reconstruidos se le sumaron recientemente 10 articulados, que a diferencia de los primeros son atendidos por dos choferes fijos, previa proposición del trabajador en particular y posterior aprobación de los ya miembros del grupo.

Para los que hoy aspiran a integrar la brigada es una meta donde el trabajo se corona con los frutos, y para todos esta es cantera de obreros destacados.



Por la cantidad de viajes diarios que da cada ómnibus se ha logrado incrementar el servicio, y aún cuando no se satisfaga el plan ese es el fin que persiguen.

No se ha quedado el taller al margen de los acontecimientos, dieron su aporte a los choferes y se prestan a formar su propia brigada como afirmara Enrique Grin, mecánico que acumula diariamente cuatro horas de trabajo voluntario en su puesto.

Armando, Rolando, Sixto o Leonardo, todos coinciden en que a partir de la autoexigencia, disciplina y organización se escriben con mayúsculas por los miembros del grupo, y a partir de los resultados se ha logrado que prenda en la mayoría de los compañeros un método superior de trabajo.

Stalina Pérez
Foto: José Ney

Tribuna de la Habana
12/marzo/89

Suspenden licencia por violar leyes del tránsito

El ciudadano Fidel Corvo Millo fue detenido en la intersección de las calles 23 y C, en el Vedado, al conducir bajo los efectos de la ingestión de bebidas alcohólicas el ómnibus de la ruta 22, número de orden 4070, perteneciente al paradero de La Lisa.

Corvo Millo, vecino de Escobar número 362, en Centro Habana, también violó la luz roja del semáforo de 23 y D, hizo un adelantamiento indebido y transitó varios metros contrario.

Por todas esas infracciones resultó interceptado por Fuerzas de Regulación Operativa del Departamento de Tránsito de la PNR.

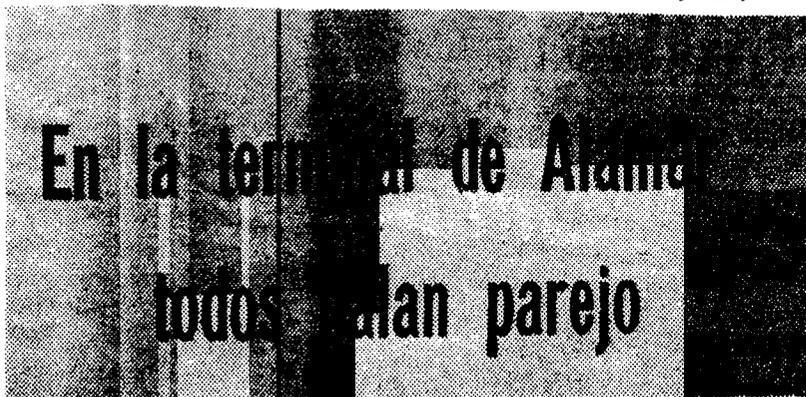
La nota del Departamento de Tránsito señala que por la infracción cometida (ingestión de bebidas alcohólicas) el referido conductor fue sancionado a la cancelación de su licencia de conducción por un año, mientras la administración de su empresa decidirá otras medidas administrativas para estos casos.

Del primero de enero al ocho de marzo de este año se habían suspendido en Ciudad de La Habana 97 licencias de conducción a choferes profesionales por iguales causas.


PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Tribuna de la Habana
20/abril/89



Jorge Lezcano Pérez, primer secretario del Partido en Ciudad de La Habana, en visita realizada a la terminal de ómnibus Victoria de Viet Nam, enclavada en la localidad de Alamar, municipio La Habana del Este, conoció cómo este aguerrido colectivo ha logrado, a pesar de las dificultades y escasez de materiales que existen actualmente en el país, proezas laborales que lo sitúan como vanguardia nacional y digno

entre las que se destaca el local de expedición, recientemente terminado.

Actualmente 129 ómnibus —la totalidad del parque— se encuentran de alta en la terminal de Alamar y de ellos, unos 116 brindan servicio diariamente. Ese resultado es posible gracias al trabajo de los mecánicos y a innovaciones allí desarrolladas.

El primer secretario del Partido en la provincia expresó: he



ejemplo a seguir por otros transportistas de la capital.

En conversación con los trabajadores, Lezcano resaltó el buen trabajo de la terminal en el cuidado de la técnica, debido a la exigencia de la administración, así como a la labor del Partido, de las demás organizaciones del centro y el esfuerzo de los trabajadores.

Resaltó en el diálogo la construcción de nuevas obras en el propio centro que realiza el colectivo en horas voluntarias, en

aprendido mucho con la visita a esta terminal; me ha ayudado a comprender el porqué del éxito de ustedes.

En el teatro de la terminal, donde culminó el recorrido, Lezcano y José Ramón Rodríguez, primer secretario del Partido en el municipio, sostuvieron un encuentro con los alumnos de la escuela de oficios Constructores del presente, que se encuentra vinculada a la base.

Rafael Domenech (CV)

Aumentó la recaudación en los ómnibus cienfuegueros

También los viajes. Eliminadas las violaciones de alcancías y las apropiaciones en centros recaudadores. Se extenderá la experiencia a Camagüey y Villa Clara

Por José J. Masó. Foto: Gochi Valdés

Hasta el momento, los resultados obtenidos con el cobro mecanizado en los ómnibus urbanos de Cienfuegos son altamente satisfactorios; dijo a JR, Manuel Magariño Montesbravo, director provincial de transporte en la Perla del Sur.

Un solo indicador —abunda Magariño— puede darnos una idea de la efectividad del método; el promedio de viajes diarios en enero, o sea, en el mes que lleva de implantada la modalidad, fue de 1 815, mientras en diciembre del pasado año fue de 1 491.

Como es lógico, al aumentar el número de viajes, disminuye la cantidad de viajeros en cada vehículo que se mueve. Sin embargo, la recaudación por cada recorrido efectuado en enero, superaba lo cobrado en diciembre en un peso y noventa y dos centavos (1,92). Salta a las claras que antes, un elevado por ciento de los usuarios no abonaba el importe del pasaje.

La recaudación total en enero de 1989 fue de 363 385,10 pesos con el sistema de cobro mecanizado, mientras que en diciembre del pasado año con la alcancía

de manejar y rendir el recorrido y cobra un por ciento cuando cumple su programación de viaje.

Afirman los dirigentes del transporte en La Perla del Sur que desde que se implantó el nuevo sistema, las roturas en las horas pico han desaparecido y el consumo de piezas también ha disminuido. Si se toma como ejemplo un solo renglón: las suspensiones, en 1988 se des-



Hasta el momento confí
tel de Bulgaria y el equit
Federativa Rusa. De igual
bien venga un quinteto c
Por los anfitriones tenc
de las preselecciones na
el multicampeón nacional

La primera actividad internacional del baloncesto cubano en el patio tendrá lugar del cuatro al ocho de marzo en la Sala Amistad, en Santa Clara cuando se celebre allí la II Copa Alejandro Urgelles in memoriam como masculino.

SERA LA COPA URGELLES BUENA AN

Por Francisco Mastrascusa

Aumentó la recaudación en los ómnibus cienfuegueros

También los viajes. Eliminadas las violaciones de alcancías y las apropiaciones en centros recaudadores. Se extenderá la experiencia a Camagüey y Villa Clara

Por José J. Masó. Foto: Gochi Valdés

Hasta el momento, los resultados obtenidos con el cobro mecanizado en los ómnibus urbanos de Cienfuegos son altamente satisfactorios; dijo a JR, Manuel Magariño Montesbravo, director provincial de transporte en la Perla del Sur.

Un solo indicador —abunda Magariño— puede darnos una idea de la efectividad del método; el promedio de viajes diarios en enero, o sea, en el mes que lleva de implantada la modalidad, fue de 1 815, mientras en diciembre del pasado año fue de 1 491.

Como es lógico, al aumentar el número de viajes, disminuye la cantidad de viajeros en cada vehículo que se mueve. Sin embargo, la recaudación por cada recorrido efectuado en enero, superaba lo cobrado en diciembre en un peso y noventa y dos centavos (1,92). Salta a las claras que antes, un elevado por ciento de los usuarios no abonaba el importe del pasaje.

La recaudación total en enero de 1989 fue de 363 385,10 pesos con el sistema de cobro mecanizado, mientras que en diciembre del pasado año con la alcancía se cobró 210 058,90. Es decir que en sólo un mes, los ingresos aumentaron en más de 150 000 pesos.

Entre las muchas ventajas que ya arroja la implantación del tiquet y la tarjeta de abonados, está que ni en los ómnibus ni en las terminales se maneja dinero, al eliminarse los centros de recaudación. Se elimina de este modo la posibilidad de que algún trabajador pueda verse involucrado en un hecho delictivo al apropiarse de parte de la recaudación.

Es significativo —abunda el funcionario— que el promedio de viajes ha aumentado notablemente, aunque es bueno destacar que el número de vehículos en circulación ha crecido. En diciembre se dieron durante el mes 46 244 viajes y en enero se lograron 56 245.

Unido a lo anterior se nota mayor eficiencia. Las roturas en la calle que en el último mes de 1988 se elevaron a 90, en enero se quedaron en 54.

Actualmente el chofer trabaja más despejado, pues sólo tiene que preocuparse

de manejar y rendir el recorrido y cobra un por ciento cuando cumple su programación de viaje.

Afirman los dirigentes del transporte en La Perla del Sur que desde que se implantó el nuevo sistema, las roturas en las horas pico han desaparecido y el consumo de piezas también ha disminuido. Si se toma como ejemplo un solo renglón: las suspensiones, en 1988 se des-



truyeron como promedio mensual 120 y en enero nada más hubo que reponer 90.

OTRAS VENTAJAS

Conversamos con decenas de cienfuegueros y todos están satisfechos con la modalidad y el sistema de inspección para detectar fraudes.

Aunque es prematuro hacer conclusiones, hasta el momento el cobro mecanizado resulta efectivo y ya se comienza a trabajar para extender la experiencia a la provincia agramontina en las localidades de Nuevitas y Camagüey y a la ciudad de Santa Clara.

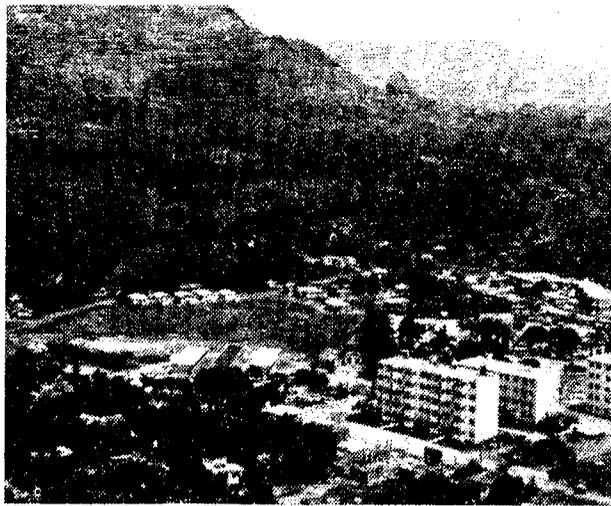
Toca a estas dos provincias laborar serio en toda la fase preparatoria, como se hizo en Cienfuegos, para cuando se implante el método, las opiniones sean tan favorables como las que se tienen hoy en la Perla del Sur.

EXODO HACIA LA CAPITAL:

Por MARGARITA POLO

RECIENTEMENTE Fidel reflexionaba nuevamente sobre el éxodo de la población hacia la capital, y recordábamos que este problema no es nuevo: nació del desarrollo desigual entre las provincias y Ciudad de La Habana, creado por las sociedades anteriores.

Años atrás Fidel advertía: "Si nosotros no llevamos a cabo una política de crear condiciones que hagan agradable la vida en el interior del país, el fenómeno de querer mudarse para La Habana seguirá manteniéndose y el problema de la capital será cada vez peor".



lle

Son posibles ahora las variedades de carne de los animales destinados al consumo humano. urea-bagacillo, el bagacillo proteico y cubanos, existen la sacharina, la miel- mismo, por el empuje de técnicos de bagazo, torula, alcohol, urea... Así- Ernesto Che Guevara, vemos tableros también cumple 25 años de creado por otros sentidos. Gracias al ICIDCA, que igualmente, la caña ha crecido en pueblo. bres y mujeres que hacían las zafas del- có en ese sector el entusiasmo de hom-

COMUNIDADES rurales como esta contribuyen a frenar el avance de la capital. Para tal avance se creó y dio a conocer el sector azucarero. habla muy bien del sólido y ascendente ejemplo, por poner uno entre tantos, 70% del área cosechable. Este solo binadas que abarcan nacionalmente el mil 200 com- ahora unas 4 bas), la cortan llones de arro- 6 mil 500 mi- (alrededor de antes de 1959 ba en Cuba- ra que se pica- TODA la ca-



Por RODOLFO TORRES

avance sólido y sostenido

Influye organización en brigadas en mejoramiento del servicio de ómnibus

JESÚS AFÁ, director de esa empresa en Ciudad de La Habana, valoró los discretos resultados obtenidos en los primeros días de aplicarse el programa integral aprobado por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros

Por CLARIBEL TERRÉ MORELL
Fotos: TONY, LEONARDO Y ROLY

A POCOS DÍAS de haberse puesto en marcha el programa integral para mejorar el servicio de ómnibus urbanos en la capital, aprobado por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, Jesús Afá, director de esa empresa, en entrevista concedida a **TRABAJADORES** pasó balance a lo que se está haciendo y lo que aún falta para alcanzar los objetivos propuestos.



"EL NUEVO sistema de trabajo de brigadas para choferes y mecánicos es vital para la estabilización del transporte", señaló Afá.

¿A su juicio qué es lo más importante logrado hasta el momento?

—Ya hay algunos resultados, pero estos se van a ver a más largo plazo cuando fructifiquen una serie de ideas que ya se ponen en práctica. Podríamos mencionar la organización en brigadas, que surge como un elemento vital y que ya se aplica en 14 terminales.

—Al desaparecer los choferes de patio e integrarse en grupos de 25 a 40 hombres, con un parque de 10 a 20 guaguas y una reserva es posible cumplir el plan de viajes por rutas; a su vez la reparación está a cargo de brigadas de mecánicos.

—El hombre sigue jugando un papel determinante, en especial el jefe de brigada, que cumple con su trabajo y también dirige por decisión propia de los trabajadores, quienes lo propusieron en asambleas democráticas.

—Creo que se ha evidenciado una mayor respuesta a la hora de abordar, enfrentar y dar solución a los problemas y lo que es más importante, existe la convicción fuerte de que en nuestra empresa solo hay lugar para los buenos trabajadores.

¿Cree usted que ahora podrá lograrse la necesaria estabilidad de las fuerzas?

