

95 Tribuna 10/junio/89

# EN LA TERMINAL DE ALAMAR

# PROPOSICIONES

Por STALINA PEREZ

Fotos: CARLOS MAYOL

**A**nalizar 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 laureles.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

ORIGINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA