

Transporte en el verano: La odisea cotidiana de muchos cubanos



Por Pablo Iglesias

Gilberto vive en Guanabo y trabaja en el Cerro, Alina en Poey y labora en el Centro de Negocios de Miramar, Naomi sale a oscuras y regresa otro tanto a Brisas del Mar desde la fábrica de calzado plástico de Ermita esquina San Pedro, en Plaza de la Revolución.

No se trata exclusivamente de las travesías, o de la distancia a recorrer a diario para desarrollar nuestra actividad laboral. Moverse en La Habana, depender del transporte urbano como parte de la cotidianidad, constituye la odisea de muchos, con una expresión superior en los meses de verano, cuando aumenta considerablemente el volumen de pasajeros en las calles de la ciudad.

Referente

Hacia finales del 2015, según información aportada por la Agencia Cubana de Noticias, más de 80 ómnibus de la marca Yutong, fueron entregados por la Empresa Provincial de Transporte de La Habana a diferentes terminales, con el propósito de aliviar un poco este servicio en la población.

Jorge Luis León, director adjunto de la entidad destacó a la unidad de El Calvario recibió 30 autobuses articulados, como una de las más beneficiadas en las rutas del P-6 y P-8, al tiempo que los carros antiguos fueron redistribuidos en el recorrido del PC.

De igual forma se le otorgaron los primeros 50 Yutong rígidos, a la terminal de Guanabo.

Esos son algunos ejemplos de acciones dirigidas a atenuar una de las problemáticas más serias que afronta la población capitalina, y de Cuba en sentido general.

Sucede que aún así solo se cuenta con el 50 % de los carros requeridos, y en épocas normales, la mencionada entidad mueve diariamente más de un millón de pasajeros, tarea en la que recibe el apoyo de las Empresas Ómnibus Escolares y de Trabajadores (Transmetro), además de la presencia de cooperativas no agropecuarias.

Aún así el servicio aunque desde el año 2007 cuente con 17 rutas de ómnibus articulados (denominados P), y otras 102 rutas de carros rígidos en calidad de complemento, para una ciudad que, incluida la población flotante posee cerca de tres millones de habitantes, es insuficiente.

La anécdota

Jueves, martes o sábado cualquiera, qué más da... había caído un diluvio, frisaban las 8:30 de la noche y todo parecía indicar que la primera parada del P-10 podía regirse por cauces tranquilos. ¡Qué iluso yo! A medida que me iba acercando al Náutico me cercioraba de que bien podía vivir una especie de batalla de Trafalgar.

Y no me equivoqué en mi premonición. La cola, cuestión inherente al cubano en sus más disímiles variantes, no estaba debidamente organizada. En ella, varios ciudadanos manifestaban conductas negativas o indolentes: su atuendo no era el indicado, algunos de hecho, estaban sin camisa, venían mojados tras una larga y placentera jornada de playa, evidenciaban estar bajo el efecto de bebidas alcohólicas y continuaban consumiéndolas...

Collage negativo, una especie de manual de lo que no se debe hacer en espacios públicos. La espera se prolongaba, a la vuelta de casi una hora asomó su torso de acordeón naranja el segundo P-10, (el primero creí que era para espartanos) y pese a la turbulencia en la fila una dosis de optimismo me albergó: "en este nos iremos sentados", le comenté a mi novia, mis tíos y mi primo, mis compañeros de travesía.

Para nuestro asombro justo donde finaliza el recorrido y deben bajarse los pasajeros, el P se detuvo, y su estancia sin moverse se extendía.

El eco de las voces exaltadas, de discusión y hombría ética exacerbada despejó la incógnita. Muchos de los pasajeros que debían finalizar su viaje de ida sencillamente cogieron el ómnibus para retornar en el de vuelta y no querían bajarse. Por más que el chofer se afaná, mantenían airados su posición.

Hasta que una muchacha marcó al 106 y en menos de 15 minutos tres patrullas hicieron acto de presencia para canalizar la situación.