—Sí, porque hay un respaldo tanto moral como material que se revierte en una mayor atención a los obreros, una nueva organización del trabajo y, entre las medidas generales que se están aplicando, los trabajadores de esta rama en la capital se ven beneficiados con un aumento salarial.

¿Hay algo que sea decisivo en este momento?

—Son decisivas muchas cosas, pero principalmente las brigadas tienen que garantizar el coeficiente de disposición técnica de sus vehículos y ser capaces de trabajar con los que se les asignaron. Para lograr esto se cuenta con recursos importantes.

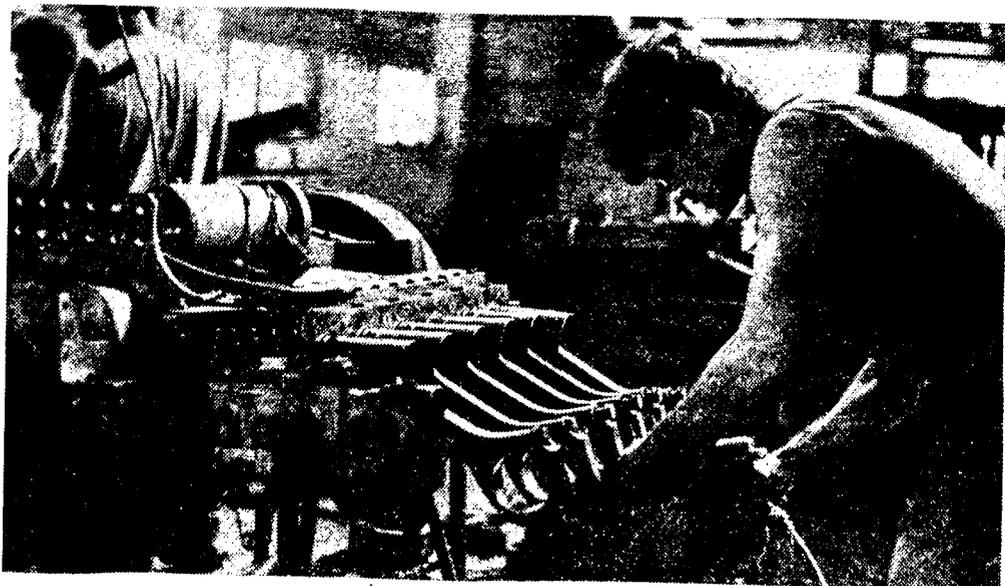
—Por ejemplo, en este año se incorporarán al servicio más de 400 Ikarus y alrededor de 40 comprados en el extranjero. Están llegando motores, agregados y otras piezas que han sido conveniadas con otros países y se prevé su entrada regular. A la par, en algunas terminales se comenzó a reparar motores, lo que ayuda al trabajo de la *Planta José María Pérez*, encargada principal de esta función y que será sometida a un amplio plan de inversiones que dará mejores resultados.

¿En qué forma puede contribuir al mejoramiento del transporte urbano el adelanto en la construcción de 8 nuevas terminales antes de que finalice el año?

—Al contar con un mayor número de terminales podremos reorganizar el tráfico, explotar mejor el parque y desconcentrar las actuales bases, para dar un mejor servicio a la población y mejorar la atención a los propios trabajadores.

Se habla mucho de la atención al hombre ¿hasta qué punto esta se manifiesta en la práctica?

—La atención al hombre es muy amplia, estamos trabajando en todo lo que influye



EN LA PLANTA *José María Pérez*, de gran importancia en la reparación de piezas y agregados, también se acometerá, como en las terminales, un proceso de inversiones.



DISCRETOS resultados en el aumento de viajes en terminales incorporadas a este sistema.

en el buen servicio. Se están remodelando aceleradamente 10 de las 22 terminales capitalinas; se ha incrementado la protección e higiene en todas las áreas, la atención directa a la alimentación y se está respondiendo a las necesidades de uniforme.

—Además se prevé la introducción de la computación en cada una de las bases, como forma de aligerar el trabajo de las oficinas, a partir de septiembre se situará un médico de la familia en cada base y el propio reordenamiento salarial se incluye entre las medidas de beneficio.

¿La población está apoyando el intento de mejorar el servicio?

—Lógicamente la población es la más afectada por todas las dificultades que el

transporte impone. Tenemos el problema de la evasión del pago del pasaje, que nos golpea fuertemente y que tiene que solucionarse a favor de todos. Pero creo que ya existe una comprensión clara entre el público de que se está haciendo lo posible y aunque los cambios no sean tan veloces como se necesita, se apreciarán en un tiempo prudencial.

¿Puede usted ponerle fecha?

—No vamos a ser tan categóricos, se está trabajando, no solo por parte de nuestra empresa y el Ministerio del Transporte, sino también por otras entidades como el SIME, el CEATM, y el MICONS. El transporte en la capital va a mejorar y esperamos que este hecho sea irreversible.

Tribuna de la Habana
16/junio/89

TRANSPORTISTAS POR LA SEDE

Más de 43 mil trabajadores de 502 centros vinculados al transporte en Ciudad de La Habana participaron en las asambleas para discutir las tareas principales relacionadas con el XVI Congreso de la CTC y por la sede del 26 de Julio en 1990.

Entre los principales objetivos a desarrollar están el cumplimiento de los planes, mejorar el itinerario y la programación de los viajes en cada una de las ramas del transporte. En los talleres elevar el coeficiente de disposición técnica de los equipos y la ANIR aplicará iniciativas para la recuperación y fabricación de piezas.

Mejorar la disciplina laboral, la calidad del servicio y mantener un sostenido incremento en los aportes del movimiento de los destacados son otros de los propósitos de los afiliados al Sindicato del Transporte.

Este movimiento en la capital cuenta con 30 mil 200 miembros, quienes en el primer trimestre del año dieron 79 mil 838 viajes voluntarios, transportaron un millón 479 mil 092 pasajeros y 17 mil 448 toneladas de mercancías.

Ello fue posible porque entre todos realizaron más de 109 mil horas voluntarias con un aporte de 80 mil 604 pesos.

También en los tres primeros meses de este año, los resultados globales del sector son alentadores, si se tiene en cuenta que varias de sus ramas afrontan dificultades objetivas como es el caso de camiones que, sin embargo, logró materializar al 94,4 por ciento su estimado de transportación.

A nivel de sector, la productividad registra incremento al igual que la ganancia y otros indicadores. En cuanto a los diferentes medios, el ferrocarril sigue buen paso y mantiene cumplimientos aceptables en la carga y los pasajeros transportados. Además, los avances del programa de desarrollo ferroviario favorecen el cambio en este medio de transporte.

En el caso de Omnibus Urbanos todo indica que comienza a recuperarse después de la aplicación de importantes medidas que han incidido en el aumento del promedio de viajes diarios en las últimas semanas.

El acto provincial por el Día del Trabajador del Transporte será el próximo 28 de junio en la terminal de ómnibus urbanos de La Lisa.

Orlando López

3/abril/89

APLICAN EMULACION ESPECIAL EN OMNIBUS URBANOS

Un novedoso plan de estímulos comenzará a aplicarse, desde este mes, a los trabajadores de Omnibus Urbanos que se destaquen en la prestación de ese servicio o en labores productivas en sus centros.

El plan complementa la emulación socialista de fechas históricas y constituye, además, una emulación especial denominada **De Girón avanzando al XVI Congreso**, que tiene el propósito de incentivar la recuperación del servicio urbano en la capital, mediante el incremento de los viajes.

Los trabajadores de plataforma, talleres y el resto del personal de este medio de transporte tendrán derecho al bono de las 10 horas de trabajo voluntario cada vez que alcancen esa cifra, como resultado del esfuerzo detrás de un timón, debajo del ómnibus o laborando en objetos de obra constructivos en sus entidades, o sea, las horas voluntarias serán en las terminales o talleres y en función de elevar el servicio a la población.

A los que acumulen 50 horas, se les enviará carta de reconocimiento a su hogar y con la firma de las organizaciones del centro.

Un certificado y regalo recibirán los que alcancen 100 horas voluntarias. El reconocimiento lo harán el Sindicato y el Partido de los municipios donde radican las terminales y talleres. También dichas organizaciones a ese nivel darán diplomas y estímulo material a los trabajadores con 150 horas.

En los casos de 200 y 300, se establece, para los primeros, la entrega de un pulóver con la inscripción de las horas y el señalamiento de que pertenecen al movimiento de los destacados. Los segundos, recibirán similar prenda de vestir en su hogar, ante la presencia de sus familiares.

A excursión de un día para el trabajador y su familia, además de un pulóver se harán acreedores quienes lleguen a las 400 horas, mientras que con 500 tendrán la mencionada prenda de vestir y un reloj, ambos grabados.

La oferta de un fin de semana en una base de campismo será para los que lleguen a 700 horas, quienes podrán compartir con sus familiares y recibirán un estipendio para gastos.

Y al que llegue a mil, le espera una semana en una base de campismo con estipendio para él y su familia. Además, obtendrá una esterilla para el ómnibus, si es chofer, o un overol, si es mecánico, un jarrón de cerámica, así como el reconocimiento del pueblo en acto en su CDR y con la participación de las organizaciones de la provincia.

Para el éxito de este plan deben realizarse antes del 5 de abril los asaltos emulativos entre las terminales que recientemente acordaron retos bilaterales. También antes del día 10, es imprescindible que los trabajadores conozcan hasta los más mínimos detalles de esta emulación, por lo cual el Sindicato deberá efectuar las asambleas correspondientes.

Los primeros días de cada mes se chequeará en las terminales y en el resto de los centros de ómnibus urbanos la emulación. Los que resulten ganadores en los retos bilaterales obtendrán la sede de la plenaria en la que se informarán los resultados y se entregarán la bandera y galardones a los triunfadores.

Orlando López





A la orden nuevos ruterros

Con un parque de 25 carros para prestar servicio continuo en dos turnos de trabajo, comenzó a funcionar, a través de las arterias de la ciudad, el ómnibus rutero, nueva modalidad que en su primer día transportó a 4 mil 865 pasajeros en 258 viajes.

Con capacidad para 23 personas y el sistema de pago por boletines a un precio de 40 centavos, los ómnibus siguen un itinerario que cubre las rutas desde San Miguel del Padrón hasta el parque de La Fraternidad y desde el primer punto hasta G y 27.

Sin paradas establecidas, en ambos recorridos tomarán pasajeros por las vías que siguen, en dependencia de los asientos vacíos, y funciona bajo el mismo sistema que rige en los taxis ruterros.

El servicio de estos ómnibus —que por el momento no tendrán confronta—, comienza a las seis de la mañana, de lunes a sábado. Los que van hasta el parque de La Fraternidad tienen una frecuencia de siete minutos y su última partida hacia ese punto es a las 9:30 p.m. Los que llegan hasta El Vedado salen de San Miguel, por última vez en el día, a las 10:15 p.m. y la frecuencia es de ocho minutos.

Según información de la Dirección Provincial de Transporte, el plan prevé para el próximo mes la incorporación de otros 25 ómnibus, con el fin de dar servicio desde Guanabacoa hacia el centro de la capital.

Inés y Stalina
Foto: Ismael Rodríguez

135

LAS PELICULAS DEL SABADO POR LA TV



Por AMERICA E. VALDES RUIZ
Foto: TOMAS HERNANDEZ H.

Jesse es un joven delincuente que ha sido apresado por la justicia en más de una oportunidad. La superficialidad con que valora importantes aspectos de la vida y su astucia para robar autos lo hacen considerarse un "tipo duro". Todo en él parece indicar que el mundo de la delincuencia lo fascina.

Así puede definirse a la figura protagónica de "Sin Aliens" filme algo caricaturesco basado en una historia que describe su trabajo a cronometrar la entrevista, pero con cada el tiempo y a copiar mecánicamente los omnibus que llega se truncan mente el número de las rutas las preguntas; quedan sin em-

Eugene O'Ne está considerado tro de la dram poránea, tanto de sus temas, c pacto de los ré vos que emplea, debe unirse la c aparece implíci mente en el univ

Viaje de un l la noche es má monio un desq sus recuerdos muestra su co donde el dram quiere connotac día, sin necesi a escenas desq sentimientos son niendo armonía: en ocasiones, a no mayor por s

La puesta de sobre esta obra ciente emisión tan cuidadosa q impresión de e: do un filme lar rado. La atmós da daba la épo de siglo, con u que llegaba al

M
pala
ja **CONCI**

VICTOR, UN TIO DURO

Por STALINA PEREZ
Fotos: JOSE NEY

Un sonido peculiar se distingue de entre los ensordecedores ruidos de vehículos. Busco el origen entre las personas que en la parada de 10 de Octubre, entre Acosta y O' Farril, esperan el ómnibus, y ahí está el hombre con una sonrisa grabada en el rostro, tablilla y silbato en mano.

¿Y qué más puede precisar un inspector de la Empresa Provincial de Omnibus Urbanos para ejecutar su trabajo? Usted dirá que más nada. Yo también creía lo mismo e incluso, superficialmente, consideré que el silbato estaba fuera de lugar, hasta que conocí al tío Víctor.

Con la familiaridad que caracteriza al cubano, Víctor Gervasio Gómez, que es un inspector de primera, no circunscribe su trabajo a cronometrar el tiempo y a copiar mecánicamente el número de las rutas



que por allí pasan. De frases amables, simpáticas o duras —según el caso— y así llena cada jornada, que sólo, aparentemente, es la sucesión de una hora tras otra.

Se acerca la ruta 1 y los pasajeros se agolpan en su afán de abordarla a pesar de venir muy llena; casi no hay solución, pero Víctor tratará de que al ómnibus entre la mayor cantidad de pasajeros, despedirá con un [cuidado familiar] a todos sus sobrinos y un silbido será la orden de partida para el conductor.

Intento llevar el buen curso de la entrevista, pero con cada ómnibus que llega se truncan las preguntas; quedan sin em-



bargo a mi lado un grupo de sobrinos hablando sin reparos del mejor inspector de la provincia.

El tío —dice Juan Aragón— es tan eficiente que detiene hasta las guaguas que no pertenecen a esta parada; y ni hablar de su amabilidad, él se toma su profesión tan en serio que va más allá.

Marino Valdés secunda las palabras de Juan: Víctor no deja partir el ómnibus hasta que

no se escuchará el buenos días sobrino; algunos choferes no cumplirán con la disciplina, ni todos los pasajeros sabrán si su viaje está asegurado.

¿Todavía aquí mi sobrina? —me mira y agrega— esa muchacha lleva rato esperando el ómnibus. ¿Continuamos?

Si trabajo con empeño es porque me gusta lo que hago —expreso— tengo muchos amigos y sé que todos me quieren, es muy lindo sentirse respetado, miembro de una gran familia. Fuera de la parada —trato de guardar el voto de confianza, pero es imposible— tengo 22 hijos y 24 nietos, imagínese, yo era músico.

Ese es uno de los motivos que lo mueve a trabajar con eficiencia, y formo mis lios con los choferes cuando no cumplen lo establecido; claro, aquí son pocos los que fallan, todos conocen el poder del lápiz.

La única vía de sacar copias de este original, la da el propio tío: yo hago lo reglamentado y eso es lo que corresponde a todos los inspectores, a algunos no les gusta sudar la camisa, pero la camisa hay que cambiársela todos los días.

PD
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

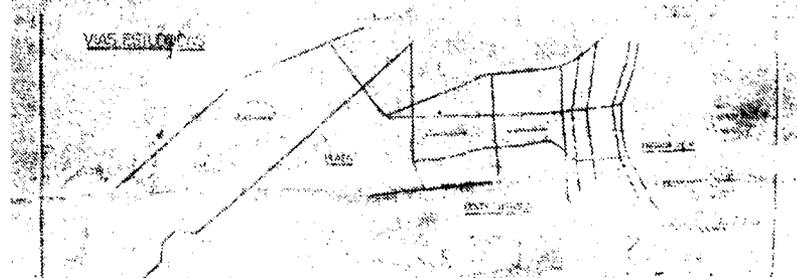
La senda de la eficiencia

Cinco soluciones para ahorrar tiempo y combustible, a la vez que reportan mayor seguridad y organización en el movimiento de los ómnibus urbanos que cubren actualmente el 85 por ciento del transporte de pasajeros en la capital, son el resultado obtenido tras profundo análisis de tres investigadores.

Las propuestas de los especialistas Néstor Alfonso Rodríguez, Pedro Muino y Guadalupe Rodríguez, del Instituto de Investigaciones del Transporte, están recogidas en el estudio sobre **Prioridad de los ómnibus en las vías de Centro Habana**, que experimentalmente se aplicó en la calle Reina.

La primera establece paradas especiales ubicadas, según proyecto, en arterias harto congestionadas, que comprenden las calles San Lázaro, Zanja y Palasoaín, entre otras, en las

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DEL TRANSPORTE



cuales está prohibido el parqueo.

Un carril reservado para ómnibus con límite físico fue estudiado para la avenida **Salvador Allende**, mientras que serán recorridas por ómnibus urbanos las sendas reservadas sin límite de las calles Monserrate, Zulueta, 23 y Línea.

Sólo tomando en cuenta esas tres primeras medidas se incrementa la velocidad del flujo de vehículos en la vía y el despliegue de movimiento de los ómnibus, resultado que también se vería en Neptuno y la calzada de 10 de Octubre si estuvieran reservadas para las diversas rutas que por ellas

transitan y se habilitara un carril de sentido contrario en Galiano.

Con su aplicación sólo en el municipio Centro Habana se deja de consumir un millón 728 mil 900 pesos anuales por concepto de combustible.

Si analizamos que la cantidad de personas que pueden viajar en 40 autos equivale a la capacidad de un ómnibus, ese importante medio precisa de fórmulas, que aplicadas en ese territorio y extendidas a toda la capital, trazan la senda hacia la eficiencia.

Stalina Pérez
Foto: Carlos Mayol

Mejoran perspectivas en Omnibus Urbanos

La Empresa Provincial de Omnibus Urbanos se propone alcanzar un promedio de 34 mil viajes diarios para el mes de diciembre, según informó Jesús Afá, director de la entidad, en conferencia de prensa celebrada ayer.

La puesta en marcha de tres nuevas terminales para el segundo trimestre del año y la explotación de 519 equipos, previstos a integrarse al parque en los próximos meses, permitirá de forma escalonada superar los índices acumulados al término del año anterior, durante el cual la empresa atravesara un período de crisis.

A partir del último trimestre de 1988 la empresa entró en una etapa de recuperación iniciada con la apertura de las terminales San Agustín e ISPJAE y los 250 ómnibus articulados que en enero acumularon 6 mil 300 viajes, equivalentes al 25 por ciento del total ejecutado en el primer mes del año, y ampliaron la capacidad de transportación —según estimado— a 115 mil pasajeros.

Con una panorámica general de la actividad, que se despliega en los 15 municipios de la capital y a lo largo de 848,1 kilómetros, se reflejó la ardua labor que se traza la entidad.

(Continúa en la 8)

MEJORAN

PERSPECTIVAS

EN...

(VIENE DE LA PRIMERA)

en aras de dar respuesta a la situación prevaleciente en la transportación masiva de pasajeros.

La atención al hombre, las condiciones de trabajo y el estado técnico de la mayoría de las terminales fue uno de los puntos más ampliamente tratados, y que inciden directamente en el déficit actual de personal de taller y plataforma.

Al respecto José Antonio González, subdirector de Recursos Humanos de la citada entidad, señaló que tras la falta de conductores y mecánicos se ha reforzado el plan de recalificación y captación, llamado a contrarrestar la fluctuación de la fuerza de trabajo.

La recaudación del pasaje continúa siendo otro de los problemas a solucionar, indicador que en enero se cumpliera sólo al 90 por ciento, con pérdidas cercanas a los 50 mil pesos diarios.

Pese a las dificultades objetivas y subjetivas que afronta la entidad se avizora una mejoría con la aplicación de medidas que van desde la remodelación de las bases existentes, hasta la instauración de métodos de trabajo que denoten mayor organización y control a favor de la eficiencia.

Stalino Pérez

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

RES manejo científico de la



LA TERMINAL de ómnibus Victoria de Vietnam, Vanguardia Nacional del Sindicato del Transporte, durante un combativo acto dio a conocer la convocatoria al XVI Congreso de la CTC y a la vez sus compromisos productivos en saludo al evento.

Los choferes, mecánicos y el resto de los hombres y mujeres que hacen posible el magnífico trabajo que se realiza en este paradero de las rutas de Alamar, aseguraron en la reunión que cumplirán el plan de viajes y recaudación el día 2 de diciembre del presente año.

Entre los 14 objetivos de trabajo también se encuentran los de aportar 6 mil viajes voluntarios y que en los talleres se realicen otras 10 mil horas adicionales.

Una vez culminada la breve reunión, los obreros de esta terminal rati-
ficaron su disposición de profundizar en el análisis de todos los proble-
mas a los cuales es necesario encontrar una solución para marchar por
el camino correcto. (Rebeca Antúnez; foto: Roly Montalván)



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

RESEÑA DEL PALDO OBRERO A LA CONVOCATORIA DEL XVI CONGRESO DE LA CTC



LA TERMINAL de ómnibus Victoria de Vietnam, Vanguardia Nacional del Sindicato del Transporte, durante un combativo acto dio a conocer la convocatoria al XVI Congreso de la CTC y a la vez sus compromisos productivos en saludo al evento.

Los choferes, mecánicos y el resto de los hombres y mujeres que hacen posible el magnífico trabajo que se realiza en este paradero de las rutas de Alamar, aseguraron en la reunión que cumplirán el plan de viajes y recaudación el día 2 de diciembre del presente año.

Entre los 14 objetivos de trabajo también se encuentran los de aportar 6 mil viajes voluntarios y que en los talleres se realicen otras 10 mil horas adicionales.

Una vez culminada la breve reunión, los obreros de esta terminal ratificaron su disposición de profundizar en el análisis de todos los problemas a los cuales es necesario encontrar una solución para marchar por el camino correcto. (Rebeca Antúnez; foto: Roly Montalván)

Mejorará paulatinamente el servicio de ómnibus en la capital

- En el transcurso de este año se incorporarán 519 equipos ● En agosto se debe rebasar la cifra de 32 000 recorridos cada día

● El servicio de la Empresa de Omnibus Urbanos de Ciudad de La Habana (EOUCH), se irá incrementando paulatinamente hasta rebasar la cifra de 32 000 viajes diarios a fines de agosto, de acuerdo con lo informado en conferencia de prensa ofrecida por el consejo de dirección de la mencionada entidad.

Según se dio a conocer, una línea de ascenso en la cantidad de recorridos de las 170 rutas operadas por la EOUCB ya ha comenzado a experimentarse este mes: hasta el 26 de febrero se habían computadorizado 1 315 viajes más como promedio, sobre los realizados en enero.

Atendiendo a la incorporación programada de vehículos para este año (419 rígidos y 100 articulados), y a la puesta en marcha de tres nuevas terminales —en agosto una en el reparto Bahía, y en diciembre dos, una en El Calvario y otra en Santa Amalia—, cada mes los niveles deben ir mejorando cada vez más.

Según lo calculado, diciembre finalizará con un promedio diario, ese mes, superior a los 34 700 viajes, para iniciar 1990 con una oferta que sin satisfacer plenamente la demanda, dará una respuesta aceptable a los requerimientos de la población.

En el transcurso de marzo se sumarán al servicio 50 equipos Girón VI, los cuales se destinarán

a las zonas de peor servicio en la capital, donde, mediante determinados esquemas de explotación, contribuirán a disminuir el déficit de oferta en esos lugares.

Entre esas áreas se encuentra Guanabacoa, y precisamente por ello también en marzo, se destinarán 30 ómnibus Ikarus articulados para las rutas 5 y 195.

En la medida en que se vaya incorporando el nuevo parque, otras rutas que presentan una demanda muy superior a sus posibilidades de equipos de alta serán reforzadas, para ir equilibrando, dentro de lo posible, el desbalance oferta-demanda.

Unido a todo lo anterior, se acomete un plan de inversiones para iniciar este año la construcción de tres terminales más, las que deben entrar en funcionamiento en el segundo semestre del año que viene —una en el Cotorro, otra en Rancho Boyeros y otra en Santa Fe—, y para mejorar considerablemente las condiciones laborales en los talleres de las terminales tradicionales. Por ejemplo en 1989 se construirán 45 fosos de revisión.

Algunas de las terminales que habían sido desactivadas y que ahora cumplen otras funciones, serán rescatadas, lo cual permitirá ofrecerles una mejor y mayor atención técnica a los equipos y, a su vez, facilitar la dirección y planificación del servicio.

- Emilio del Barrio Menéndez



ÓN PARA NO QUEDARSE EN

A cargo de OMAR PERDOMO

PARQUE LENIN: *Galería de Arte Amelia Peláez*: María Alvarez Ríos y el grupo Meñique, hoy 4:00 p.m.; Cuarteto Tesis, mañana 3:00 p.m.; Othoniel Rodríguez (pianista) y su invitado Carlos Ruiz de la Tejera, mañana 4:00 p.m.; Taller de Cerámica: Ricardo



LA CONOCIDA trovadora y poetisa cubana Teresita Fernández presentará su más reciente disco de larga duración, hoy a las 6:00 p.m. en el Bazar de la Nueva Vida del Fondo de Bienes Culturales (Muralla 107 esquina a San Ignacio, La Habana Vieja), dedicado en esta ocasión al ya cercano Día de los Enamorados. En este espectáculo,

Vieja: *Ese becerro de oro*, de Joaquín Lorenzo Luaces, versión y dirección: Yulky Cary, hoy y mañana 9:00 p.m.; Salón Ensayo: *El grito*, de Raúl Alfonso, lunes 13 al miércoles 15, 9:00 p.m.

FAUSTO. Prado y Colón, La Habana Vieja: *El esquema*, de Freddy Artilles, puesta en escena y dirección: Miriam Lezcano, hoy y mañana 9:00 p.m.

HUBERT DE BLANCK. Calzada entre A y B, Vedado: *El día que me quieras*, de José Ignacio Cabrujas, dirección: Humberto Arrenal, hoy 8:30 p.m. y mañana 5:00 p.m. (últimas funciones): *El rey desnudo*, versión y dirección de Leonilo Guerra, del cuento *El nuevo traje del Emperador*, de Hans Christian Andersen, hoy 5:00 p.m. y mañana 10:00 a.m.

KARL MARX. Primera y 10, Playa: *Musical-Musical*, dirección: Nelson Dorr, hoy 9:00 p.m. y mañana 5:00 p.m.; Peña del Humor, con los grupos Lengua Viva, Acanar, Onondivepa, La Piña del Humor y el colectivo del semanario *Dedeté* en su aniversario 20 hoy 5:00 p.m.; *El tesoro del capitán Plín*, hoy 3:00 p.m. y mañana 10:00 a.m.

MELLA. Línea entre A y B, Vedado: *Esta noche sí*, de Rómulo Loredo y Miguel Lucero, por el Conjunto Artístico de los FAR, hoy 9:00 p.m.

la
ro
ta
de
ve
ta
re-
da
40
en
ac
del
ene
-cu



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

ÓMNIBUS URBANOS EN LA CAPITAL

Los ómnibus FIAT responden

Por CLARIBEL TERRÉ MORELL
Fotos: DANIEL FONTE

MÁS DE 7 mil viajes realizaron durante el primer mes de servicio en Cuba —enero— los 30 ómnibus del lote de 250 FIAT, donados por la alcaldía italiana de Milán para reforzar el transporte urbano en la capital.

En los primeros días de febrero se están computando alrededor de 360 viajes diarios en los dos recorridos fundamentales, desde Línea y 18 hasta Zulueta y Virtudes y desde la Ciudad Deportiva hasta G y Tercera.

Los ómnibus, con cerca de 10 años de explotación en su país de origen, fueron situados en la terminal del ISPJAE. Allí se creó una brigada de mantenimiento, integrada por 8 hombres y otra eventual con 9, para prestar atención a ese parque, asesoradas ambas por dos técnicos de la Empresa de Ómnibus Urbanos en Ciudad de La Habana.

Pasados algunos días ya hay opiniones sobre este servicio entre quienes desde adentro tienen que garantizar su estabilidad.

LO QUE DEPENDE DEL MANTENIMIENTO

En activo ahora solo hay 23 ómnibus, 2 ya han sido dados de baja, uno por un accidente ocurrido en el propio barco y otro ya en servicio en la capital. El resto depende de reparaciones que quizás puedan realizarse en el país.

Los que se mantienen trabajando presentan buena situación. Según Oscar Saurí y Enrique Trujillo, especialista de la empresa,

Los principales problemas se relacionan con la caja de velocidad, de las cuales no hay repuesto en Cuba, pero que se están solucionando con la ayuda del innovador Lázaro Díaz, de la terminal Guanabo.

Teniendo en cuenta los años de explotación, ya se les hizo el primer mantenimiento, tras los primeros mil kilómetros recorridos; se les cambió el aceite y se presta especial atención al estado interior del vehículo sin que hasta el momento se observe un deterioro evidente.

La casi nulidad de trasbordos y el alto número de viajes en horas picos es respuesta evidente del esfuerzo del personal de mantenimiento, que se ha visto obligado a aprender en la práctica los nuevos mecanismos, puesto que con los FIAT solo llegó un manual que no ha sido traducido aún del italiano.

—¿Cuánto tiempo de vida útil



"EL PÚBLICO es más disciplinado", afirma el chofer fijo Rafael Fernández.