Aún así, el subirnos a la guagua y sentarnos semejó un acto de "Los Juegos del Hambre". Luego, por razones lógicas, el estado de incomodidad se prolongó hasta bajarnos, pues los vecinos traían su propia guagua, una especie de carnaval inagotable bajo condiciones extremas.

Estoy convencido de que esa realidad en más de una oportunidad ha golpeado a Gilberto, Alina, Naomi y muchos otros habaneros, que necesariamente tienen que atravesar la ciudad a diario y depender de las rutas que en su recorrido operan por las inmediaciones de las playas del Este y del Oeste.

¿Qué necesidad hay de vivir tales circunstancias, si lejos de constituir una diversión, el recorrido para buena parte de la población encierra una dosis de obligación y responsabilidad? ¿Acaso se extinguieron los niveles de disciplina ciudadana y buen proceder?

¿Se imaginan someternos a diario a esas postales erróneas para luego encarar otros deberes en casa?

Lo más preocupante es que esas prácticas se repiten con una frecuencia notable en meses de julio y agosto todos los años.

Aristas e interrogantes

Control, palabra de orden un tanto diluida en la Cuba de hoy. Recuerdo que antiguamente, en las cabeceras de esas rutas y otras que por alguna razón podían encerrar cierto nivel de conflicto, siempre había una patrulla o en su defecto una pareja de policías para controlar cualquier situación que se presentase.

Como ya mencionaba con anterioridad, en el verano, tales medidas tiene necesariamente que redoblar, más en el contexto actual en el que la reducción de las asignaciones de combustible en el sector estatal trajo consigo otras consecuencias, dejó al descubierto a los porteadores privados de pasaje y en consonancia se agudizó la ya tensa situación existente.

Hablando claro, disminuyó el número de almedrones circulando en nuestras calles, estos intentaron, y aún lo hacen, elevar el precio del pasaje, ante lo cual el gobierno de la capital reaccionó y se tomaron medidas para penalizar a los infractores, que por demás establecieron un precio del pasaje sin legalización, consulta o venia institucional alguna.

¿Quién con facultades fijó el precio del pasaje en la ruta Guanabo-Habana en 25 pesos, o Santiago de las Vegas-Habana en 20?

Hay otros fenómenos, como el hecho de una endeble, cuasi inexistente me atrevería a decir, política de mantenimiento con aquellos ómnibus que por alguna razón dejaron de prestar servicios, se averiaron y en el mejor de los casos transitaron por un proceso de reposición. Bajo esos términos, el número físico de guaguas circulando, lejos de aumentar, continúa siendo el mismo.

Si hablar de etapa veraniega implica un aumento considerable de personal circulando en las calles, ¿qué estrategias para reforzar el transporte, especialmente en rutas que puedan encerrar un grado mayor de toxicidad se han tomado?

¿Cuántos mecanismos reguladores de las conductas sociales negativas se hacen cumplir o se han diseñado a tenor con la etapa estival?

La mayoría de los cubanos de a pie, no podemos permitirnos gastar 20 o 40 pesos en taxi diariamente, pues tendríamos que destinar nuestro salario exclusivamente a trasladarnos. Pongamos un ejemplo aritmético elemental: el mes cuenta con 24 días laborables, y si usted emplea 20 pesos en cada uno de ellos para moverse, estaríamos hablando de 480 pesos mensuales. Eso si su ruta de tránsito es sencilla. ¿Se imaginan las realidades de Gilberto, Alina, Naomi y compañía?

Sin afán de agobiar, la situación del transporte urbano nos compete a todos y debe ser vista o abordada en toda su dimensión, especialmente la asociada a los ómnibus, que en definitiva continúan transportando el mayor volumen de pasajeros. La reflexión, sobre la base de realidades objetivas, está hecha.

(Tomado de Cubasí)

<https://www.radiohc.cu/de-interes/caleidoscopio/103707-transporte-en-el-verano-la-odisea-cotidiana-de-muchos-cubanos>



Radio Habana Cuba