PARTE DE los trabajadores que responden por el mantenimiento de los ómnibus FIAT en la terminal ISPJAE.



ES NECESARIO continuar con el cuidado de estos ómnibus para evitar situaciones como estas.

podrán tener estos ómnibus?, preguntamos. Juan Delgado y Lázaro Díaz, jefes de las brigadas eventual y de mantenimiento, señalaron: "Es imprevisible, pero si se trabaja bien en talleres y la población sigue colaborando con su cuidado pueden durar bastante y hace falta que así sea".

UN FENÓMENO RARO

Así calificó Rafael Fernández, chofer de los FIAT, al cuidado que hace la población de este tipo de vehículo. ¿A qué se debe? "Yo creo —dijo— que la gente cree que son nuevos y como son diferentes, ayudan; también influye el mecanismo del ómnibus que no permite su puesta en marcha si las puertas no están cerradas, estas son más anchas e impiden la aglomeración a la hora de subir o bajar, unido a que los escalones son más bajitos. En contra está que hay menos asientos y que son más incómodos que los Ikarus".

Similar opinión sustenta el también chofer Francisco Alonso. "El público es más disciplinado y es muy raro el que monta por atrás y menos aún los que no pagan. Incluso no se han producido roturas de envergadura como normalmente padece el resto del parque y que son atribuibles a la población. Pienso que en el cuidado también influye que los choferes son fijos y seleccionados. Para mí la medida es válida en este caso, atendiendo a lo desconocido del vehículo y a sus particularidades", afirmó.



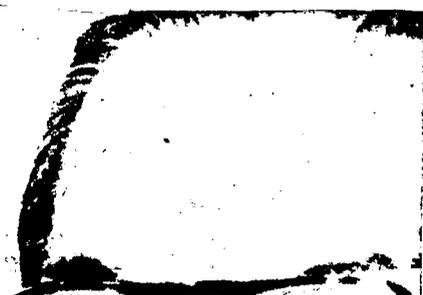
"HASTA EL momento los principales problemas están en la caja de velocidad, pero los estamos solucionando", Oscar Saurí, asesor de Ómnibus Urbanos.

BUENAS NOTICIAS PARA LOS PASAJEROS

Aunque en sentido general la población habanera que hace uso diario del ómnibus urbano está convencido de que la llegada de los FIAT italianos no resuelve totalmente el problema, sí resulta un sensible alivio que se incrementará con la próxima entrada en funcionamiento de otros 40 más, que se prevé se ubiquen en la vieja terminal de Guanabacoa. Cuarenta serán los 250 FIAT, más la reposición paulatina del parque del país, el transporte urbano se utilizará en buena medida y eso es positivo que ocurra durante este año.

práctica
en ci

difícil
la e



José Lago Santaella, funcionario del Ministerio de Comercio Exterior, reunía desde buen tiempo

El pez ronda el anzuelo

El hecho en realidad no debe extrañar. Si el servicio de inteligencia, debe haberle resultado en extremo fácil hacerles comprender a sus hijos y compañeros de trabajo, que su persona estaba bien distante de tales avatares.

mente que habla lla-
de las revelaciones
La guerra de la CIA
gente la certeza de
debían mantenerse
nos que asombrarme
conversé en uno de
pleno y las agencias
dan la llegada de la
denuncias, era uno
para sus adentros

OSO

PROFUNDO LANGLEY

s y José

La extensa práctica de ómnibus en caravana tiende a hacer más difícil y angustiosa la espera de los pasajeros.



TRANSPORTE EN LA CAPITAL

¿Mejora o no?

Mientras se prepara un considerable refuerzo con ómnibus de diferentes tipos, la Empresa se esfuerza por cubrir casi 800 plazas de choferes que están vacantes.

TRANSCURRIDOS los dos primeros meses de 1989, se mantiene el problema del transporte en Ciudad de La Habana, pese a que se había afirmado que a fines del pasado año con la terminación de los 250 ómnibus articulados en la fábrica *Evelio Prieto*, de Guanajay, se normalizarían los 30 mil viajes diarios.

La respuesta no es fácil. Pero es evidente que los cálculos realizados por la Empresa de Ómnibus Urbanos del Poder Popular, no fueron realistas en aquella oportunidad. Obedecían más a buenos deseos que a las posibilidades verdaderas de satisfacer la demanda de la población.

Porque en ningún momento, no ya la totalidad de los viajes anunciados,

ni siquiera los 27 mil, se pudieron mantener. Habría que entrar en materia, ahora, sobre lo que se está haciendo, y enfocar con más objetividad lo que se va a hacer.

La dirección de la Empresa ha cambiado. Mentes frescas y buenos asesores son imprescindibles en momentos de serias dificultades como las que, desde el segundo semestre de 1987, afectan a los ómnibus en la capital. Y planes realistas cumplibles. Por ese camino se está transitando.

Y hay que admitirlo: ya se notan algunas mejorías. Pero hay zonas céntricas y populosas en las cuales no hay nada resuelto aún. Tal es el caso, por ejemplo, de la comunicación entre el Vedado y la Virgen del Camino y de ésta al Diezmero.

No exageremos al decir que lo normal es aguardar en una parada de la ruta 10 no menos de dos horas, antes de que aparezca una caravana de 3 ó 4 vehículos que, luego de recoger todo el pasaje, repetirán el ciclo de las dos horas hasta el infinito. Y se trata de una ruta que llegó a ser la mejor del país, con una frecuencia de 2 minutos hasta el 87 y con equipos que apenas sobrepasaban los dos años de explotación.

La tensión es tal que el éxodo de choferes y mecánicos de la Empresa sobrepasa los mil, y en estos instantes más de 800 plazas para conducir

ómnibus por cubrir. Se teme que la cifra se eleve, de no ponerse coto a la situación.

Brigadas de mecánicos de Sancti-Spíritus, Cienfuegos y otras provincias centrales han estado en la capital aportando su experiencia y capacitando personal, lo cual ha permitido que Lawton haya levantado su terminal. Pero, por supuesto, eso no basta. Nos informa la nueva dirección de la Empresa que pronto entrarán en circulación 50 Girón VI, cuyo itinerario aún no se ha decidido, pero es de presumir que en buen número contribuyan a aliviar a los que tienen que desplazarse desde el Vedado hasta la Virgen del Camino, en el municipio San Miguel del Padrón. A mediados de año llegarán de Yugoslavia 50 carros articulados que, sumados a los que aún faltan para completar la donación de Milán y los que debe entregar la *Evelio Prieto*, permitan un incremento mensual visible que ya en junio pueda apreciarse mejor, hasta alcanzar 34 mil viajes diarios en diciembre del 89.

Hay que aplaudir el trabajo de los ómnibus milaneses, pero ojo: ya hemos visto en algunos de ellos, falta de limpieza, y aspectos de indisciplina como personas junto al chofer, conversando y entorpeciendo el paso.

BUSCAN TRANSPORTISTAS RESULTADOS CONCRETOS

La disposición de los transportistas capitalinos a realizar más viajes, transportar más pasajeros y carga y brindar un servicio a la altura del reclamo popular se hizo patente en la plenaria de emulación del Sindicato Provincial del Transporte, celebrada ayer en el teatro Lázaro Peña, de la CTC.

Los trabajadores de ese sector analizaron críticamente su labor en 1988, las dificultades y aciertos, el papel de la emulación socialista, así como lo que están haciendo para cumplir sus planes.

Numerosos compromisos se dieron a conocer en la reunión, en la cual prevaleció el entusiasmo y los participantes abogaron por resultados concretos que demuestren sus esfuerzos.

El año pasado, el ferrocarril y la aviación sobrecumplieron sus planes de transportación de pasajeros al igual que los viajes, mientras otras entidades se acercaron al estimado, a pesar de serias limitaciones objetivas.

La recuperación de piezas sobrepasó el medio millón de unidades y la fabricación el millón y medio, para materializar al 101,8 por ciento el plan

de ahorro. En los éxitos fue decisiva la participación del Movimiento de los Destacados.

Ese sector en la capital tiene propuestos a 111 trabajadores y un grupo de centros para vanguardias nacionales, según se dio a conocer en la plenaria, en la que los transportistas entregaron cheques y aportes monetarios para financiar las MTT, por un valor superior a los 25 mil pesos.

El encuentro sirvió de escenario, además, para imponer la Distinción 50 Aniversario de la CTC al trabajador retirado Oscar González y la bandera Titán de Bronce a la brigada de macheteros III Congreso del Partido, por ser la primera de Ciudad de La Habana en cortar 3 millones de arrobas de caña.

Orlando López



ALERTA A TIEMPO

¿SE DESVÍAN LOS RUTEROS?

Por ERNESTO MONTERO ACUÑA

SE DICE que los cubanos tenemos merecida fama de vivaces —modestia aparte— y quizás ello explique la rápida denominación de Cuarentiña aplicada a los ómnibus ruteros que rinden viaje entre Monterrey, en San Miguel del Padrón, y otros sitios importantes de la capital.

El nombre, tomado del serial brasileño *Doña Beija*, posiblemente aluda a los 40 centavos que cuesta el pasaje, con picaresco doble sentido. Pero me consta la elevada aceptación de este servicio, sin reticencia, por la población. Se trata de una oferta opcional y de superior calidad en el transporte urbano.

Todo es ventajoso: mayor rapidez, comodidad —23 pasajeros sentados—



vehículo cual camión de ganado y atraviesa La Habana como un bólido. Argumenta que salió tarde por rotura y existe la vinculación que es como le llaman

entregó tickets usados a varios pasajeros y cuando alguno solicitó explicación se le informó que era lo establecido, pues los boletines correspondían a uno que se había roto. Al verificar la situa-

—Solo expresar a los trabajadores de todo el país que interieren que esta no es una asamblea como las de siempre, formal, ni para pedir recursos, sino una reunión para opinar a fondo y abiertamente sobre cuantos aspectos del temario creamos que podemos aportar experiencias para hacer más eficientes los planes. —La Comisión Organizadora del XVI Congreso de la CTC exhorta a todos los trabajadores a que participen entusiastamente en este nuevo proceso. Los trabajadores deben prepararse antes de la asamblea, en el sentido de meditar antes de efectuarla, sobre cuáles podrían ser las medidas y aportes a proponer para reorganizar en su puesto o área de trabajo. —Asimismo —recalca Martha— llamamos a todos los cuadros sindicales a poner todo su empeño en la organización y realización del proceso asambleario. Esta es su tarea prioritada y más importante para el

—En este sentido —explica Martha— las coordinaciones están establecidas. La Comisión Organizadora del XVI Congreso y la Junta Central de Planificación llevaron adelante el proceso asambleario. La finalidad de las administraciones en este sentido es verificar la situación de los recursos y aprovechar la materia prima y acciones posibles para bajar el costo, fortalecer la disciplina y mejorar la calidad. Este informe —precisa Martha— debe contener y las características de la actividad. —Tras, que se corresponda con la situación específica discutido en cada taller, brigada, área de trabajo para discusión enumerados, elaborar un informe para La administración en cada instancia tendrá la responsabilidad de, conjuntamente con la participación movimiento sindical y sobre la base de los temas

¿Desea añadir, por último, algo más?

podemos evitarlo con una actitud decidida y combativa.

ALERTA A TIEMPO

¿SE DESVÍAN LOS RUTEROS?

Por ERNESTO MONTERO ACUÑA

SE DICE que los cubanos tenemos merecida fama de vivaces —modestia aparte— y quizás ello explique la rápida denominación de **Cuarentiña** aplicada a los ómnibus ruteros que rinden viaje entre Monterrey, en San Miguel del Padrón, y otros sitios importantes de la capital.

El nombre, tomado del serial brasileño *Doña Beija*, posiblemente aluda a los 40 centavos que cuesta el pasaje, con picaresco doble sentido. Pero me consta la elevada aceptación de este servicio, sin reticencia, por la población. Se trata de una oferta opcional y de superior calidad en el transporte urbano.

Todo es ventajoso: mayor rapidez, comodidad —23 pasajeros sentados— y posibilidad de abordarlo o descender en el lugar deseado, entre otras. Tampoco puede existir la evasión del pago del pasaje, pues hay conductores, inspectores y los correspondientes tickets. Además, la demanda demuestra que se trata de un servicio adecuado al nivel de vida del país.

Pero decía al principio que los cubanos poseemos fama de vivaces, ingeniosos, dicharacheros, y de "inventores", también. Y hemos visto en las **Cuarentiñas** algunas manifestaciones inadecuadas.

Cierto usuario —como se nos dice ahora— observó cómo el conductor extendía el correspondiente ticket a uno de los pasajeros y este, con un guiño cómplice y rostro de buena persona, se lo devolvió con discreción.

Posteriormente un inspector comenzó a "chequear el carro", y el cobrador —tranquilamente— le entregó otro boleto al pasajero, sin que el funcionario se percatara. Unas cuerdas después, luego de descender este, se produjo la operación inversa: el usuario devolvió el talón al conductor. Así se consumó una propina a cuenta del Estado —que somos todos.

Lo anterior es una muestra nada más. Algunos empleados acceden a que pasajeros apresurados viajen de pie, pues con la recaudación se incrementan los resultados. También se producen otras situaciones. Por ejemplo: un chofer que conduce su



vehículo cual camión de ganado y atraviesa La Habana como un bólido. Argumenta que salió tarde por rotura y existe la **vinculación**, que es como le llaman ellos al pago de salario con prima por recaudación y plan de viajes.

¿Será que la **vinculación** se **désvincula** del buen servicio o, por el contrario, lo presupone? Sin duda la respuesta a la disyuntiva es la segunda.

Otro sacó el carro 5-22, de la ruta Monterrey-G y 27, el día 22 a las diez y quince de la mañana y no le paró, con el vehículo casi vacío, a un usuario que le hizo "seña" frente a La Cueva, en la Calzada de San Miguel. Primero disminuyó la velocidad, pero luego aceleró bruscamente, impidiendo por una razón muy suya.

También resulta ilustrativo que el 5-13, de la propia ruta, haya salido sin boletines desde la parada de G y 27 hacia San Miguel, a las diez y cuarto de la noche del día 24. A todos los pasajeros iniciales se les cobró los 40 centavos y a otros que lo abordaron en su trayecto. Posteriormente se les informó que no había inspectores para suministrar los tickets. La tripulación estaba resolviendo por su cuenta.

En 10 de Octubre y Calzada de Luyanó, el conductor solicitó a los usuarios que descendieran, pero las airadas respuestas de algunos, los razonamientos de otros y la aquiescencia de los menos permitió continuar, sin los boletines por supuesto.

A la una de la tarde del día 25, en esa ruta, el cobrador del 5-39

entregó tickets usados a varios pasajeros y cuando alguno solicitó explicación se le informó que era lo establecido, pues los boletines correspondían a uno que se había roto. Al verificar la situación, un inspector la consideró anormal y procedió a recoger los comprobantes.

¿No sería mejor —en casos como este— que en el vehículo defectuoso les devolvieran el dinero a los pasajeros y se recuperaran los boletines para anularlos? Así se evitarían confusiones y posibles manejos inadecuados. No dudo de la honradez ni de la calidad humana de estos trabajadores, pero los buenos deben imponer sus condiciones. Por ahora, el máximo reconocimiento lo merecen los inspectores.

Algunas otras anomalías son que llegan carros a las colas iniciales con pasajeros "anticipados", a veces no poseen el vuelto adecuado, se comienza a introducir programación radial estridente en varios vehículos y, en general, se afecta de diversas formas un servicio que continuará ampliándose con nuevas rutas y bases. Los ejemplos anteriores resultan experiencia válida para ese futuro.

Esta opción no debe malograrse al nacer. Por ello, ¿no será más aconsejable impedir que el espíritu **cuarentiñero** prospere en los ómnibus ruteros? El ingenio de los pasajeros y de los funcionarios correspondientes puede contribuir a evitarlo, con el apoyo del sindicato en esa terminal. Pero el alerta es para todos.



MAS DE UN MILLON DE PASAJEROS Y 89 000 TONELADAS DE MERCANCIAS TRANSPORTADAS **¡CON TRABAJO VOLUNTARIO!**

Más de un millón de pasajeros y 89 800 toneladas de mercancías transportaron con trabajo voluntario en este año los afiliados al Sindicato del Transporte en la provincia La Habana.

Lo anterior se conoció hoy aquí en una plenaria de chequeo de compromisos en saludo al IV Congreso del SNTT y la rendición de cuenta del MITRANS ante la Asamblea Nacional del Poder Popular, en diciembre próximo.

Fue necesario realizar 76 853 viajes en 43 700 horas de tra-

bajo voluntario, que representó un aporte a la economía nacional de 56 000 pesos por concepto de salarios dejados de percibir.

También economizaron 226 mil 358 pesos por ahorro de recursos materiales y materia prima, en tanto transportaron alrededor de 53 000 horas en labores agrícolas y construcción de obras sociales.

La brigada Ernst Thaelmann, del Sindicato de Transporte en La Habana, cumplió su meta de derribar seis millones 160 mil arrobas de caña en la pa-

sada campaña azucarera, que la hizo acreedora de la Distinción Lázaro Peña de segundo grado.

Pedro Pláceres, secretario general del SNTT en el territorio, destacó que el esfuerzo de los afiliados está dirigido a impulsar el cumplimiento de los planes técnico-económicos del sector, revitalizar el trabajo voluntario, la política de ahorro así como la recuperación y fabricación de piezas de repuesto.

(AIN)

CARTAS A LA REDACCION



Medidas ante un alerta

Co. Jorge Luis Canela
Director
Periódico Trabajadores

Estimado Compañero:

El pasado día 5 de junio salió publicado el escrito "Alerta a tiempo" del tema ¿se desvían los ruterose?, del compañero Ernesto Montero Acuña.

Ante todo la administración, el núcleo del PCC y la Sección Sindical, consideramos que dicho escrito es positivo y nos ayuda.

En el primer caso en que se hace referencia de pasajeros apresurados que viajen de pie, se trata de indisciplina de las tripulaciones del ómnibus y muy significativamente del conductor, ya que está dispuesto por esta administración, dado el concepto del servicio que prestan estos ómnibus y la comodidad que requiere el viajero, no permitir viajeros de pie.

No por tener un ómnibus alguna rotura, justifica posteriormente la recuperación de atrasos, pues es erróneo de algún chofer arriesgar su vida y la de los demás alterando las velocidades establecidas, maltratando el ómnibus y a los pasajeros, lo primero ante todo es el buen ser-

Eillos, que totaliza años de vida, han kilómetros de línea en lo alto de nuestros tales. Gracias a su mente heroico, legó asentamientos pobl Luna, que albergan de familias y a unos nómico-sociales. Los abuelos elect todos 60 nietos y forma les dan la m Pero, aparte del sus conocimientos

EMPIEZO por dos preguntas que mortifican a muchos: ¿por qué en algunos bares alegan que tienen que servir el ron sin hielo aunque lo tengan, debido al acopio para los carnavales? Y cómo pueden paralizarse —Cárdenas— algunos camioneros particulares, que trabajan bien, porque no llega a tiempo el dinero en efectivo a la empresa que los contrata, tratándose de obras importantes? ¿Alguien puede explicar esos dos asuntos? Y sigo con algo que no tiene ni un ápice del burocratismo de lo anterior: los abuelos de la rama eléctrica. Se trata de los 21 jubilados de ese sector que hace poco recibieron de manos de nuestro Segundo Secretario la medalla por "Servicio Distinguido de las FAR", junto a otros galardones, por hacer lo que hacen.

AK

CARTAS A LA REDACCION



Medidas ante un alerta

Co. Jorge Luis Canela
Director
Periódico Trabajadores

Estimado Compañero:

El pasado día 5 de junio salió publicado el escrito "Alerta a tiempo" del tema ¿se desvían los ruteros?, del compañero Ernesto Montero Acuña.

Ante todo la administración, el núcleo del PCC y la Sección Sindical, consideramos que dicho escrito es positivo y nos ayuda.

En el primer caso en que se hace referencia de pasajeros apresurados que viajen de pie, se trata de indisciplina de las tripulaciones del ómnibus y muy significativamente del conductor, ya que está dispuesto por esta administración, dado el concepto del servicio que prestan estos ómnibus y la comodidad que requiere el viajero, no permitir viajeros de pie.

No por tener un ómnibus alguna rotura, justifica posteriormente la recuperación de atrasos, pues es erróneo de algún chofer arriesgar su vida y la de los demás alterando las velocidades establecidas, maltratando el ómnibus y a los pasajeros, lo primero ante todo es el buen servicio.

Referente al carro 5-22 de la ruta Monterrey-G y 27 el pasado día 22 a las diez y quince de la mañana todos los elementos del compañero periodista son veraces y elocuentes y era conducido por el chofer Reynaldo Fajardo, al cual se le aplicó la medida de 15 días de cambio de labor, en virtud de tener buena actitud hasta el error que se señala.

El siguiente hecho: ómnibus 5-13, cuyo conductor Lázaro M. Flores con expediente 2102521 alegó que salió sin boletines de la base, explicamos que actuó deliberadamente, pues el conductor comenzó su jornada a las 2:48 pm y salió de la base con 442 en total y vendió en su jornada 293, devolviendo a la base en la terminación de su turno la cantidad de 150. Dada la gravedad del hecho se decidió por la administración tomar la medida de separación definitiva del centro, pero además consideramos que el chofer de este ómnibus Manuel Martínez Tartabull con expediente 0112348 permitió este tipo de anomalía y se le aplica la medida de separación definitiva.

Ese mismo día al conductor del ómnibus 5-39 Oscar Hebra Arbelo con expediente 2212306 vendió los boletines que anteriormente había recogido a pasajeros producto de una rotura. Es cierto: el ómnibus se rompió en el viaje anterior y el conductor entregó o devolvió el dinero a los usuarios recogiendo sus boletines, pero actuó por una mala orientación del despedidor de la base, Lázaro Pérez Fariñas de que los volviera a vender y lo que está orientado es el reintegro de esos boletines a la base para el descuento correspondiente. No obstante, ese día y en el viaje lo chequeó el inspector que realizó el correspondiente reporte a la administración recogiendo dichos boletines, pero en ese grupo aparecieron dos numeraciones que no correspondían a sus números y series. Por ello se le aplica la medida de cambio de labor por un término de 90 días.

Sobre algunas otras anomalías, como llegar a las colas iniciales con pasajeros anticipados, informamos que nuestros inspectores están en la salida (primera parada) de la terminal y en las cabeceras donde rinden viajes, para evitar estas situaciones que aún acontecen a pesar de los reportes y acción de los inspectores en obligar a los tripulantes a bajar esos usuarios.

A todo carro y conductor que sale a iniciar su jornada se le entrega una bolsa con \$ 5.00 en menudo para iniciar su labor, por lo que es injustificable negar el vuelto por falta de menudo y exhortamos a nuestra población a exigir su vuelto y no tolerar esta conducta inadecuada.

No es aceptable permitir la introducción de radios y además con volúmenes altos. Hemos dado instrucciones a nuestros inspectores para reportar a los infractores, y a tal efecto se han emitido las circulares correspondientes.

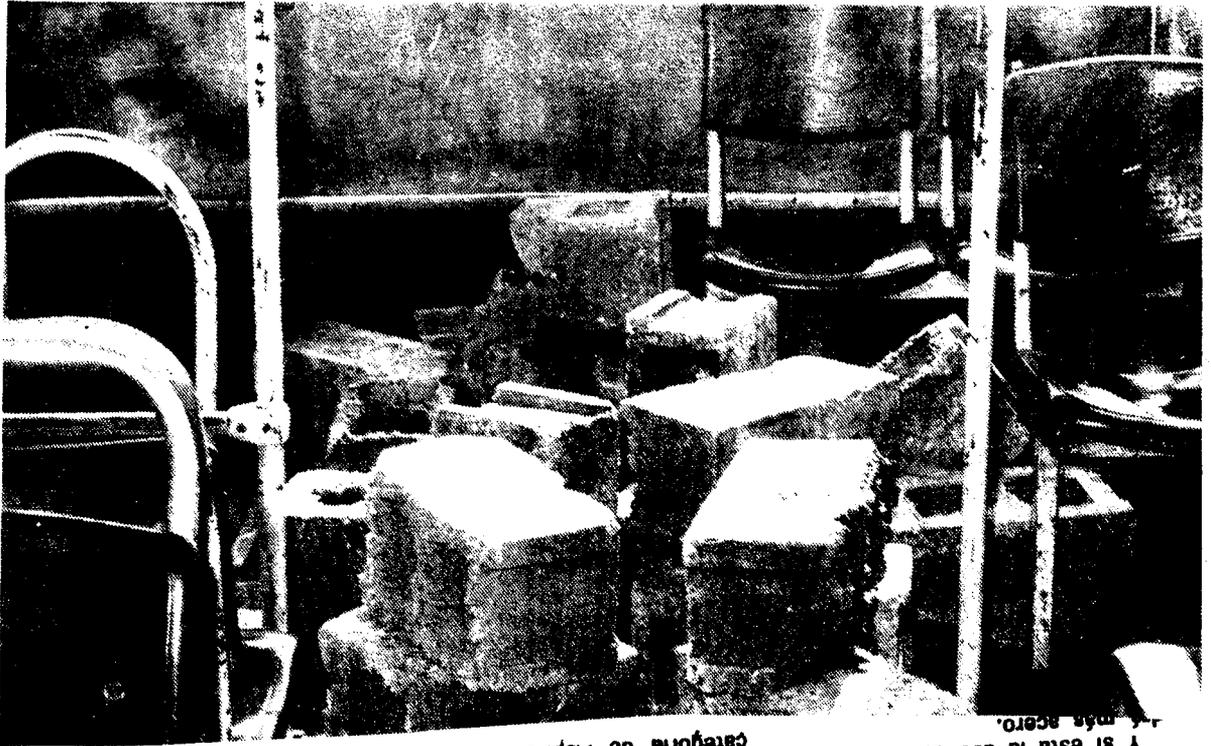
Como última cuestión debemos exponer que apreciamos el trabajo publicado, pues es objetivo y cumple su cometido de alertar y tenemos la responsabilidad de que este nuevo servicio no nazca con esas conductas impropias.

La dirección del sindicato, del núcleo del PCC y la administración efectuarán de inmediato asamblea con los trabajadores por turnos para condenar actitudes negativas como las publicadas, conscientes del momento histórico que vive nuestra patria, del ejemplo internacionalista y de lo que realizan los contingentes de la construcción.

Fraternalmente,

Manuel Menéndez Valdés
Administrador

UN HECHO INSOLITO



Fotos: Luis Estrada
Nieves Alvarez

rido entre las variadas muestras que allí se exhiben, mientras que en el segundo piso radica el taller de confecciones y en el sótano los probadores, el área de- ría, maquillaje y fotógrafos. Cabe destacar que independien- temente del alquiler de los tra- jes los trabajadores del Palacio de las Novias participan en la con- fección de ajuares de mujer, ajus- tadores, pantalones y otras, las cuales están a la venta en uno de los kioscos situados en la calle Galliano esquina a San Miguel.

En el caso de los trajes para las quinceañeras es de 50 pesos con 30 de garantía si son nuevos, con 30 de garantía o a 40 con 24, si son de uso. También en el Palacio de las Novias puede solicitarse el ser- vicio de fotografía, alquiler de pa- melas, tiras y flores de mano, además del adorno de las copas y cuchillos utilizados en la fiesta nupcial. Dicha unidad, poseedora de la categoría de Aspirante a Modelo, y si está la acería, el país ten-

De acuerdo con los directivos de la Unidad Presupuestada Inverso- nista Aceros Caribe: si hay una respuesta positiva en los asegu- ramientos, sobre todo nacionales, el año próximo puede estar la ace- ría. Y si está la acería, el país ten- drá más acero.

Dos medidas más entre las que han posibilitado el avance de la obra son el establecimiento de un fuerte plan de producción de es- tructuras metálicas y equipos no estándar, a cargo de empresas del Ministerio de la Industria Sidero- Mecánica y la ampliación de los talleres de reconserción y pro- ductores de equipos, también no estándar. Especial interés se ha puesto en el suministro al constructor, quien participa en un consejo de diario con el inversionista para chequear ese acápite de la rela- ción contractual.

Algo importante también ha si- do el fortalecimiento del equipo de proyectistas de la inversión, que integran especialistas cuba- nos y soviéticos. Todos hacen un aporte destacado, pero particular- mente los soviéticos están ofre- ciendo una respuesta decisiva.

Es importante también ha si- do el fortalecimiento del equipo de proyectistas de la inversión, que integran especialistas cuba- nos y soviéticos. Todos hacen un aporte destacado, pero particular- mente los soviéticos están ofre- ciendo una respuesta decisiva.



UN HECHO INSOLITO



UN OMNIBUS PARA CARGAR BLOQUES

El pasado día primero del corriente mes, a las 9:30 de la mañana, un hecho insólito —al menos para los que estamos claro de la situación real que presentan los ómnibus urbanos en todo el país, cabe ese calificativo— se mostraba a la vista de todo transeúnte que a esa hora pasaba por la intersección que forman las calles 3J y Avenida 164, en Alamar: una guagua del servicio urbano de pasajeros, con número de serie 1522 y placa HV-4625, estaba estacionada encima de la acera del lugar, mientras dos hombres montaban bloques en su interior.

Después de tomar algunas fotos de dicha acción, conversamos con el chofer, el compañero Isac Acosta, quien explicó al reportero que los bloques que cargaba en el ómnibus se cayeron de una rastra que iba repleta de dicho material constructivo, por lo que le pidió una guagua al administrador de la terminal de Alamar, con el propósito de llevar los mencionados bloques para utilizarlos en la construcción de una caseta de despedición que construyen en la propia base.

Con la idea de esclarecer el hecho, acudimos a una reunión, —que por cierto, se extendió por casi dos horas— en la que participaron los compañeros Antonio Castro, Raúl Montesinos, Ignacio Becerra y Francisco Cepero, administrador, secretario general del Comité del Partido, jefe de taller y secretario del Partido, respectivamente, todos de la terminal de Alamar. Anteriormente nos había-



mos comunicado con el compañero Brindis, miembro del Comité Ejecutivo de La Habana del Este, que atiende el transporte, quien sugirió la reunión, interesado en conocer las causas que propiciaron la citada acción.

Cada quien expuso su punto de vista, aunque en lo general hubo consenso por parte de los funcionarios de ómnibus, para justificar la utilización de uno de estos vehículos en un propósito tan ajeno al fin con que fue concebido: los bloques los cargaron en la guagua porque ellos no cuentan con algún otro medio de transporte para estos fines, por lo que han utilizado, en anteriores ocasiones, la misma fórmula para abastecerse de determinados recursos, tales

como cemento, gomas, pan y otros productos alimenticios para los trabajadores de esta base.

Al final de la discusión se logró lo que, para el criterio del reportero, resultó el más honesto de los conceptos: el reconocimiento general a lo improcedente que resulta utilizar un ómnibus urbano para cargar cualquier cosa que no sea pasajeros a la vista de la población, que ha adquirido una conciencia objetiva acerca de los problemas reales del transporte en la capital y en el país en general. Por supuesto, que cuando un trabajador que regresa de su jornada ha tenido que esperar por largo tiempo una guagua para el retorno a su hogar, no logrará vencerse jamás de que, si hay problemas serios con determinadas rutas, otras utilicen estos medios para sustituir la tarea que debe cumplir un camión.

De allí salimos todos convencidos de que, independientemente de la nobleza que acompañó a la acción, se cometió un error; que habrá que realizar otro tipo de gestión encaminada a resolver los problemas de servicios internos de cada terminal de otra forma, sin llegar al extremo de utilizar un recurso tan demandado como un ómnibus para cargar bloques, gomas, cemento o cualquier otra cosa.

Nuestro pueblo, que constantemente se educa en cada aspecto social y económico, que adquiere una mayor conciencia en la actual etapa de rectificación, extiende su dedo índice para señalar hechos como el que nos ocupa.

Luis Estrada Hernández



ESA PARTICIPACION DECISIVA DE LA MUJER



trabajar en la elaboración de las medidas que permitan contribuir a declarar a Ciudad La Habana Lista para la Defensa en la segunda etapa, con similar éxito, devino acuerdo del III Pleno del Comité Provincial de la Federación de Mujeres Cubanas, que se celebró en el teatro del Poder Popular en el capital.

Previamente la miembro del Comité Central de la Habana Teresa Leyva, secretaria general de la FMC aquí, expresó el sentir de las asistentes al hacer público reconocimiento a la labor de los cuadros del Partido y el Estado en el territorio y resaltar la consagración con que las federadas ocuparon sus puestos en cada cita de la defensa para llegar a la condición de Lista, sin desatender las prioridades que demanda este histórico momento de la Revolución.

En el informe a la reunión la dirigente feminista destacó el crecimiento de la FMC en miembros —de mayo a septiembre— hasta totalizar 714 407 afiliadas, distribuidas en 13 591 delegaciones y 1 368 bloques en quince municipios. Ello equivale a un índice del 80,1 por ciento de integración.

Más adelante contempló como un logro importante en la etapa, el sobrecumplimiento en recaudación destinada a las Milicias de Tropas Territoriales, ascendente a 46 518 pesos o el 103,4 por ciento; la disposición de compañeras en el completamiento de esa fuerza del pueblo y la incorporación de más de 396 000 a las Brigadas de Producción y Defensa.

En el territorio, el 46 por ciento de la fuer-

Subrayó también cómo en veinticuatro horas 1 200 federadas respondieron al llamado a formar el contingente V Congreso FMC, destinado a la construcción; garantizaron el censo de los niños a los que les corresponde pensión alimenticia vía paterna y recibieron en varias delegaciones de base a más de mil invitadas al III Encuentro Continental de Mujeres.

Por todo eso —acentuó— podemos decir que la Federación está fortalecida, tiene recursos y trata de estar siempre en vanguardia de los problemas fundamentales. No obstante significó que hay que incrementar la acción político-ideológica, organizarse y ser más eficientes.

A propósito, en el Pleno se dio a conocer un llamamiento dirigido al análisis crítico y a la reflexión, mostrar la combatividad y la transigencia contra todo lo que perjudique la buena marcha de nuestra sociedad; reconocer con honestidad los errores y asegurar la entrega absoluta al trabajo.

OTRAS INTERVENCIONES

Uno de los aspectos que generó un mayor número de intervenciones recayó en el fortalecimiento de las organizaciones.

Tal fue la expresión de María Emmanuela, una de las miembros efectivas del Comité Provincial, quien apuntó: Tenemos que ligar la vida de la Federación a la vida de la mujer y elevar a un mayor nivel ideológico; no basta con involucrarla en la brigada de la amistad o en la brigada de Historia, o convocarla a la asamblea cada dos meses...

Lucía Peláez, por su parte, enfatizó que no podemos sustituir el trabajo político por el mecanicismo, los resultados son malos. Zaldívar instó a cambiar de estilo en las delegaciones.

Al respecto, Georgina González, secretaria del departamento de atención a organización de masa en el Comité Provincial del territorio, insistió en el acercamiento que hay que tener con el ser humano, de manera de fortalecer el único vínculo —como ocurre a veces— que tiene la federada con...

Detente a observar y comprobarás que no todos los reparadores de sueño son enanitos y no todos los enanitos pueden ser medidos con la misma vara que se emplea para los trabajadores de la reconstructora Ikarus, en La Lisa.

Reparadores de manos callosas, acostumbradas a cerrarse como garras al mango del martillo, así son los artífices al duro. Artífices para quienes la transformación de una calabaza en carroza es pura simpleza.

Nada como no sea la seriedad y responsabilidad con que acometen el quehacer diario los diferencia de otros obreros. Ni son marcianos, ni tienen más fórmula que trabajar hasta que la luz del día lo permita y con una calidad incuestionable —dice el administrador Luis Rouco.

Todo ómnibus que sale de la reconstructora lleva marcado el sello de esos hombres, anónimos hasta hoy, quienes demuestran que reparar no es tarea hecha para corazones duros, pero sí para voluntades férreas.

Verlos ante su puesto de trabajo amputando de aquí y colocando una prótesis allá deja lugar a la duda. ¿Cómo con tanto metal sin color y forma pueden devolverse a la vida, y renovados, los equipos que al taller envía en casi total estado de deterioro la empresa de Omnibus Urbanos? La tradición de años los ha convertido en dueños de los secretos del oficio y el más importante de ellos es no desear ninguna pieza recuperable. Esa premisa los ha salvado de verse parados por ese concepto, cumplir al 122 por ciento, con 3 mil 285 ómnibus, el plan de reparaciones hasta octubre; y mantener un consumo del surtido de partes y piezas, suministrados, por debajo del 85,3 por ciento.

Cuando en 1987 obtuvieron la condición de Vanguardia Nacional, ocho años de continuo cumplimiento avalaban la gestión económica del centro.

Es saludable conocer que en momentos críticos para el transporte capitalino ese colectivo, compuesto por un centenar de obreros, impone su estilo.

El estilo es el hombre, y la frase suena menos hueca si reconocemos en Orlando Contreras Pozo, al mejor chapista a nivel nacional, o en Osvaldo de Armas, a un artista, que cambia pistola por pinceles y pinta un cuadro del Guerrillero Heroico teniendo como única escuela: la inspiración.

Disciplina, exigencia, organización y atención al hombre en la reparadora Ikarus son conceptos que se dan la mano. Hace mucho tiempo que quedaron abolidos métodos de trabajo y dirección que no se avienen al sistema.

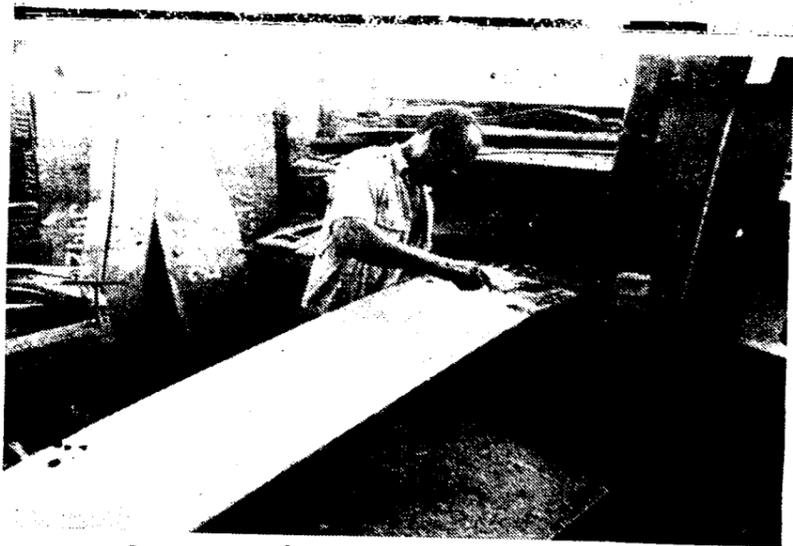
Como ejemplo de tal aseveración José Antonio Rouco, secretario general del sindicato, recuerda la discusión con un obrero nuevo, quien al rechazar la proposición de ir a trabajar a otro puesto cuando la necesidad así lo exigió, esgrimió su derecho a quedar interrumpido cobrando el 70 por ciento de su salario, y expresó: **O la revolución aquí es distinta o ustedes son más revolucionarios que nadie.**

Y no son distintos, son original de lo que debiera ser cada colectivo del país: copias fieles, que no se acomoden a la falta de recursos, ni esperen soluciones venidas de otra galaxia, si es más fácil buscarlas entre ellos.

Al reparar en sus manos, —humanamente envidiables—, sucias de grasa y polvo, pero en constante actividad se justifican los logros de su gestión económica, demuestra que crisis en el transporte no es término aplicable para todos los trabajadores del sector.

LOS REPARADORES DE SUEÑO

Por STALINA PEREZ
Fotos: CARLOS MAYOL



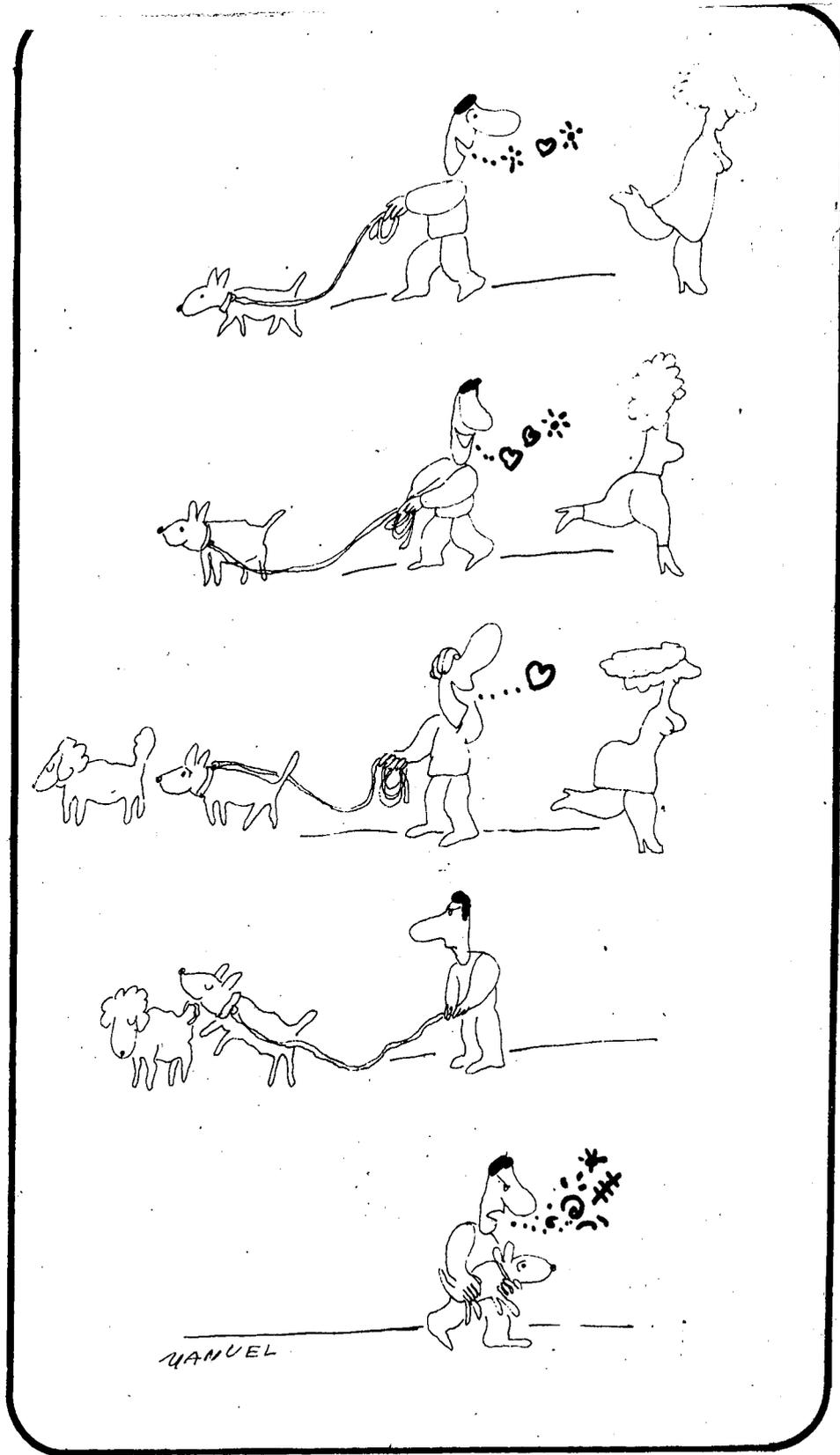
Orlando Contreras, un chapista de estilo.



Los reparadores de la reconstructora Ikarus no reparan en las dificultades.



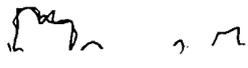
La fase final, una muestra de calidad incuestionable.



ES

MIMA HAZME
CASO, MIRA QUE YO
SOY UNA ENFERMEDAD

PUES YO NO
TENGO NINGUN
DESEO DE IR AL



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



El amor triunfa hasta en las guaguas.

FOTORREPORTAJE DE PUJOL Y PUÑAL

Trasladarse en guagua es la aventura nuestra de cada día. Para ir y para venir. Frases como: "A cogerla", "No paró", "Déjenme bajar", "Echen los medios", "Hace una hora que no pasa", "Abre atrás", "La parada", "No me empujen"... y otras muchas conforman un vocabulario que se impone y podría aparecer en una antología popular.

Paciencia, voluntad, ingeniosidad y fortaleza física, son, entre otras, virtudes necesarias a la hora de decidirnos a tomarla.

Hay quien ha propuesto que los asientos de las guaguas sean transferidos a las paradas, en vista del tiempo que se invierte esperando que pasen.

Por el momento disfruten de estas imágenes, y que tengan suerte.



Salida de emergencia.



Estos pasajeros se equivocaron de parada.



¡Cuidado con la bicicleta de mi hijo!



Guagua con balcón a la calle.

Hay más ingenieros agrónomos que los existentes en el país antes de la Revolución.

● Raúl Michel Vargas, Diputado por Guantánamo (primer secretario del Partido en la provincia), dijo que a pesar de afrontarse dificultades con la política de cuadros, el nivel de profesionalidad en el territorio es incomparablemente mayor al existente antes del triunfo de la Revolución y enumeró varias medidas encaminadas

● a asegurar mayor número de egresados con nivel superior en los próximos años.

● Dio a conocer la labor que se ejecuta con los casi 4 500 estudiantes guantanameros que se cursan fuera de la provincia e incluso en el exterior, para motivarlos a regresar una vez concluidos

● los estudios, con el fin de incorporarlos a la profunda transformación socioeconómica que se realiza allí.

Fidel intervino nuevamente para señalar que no se toman en cuenta las posibilidades expansionistas de Guantánamo, pues esta provincia crecerá hacia el norte, hacia Moa, lo que posibilitará una incorporación industrial de gran importancia para este territorio.

El Diputado Francisco Penié, del municipio Cerro, planteó que en una visita a Guantánamo como integrante de una Comisión del Poder Popular, se convenció que sus pobladores están conscientes de sus dificultades y del apoyo que reciben para resolver los problemas que afectan su desarrollo integral.

● Un llamado a mejorar la atención a los profesionales en Guantánamo, realizó la Diputada Milagros López, de Jesús Menéndez. ● En tanto Gloria Benítez, de Ciego de Avila, se refirió al programa materno infantil. Irma Jerez, de

● la revolución, logro que calificó como una de las más grandes y gloriosas desde el punto de vista económico y social en el país.

● Finalmente, Severo Aguirre sometió a aprobación el informe de Guantánamo y el dictamen de la Comisión de Organos Locales del Poder Popular, los cuales recibieron el voto unánime del plenario.

● INFORME DE CAMAGÜEY

Tras el informe rendido por Eddy Fernández Boada, intervino Juan Antonio Bravo, presidente del órgano de gobierno en Camagüey, quien informó que en lo que va de año la producción mercaderal ha crecido en el territorio en un 6 por ciento, mientras los costos se han reducido en seis centavos.

En relación con la zafra azucarera, dijo que se trabaja y se espera en condiciones de hacer un millón de toneladas de azúcar en la próxima zafra y de incrementar esta cifra en los años posteriores. Actualmente el comportamiento de la limpia de caña alcanza el 80 por ciento y, con el apoyo de más 30 000 camagüeyanos en esta finca, se espera llegar al 95 por ciento de las áreas limpias a finales de este mes.

El plan ganadero, tan afectado en los últimos años por la intensa sequía, ha tenido la suerte — señaló Bravo — de contar con el beneficio de las recientes lluvias con las que se han abastecido plenamente casi todas las presas y micropresas de la provincia, que dará la posibilidad de reanudar la ganadería para producir la carne y leche necesarias.

Se refirió, además, a la intensificación de los esfuerzos en planes de lombricultura, oca camaronicultura, a la par que labora arduamente por salvar un total de 190 caballerías de viandas, afectadas por las precipitaciones.

Los 350 ómnibus articulados van, afirman en la planta de Guanajay

● La dirección de la Empresa Productora de Omnibus Evelio Prieto, de Guanajay, ha comenzado a dar los primeros pasos organizativos para cumplir el compromiso de producir este año 350 carros articulados, aspecto tratado durante las sesiones de la Asamblea Nacional.

En la visita que los reporteros de *Granma* realizaron a esta empresa, Pedro Díaz, su director, y los representantes de las organizaciones políticas y laborales del centro explicaron que ante la delicada situación del transporte urbano en Ciudad de La Habana la industria, previa coordinación con sus 1 500 trabajadores, se dispone a implantar el doble turno de labor y lograr con ello elevar la producción a cinco carros diarios. Añadió que los dirigentes de esta empre-

sa preparan las condiciones materiales y políticas para hacer realidad este compromiso con el Partido y Fidel.

Para ello contamos con la decisión de nuestros trabajadores, que siempre han dado el paso al frente, y con la cooperación de otras industrias como la Paco Cabrera, de Las Tunas, precisó.

Manifestó que para cumplir exitosamente con este compromiso varios organismos como el Comité Estatal de Abastecimiento Técnico Material (CEATM), TRANSIMPORT y el SIME deben garantizarles algunos suministros fundamentales como los laminados de acero de chapa fina, que están recibiendo actualmente de forma inestable, algunos medios de protección para los soldadores,

juegos de componentes y perfiles de aluminio.

La Evelio Prieto, que cuenta entre su masa de trabajadores con 154 militantes del Partido y 197 de la UJC, tiene establecida para el actual quinquenio la producción de seis surtidos de ómnibus como el Girón-13, destinado al servicio urbano, el Girón-15, interprovincial, el Girón-16 o articulado, el Girón-17 para el servicio suburbano, el Girón-22, para el servicio nacional y el Girón-20, destinado al turismo internacional.

Desde su puesta en explotación en el año 1978, esta empresa ha producido alrededor de unos 6 000 ómnibus, entre los que aparecen 200 articulados producidos en 1986.

● Jesús Mena
Fotos: Felicia Hondal



Esta empresa ha resultado cuatro veces vanguardia nacional del SIME.



Integrantes del colectivo de la industria junto a uno de los ómnibus fabricados allí.

UNA SOLUCION MOMENTANEA QUE NO RESUELVE, PERO ALIVIA

Por STALINA PEREZ Foto: ELIECER CAMARAZA

Parodiando una archiconocida frase: **Nada del transporte me es ajeno** —y en la situación actual mucho menos— echo a andar con desenfado en busca de la guagua como si tuviera sobrado tiempo a mi disposición.

Esta vez la espera no cubrió mis reservas de paciencia al parar, ante el público asombrado, uno de los más de 200 ómnibus apor-

Lo dicho por Amada me hizo recordar que a esas guaguas las llaman "aspirina" y realmente creo que lo son.

Hasta el 19 último, 410 mil 029 pasajeros fueron transportados diariamente en esos ómnibus y se reportaron un total de ocho mil 880 viajes, lo que demuestra que la voluntad en ocasiones todo lo puede.



La aspirina no resuelve pero alivia.

tados por los organismos de cada municipio en apoyo al transporte urbano.

El equipo que manejaba Francisco Cabrera, de la fábrica de ómnibus Girón, fue el salvador y el escogido para conocer la opinión de la población sobre ese servicio iniciado el 12 de setiembre.

Las disímiles expresiones de agrado convergen hacia un mismo punto. Un trabajador de los medios de difusión, reacio a dar su nombre, considera que esa solución momentánea a la falta de transporte es una vía de explotar en su justa medida los equipos antes ociosos la mayor parte del día, mientras su repercusión social se hará notar en la medida que ese sistema se regule y responda a las necesidades.

Deisy Rojas no se muestra escéptica, sólo desea que se establezca el funcionamiento de esas guaguas, imagínese, llevaba una hora esperando la 174, si me pongo de suerte es posible que pueda regresar también por esta ruta.

Con el peso de sus años Amada Morejón comprende lo difícil que es tal situación para el trabajador o el estudiante. Esta feliz idea me parece formidable y aunque no resuelva por lo menos alivia.



Francisco Cabrera, diligente chofer, comenzó antes para concluir con el tiempo necesario para recoger a los obreros de su centro.

Felicindo Ferro Hernández, jubilado y delegado del Poder Popular, afirmando lo antes expuesto se desempeña voluntariamente en las funciones de inspector, como voluntariamente Francisco inició su recorrido antes de



¿Cuántos de estos pasajeros no llevaban más de una hora esperando?

las 9.00 con el ánimo de ayudar en el horario "pico".

Rita María, opina, por su parte, que el servicio debería extenderse hacia los horarios de mayor congestión de público; tal recomendación merece una pausa.

Punto y aparte señalado, el transporte de apoyo se integra por equipos de organismos destinados al traslado de sus obreros, por lo cual no es posible ampliar su funcionamiento a horas donde realmente su ayuda sería más eficaz ya que debe transportar a los trabajadores de esas entidades.

Yaser Alvarez y Ronald Sotolongo, estudiantes de primaria, abordaron el ómnibus con exclamaciones de júbilo que hablaban por sí solas, pues según ellos esas guaguas son "bárbaras" y tienen tremenda "onda".

Una única pregunta recibió en todo momento respuestas favorables y hoy, pasados diez días de esta encuesta, la "aspirina" sigue aliviando con un total de 240 equipos incorporados en 50 rutas conflictivas, a los que se sumarán próximamente los necesarios para llegar a la cifra de 400.

CI US... PARA GANAR MAS

Tras las
manejan, s
atención c
tración, el
se demue, este,
bregar.) de

A menos
mantiene acción
pese a la
por encim, entas
De habe, a del

presas centrales, aunque el sistema de ATM
mantiene más de 260 millones de pesos.

Sin embargo, es el programa de economía
material de las empresas, cuyo fundamento
está en la normación científica de los re-
cursos materiales y energéticos mínimos pa-
ra la elaboración de cada producto sin afec-
tar su calidad, lo que determinará el empleo
de los medios con que cuenta el

Rafaela Ortega

Los servicios, dijo finalmente.
de medicamentos, así como en la optimización de
los planes y programas de salud y de producción
máxima aprovechamiento de la jornada laboral, en
en cada colectivo laboral el compromiso de lograr el
iniciativas y sus propias experiencias, promoviendo
ciones con la mayor exigencia, enriqueciendo sus
actura consagradamente para cumplir sus obliga-
"Cada cuadro sindical, junto a sus trabajadores,
plificación dentro del sector y otras de índole social.
millones de horas voluntarias en las obras de am-
continúa en el presente, el aporte de más de 2
de los trabajadores de la salud en 1988, la cual
Gloria significó entre las tareas más importantes
del nuevo
firmo
del propo-
do cons-
damente, por departamento o sección".
ción de la administración sobre los gastos, detalla-
de su puesto. El sindicato debe exigir la informa-
económica y ahorren al máximo los materiales, des-
jelvo es que los trabajadores tomen conciencia
pio el Hospital Siquitrío, dijo, y añadió: "El ob-
rios fue otra tarea emprendida, en la cual es ejem-
La implantación del sistema de costos hospitala-
te, pero en el presente año ya le estamos impri-
miendo mayor impulso".

El objetivo del encuentro es
brindar aportes al sistema de
enseñanza nacional y a la for-
mación vocacional, orientación
profesional y patriótico militar
de la nueva generación.
(AIN)

El área de las Fuerzas Arma-
das Revolucionarias del Pala-
cio Central de Pioneros Ernesto
Guevara efectuará mañana sa-
bado un intercambio de expe-
riencias entre instructores de
los círculos de interés militares.

CONTINUIDAD A UN BUEN INICIO

Tras las recién erigidas paredes de la terminal ISPJAE se manejan, si no nuevos, por lo menos amplios conceptos de atención al hombre, llevados a la práctica por la administración, el Comité del Partido, la UJC y el Sindicato, y que se demuestran con los resultados acumulados en el diario bregar.

A menos de un año de la inauguración de ese centro se mantiene el cumplimiento de los planes mes tras mes y, pese a la falta de 42 choferes, se dan cerca de 200 viajes por encima de lo establecido.

De haber preguntado a cada uno de los 524 trabajadores que conforman el colectivo del ISPJAE cómo se sienten laborando en la base, la respuesta más probable hubiese sido positiva, porque allí las dificultades con el obrero se discuten, más que para amonestar o sancionarlo para lograr su transformación.

Hoy se trabaja en la cafetería y en la iluminación de las plantas. Se construyeron con esfuerzo propio las guarderas de las fosas del taller para preservar la vida de los trabajadores y evitar daños a los equipos.

No fácilmente disminuye el déficit de herramientas de tra-

La aplicación de una medida está avalada por sus funciones regeneradoras —explica Alberto Díaz Estolín, subadministrador—, no colocamos al hombre ante el hecho en sí, por el contrario, se valora su comportamiento anterior y las causas de la indisciplina cometida.

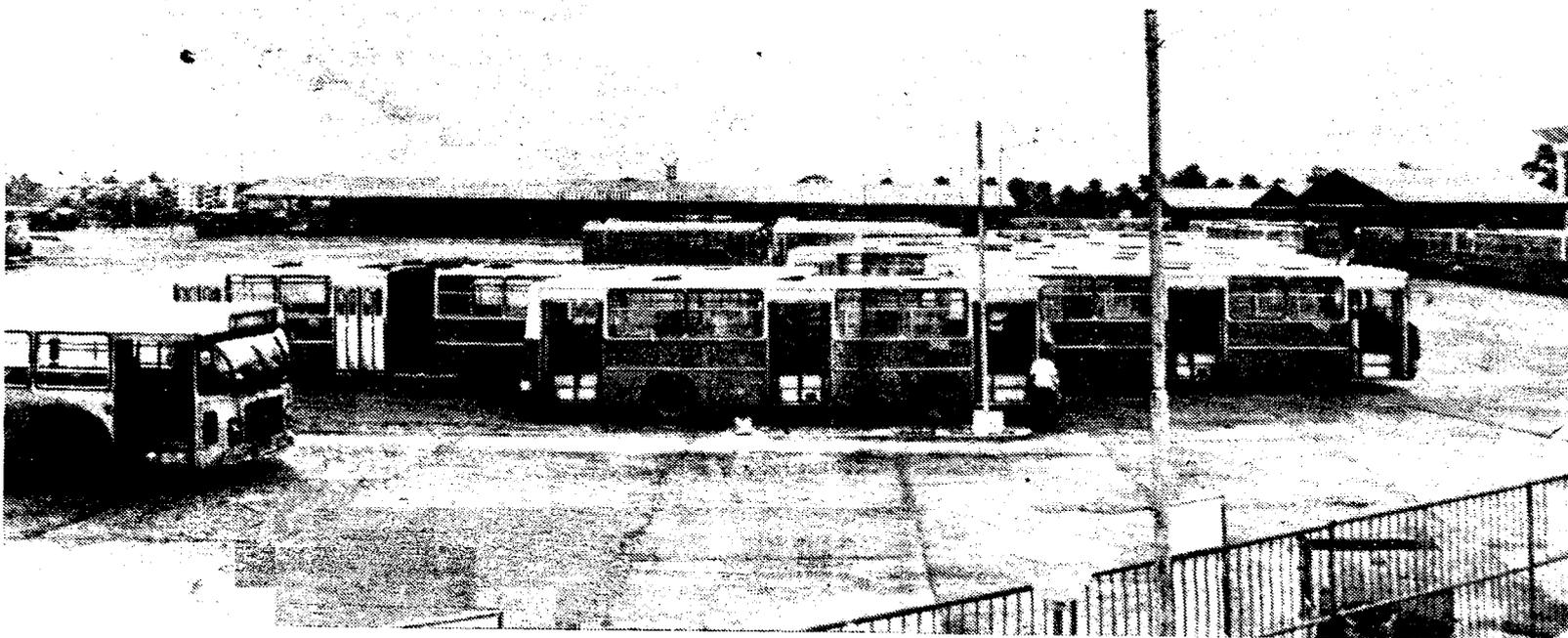
El ejemplo está en Reynaldo Correa, sancionado en principio por un año y liberado de la amonestación a los tres meses. **Muchos compañeros se acercaron a hablar conmigo —afirma— incluidos los miembros de las organizaciones políticas y de masas de la base; no me sentí solo y para demostrar con hechos que reconozco mi error ayudo a incrementar el número de viajes doblando turnos.**

En recorrido por los talleres el ambiente laboral demuestra la satisfacción de los trabajadores. Angel Abraham —ex-mecánico de Mantilla— con algo más que una sonrisa expresa que se siente bien, **más cerca de mi casa, no sólo por la distancia, sino también por las relaciones.**

Lo nuevo de la construcción y el calor humano permiten que su comedor y cafetería den un servicio envidiable. A ello sumamos la preocupación de todos por el cuidado y la limpieza del centro.

Aún quedan deficiencias erradicables en corto plazo; la solución está en el nivel de exigencia, en la magnitud de las relaciones con el trabajador, y en las condiciones en que debe desarrollarse el hombre.

Stalina Pérez
Fotos: NEY



Limpieza y organización de una base de nuevo tipo.

bajo y se estudia una organización que permita ampliar el tiempo de receso de los choferes.

Al principio no todo fue color de rosa, asevera José Antonio Musa, secretario del Partido. Con la constitución del Comité del Partido en la base comenzaron a darse los primeros pasos en aras de mejorar la atención al hombre.

Por la complejidad del trabajo en el sector son muchas las reglas disciplinarias para conductores y mecánicos; sin embargo, no todos las cumplen con igual seriedad y es en esos casos que juega un papel fundamental la labor política que sean capaces de desplegar el Partido, el Sindicato, la UJC y la administración.



La gráfica del comedor habla por sí sola.



Reynaldo: tras corta sanción el cambio para bien.

DISPOSITIVOS MODELOS UTILIZADOS EN EL TRANSPORTE

**OMNIBUS URBANO HABANA
TERMINAL GUANABO**

B	S	ORIGEN / DESTINO
		1 GUANABO
		2 CASERIO GUANABO
		3 CAMPO FLORIDO
		4 CRUCERO PERA
		5 JUSTIZ
		6 BAJURAYABO
		7 MINAS
		8 STA MARIA
		9 MEGANO
		10 TARARA
		11 BACURANAO
		12 ALAMAR
		13 GUANABACOA
		14 LA HABANA

EPIGRAF-2640-107-7507-70.0-T.

PRECIO 20 CENTAVOS

Nº 572643

**OMNIBUS URBANO HABANA
TERMINAL GUANABO**

B	S	ORIGEN / DESTINO
		1 GUANABO
		2 CASERIO GUANABO
		3 CAMPO FLORIDO
		4 CRUCERO PEÑA
		5 JUSTIZ
		6 BAJURAYABO
		7 MINAS
		8 STA. MARIA
		9 MEGANO
		10 TARARA
		11 BACURANAO
		12 ALAMAR
		13 GUANABACOA
		14 LA HABANA

PRECIO 5 CENTAVOS
ENPIG-2640-107-45203-50.0-T. (27... (1)

Nº 71514

**OMNIBUS URBANO HABANA
TERMINAL GUANABO**

B	S	ORIGEN / DESTINO
		1 GUANABO
		2 CASERIO GUANABO
		3 CAMPO FLORIDO
		4 CRUCERO PEÑA
		5 JUSTIZ
		6 BAJURAYABO
		7 MINAS
		8 STA. MARIA
		9 MEGANO
		10 TARARA
		11 BACURANAO
		12 ALAMAR
		13 GUANABACOA
		14 LA HABANA

PRECIO 10 CENTAVOS

Nº 149402

Boletines utilizados en Ciudad Habana

**OMNIBUS URBANO HABANA
TERMINAL GUANABO**

B	S	ORIGEN / DESTINO
		1 GUANABO
		2 CASERIO GUANABO
		3 CAMPO FLORIDO
		4 CRUCERO PERA
		5 JUSTIZ
		6 BAJURAYABO
		7 MINAS
		8 STA MARIA
		9 MEGANO
		10 TARARA
		11 BACURANAO
		12 ALAMAR
		13 GUANABACOA
		14 LA HABANA

EPIGRAF-2640-107-7506-95.0-T.

PRECIO 25 CENTAVOS

Nº 081980

**E.O.U.C.H.
TERMINAL GUANABO**

Precio: 10 Ctvos.

**Exíjase y Conservese
durante el viaje**

Nº 133888

EPIGRAF-2640-107-16194-30.0-T.

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

**OMNIBUS URBANOS HABANA
TERMINAL GUANABACOA**

B	S	Origen/Destino
		1 Guanabacoa
		2 Santa Fé
		3 Bacuranao
		4 La Gallega
		5 Barreras
		6 Tarará
		7 Mégano
		8 Minas
		9 Aranguito
		10 Arango
		11 Sepultura

ENPIG-2640-107-10040-14.0-T.

10 CTVS.

Nº 587519

**OMNIBUS URBANO HABANA
TERMINAL GUANABACOA**

B	S	Origen/Destino
		1 Guanabacoa
		2 Santa Fé
		3 Bacuranao
		4 La Gallega
		5 Barreras
		6 Tarará
		7 Mégano
		8 Minas
		9 Aranguito
		10 Arango
		11 Sepultura

EPIGRAF-2640-107-7505-9.0-T.

20 CTVS.

Nº 329097

CONTROL DE RECAUDACION

E. O. U. H. CRV-01

RUTA	OMNIBUS	FECHA
TURNO	SALIDA	VIAJE
EXP. CHOFER	NOMBRES Y APELLIDOS	
EXP. COLECT	FIRMA	

EPIGRAF-2640-107-16258-5'000.0-T.

*Modelo de Recaudación
utilizado en Ciudad Habana.*

HEREDERO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

NULO

LISTA DE ESPERA
HORA SALIDA _____
FUERTA No. _____

REINTEGRO 100%

Reintegro 10%

ESPECIAL

SERVICIO
REGULAR

LISTA DE FALLOS

SAGUA DE
TANAMO

REGRESO

Reintegro 25%

Modelos utilizados en la
Terminal de Omnibus de Sagua de Tanamo
Prov. Holguin

LIBRO DE RESERVACIONES

MES: _____

DIA: _____

DESTINO: _____

HORA SALIDA			
ASIENTO	No	TARE No.	EXP. LIMIT.
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			

12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35

Modelos de Reservas en Omnibus Nacionales y Comprobantes de Equipajes



OMNIBUS NACIONALES COMPROBANTE DE EQUIPAJES

C-86 **Nº 947178**

DESTINO _____

MALETERO No. _____

ANDEN _____ HORA _____

FECHA _____

C-86 Nº 947178

COMPROBANTE DE CARRO

FECHA _____

C-86 Nº 947178

COMPROBANTE DE EQUIPAJES (PARA EL PASAJERO)

DESTINO _____

MALETERO No. _____

ANDEN _____ HORA _____

FECHA _____

BO - B 108-56144-2-599.0-T-1-C8

EO. 2 108 15183-5'000.0-T-5-87
OMNIBUS NACIONALES
COMPROBANTE DE EQUIPAJES

C-86 **Nº 491613**

DESTINO _____

MALETERO No. _____

ANDEN _____ HORA _____

FECHA _____

C-86 **Nº 491613**

COMPROBANTE DE CARRO

FECHA _____

C-86 **Nº 491613**

**COMPROBANTE DE EQUIPAJES
(PARA PASAJERO)**

DESTINO _____

MALETERO No. _____

ANDEN _____ HORA _____

FECHA _____

Ministerio de Transportes
O M N I B U S
TURNO DE ESPERA
Y A G U A N E Q U E

No. _____

Ministerio de Transportes O M N I B U S TURNO DE ESPERA MOA Nº 53957
--

Ministerio de Transportes
O M N I B U S
TURNO DE ESPERA
L O S I N D I O S

No. _____

*Turnos de Espera
utilizados en la
Terminal de
Sagua de Tánamo*

Ministerio de Transportes
O M N I B U S

TURNO DE ESPERA

DEST. LEVISA

No. _____

*Trasbordo de Rotura
utilizado en Holguín*

TRANSBORDO DE ROTURA
E. O. O.
VALIDO PARA CONTINUAR VIAJE
Nº 75941

ERIE A

Mod. 0 - 322

FT-1	(D)
TRANSBORDO DE ROTURA	
O. U. H.	
VALIDO PARA CONTINUAR VIAJE	
Nº 955212	

EPIGRAF-2640-107-16190-500 0.T.

FT-1	(E)
TRANSBORDO DE ROTURA	
O. U. H.	
VALIDO PARA CONTINUAR VIAJE	
Nº 095601	

EPIGRAF-2640-107-16190-500 0.T.

*Trasbordo utilizado en
Ciudad de la Habana*

PATRIMONIO
DOCUMENTAL
DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Modelo de Liquidación de Omnibus
utilizada en Holguín.

**EMPRESA PROVINCIAL DE OMNIBUS
HOLGUÍN**

FECHA _____

VALE COMPROBANTE DE RECAUDACION

Chofer _____

CONDUCTOR _____

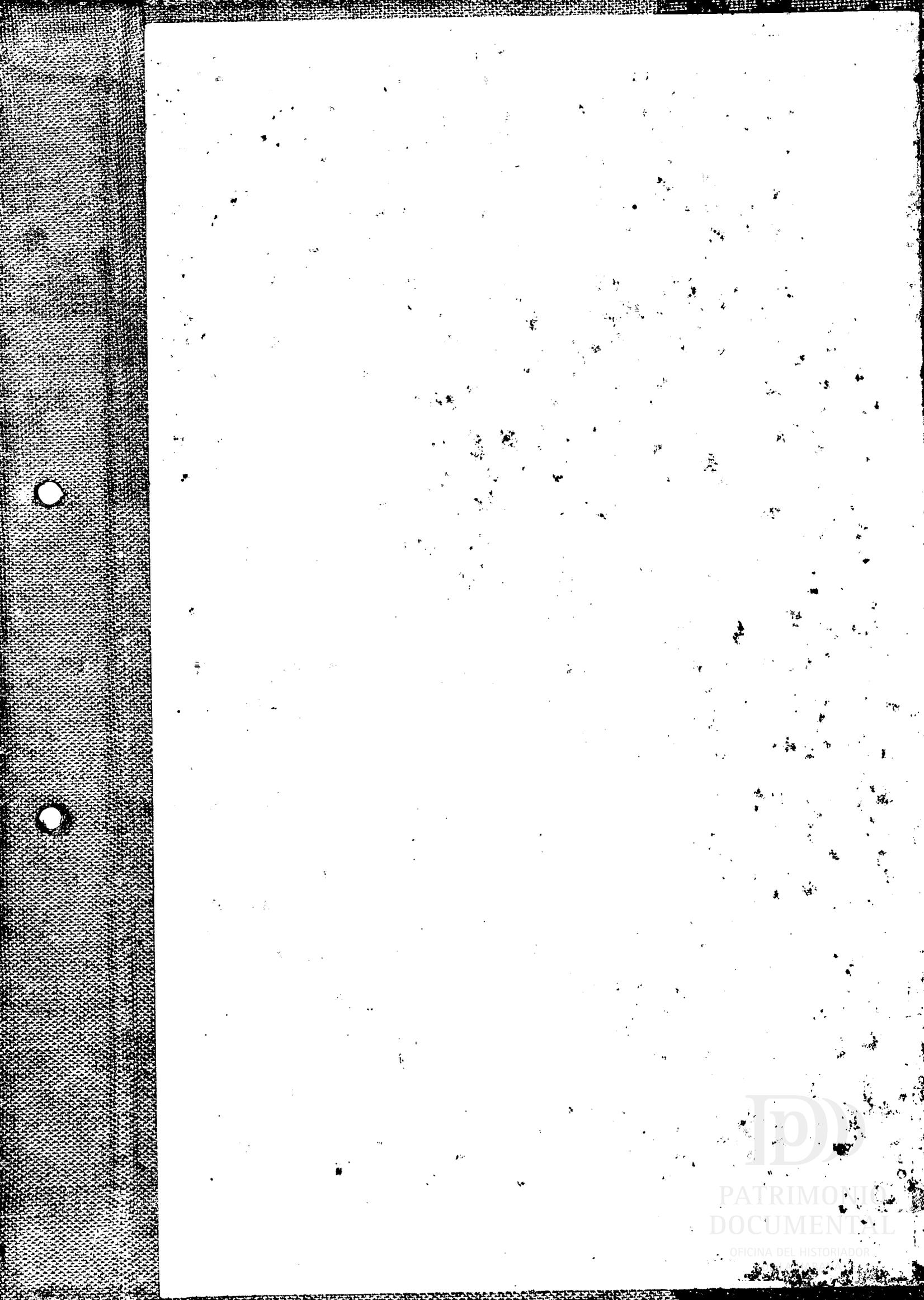
OMNIBUS No _____ RUTA No _____

Billetes	Cantidad	Denominación	Importe
_____ X		1.00	\$ _____
_____ X		3.00	_____
_____ X		5.00	_____
_____ X		10.00	_____
_____ X		20.00	_____
Subtotal Billetes			\$ _____
Monedas			
_____ X		1.00	_____
_____ X		0.40	_____
_____ X		0.20	_____
_____ X		0.05	_____
_____ X		0.02	_____
_____ X		0.01	_____
TOTAL GENERAL			\$ _____

FIRMA DEL RECAUDADOR (A) _____

NOMBRE Y APELLIDOS DEL RECAUDADOR (A)

COMPROBANTE DE PENSIONES HOLGUÍN



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR