

La solución de los boteros: Acortar el viaje para ganar el doble



En La Habana, sus habitantes tropiezan a diario con uno de los problemas más complejos de la sociedad: el transporte. Muchas veces resulta difícil llegar a tiempo a los lugares, sobre todo en horas de la mañana, debido a que las guaguas son poco fiables en frecuencia y puntualidad, sin contar que en reiteradas ocasiones no se detienen en las paradas.

Aunque desde la dirección de transporte provincial se encaminan medidas para solucionar, o al menos moderar esta situación, se requiere de agilidad en la toma de algunas decisiones que tengan en cuenta la demanda de calidad en el servicio y que aseguren la movilidad de la población.

Ante tal panorama, muchos ciudadanos recurren a menudo a los taxis privados, es decir, al “almendrón”, esos veteranos carros de los años 50 conservados casi milagrosamente, que todavía dan de qué hablar, y que en muchas ocasiones constituye una odisea “atraparlos”.

Sin embargo, a partir de que se implementara el acuerdo 185 establecido por el Consejo de Administración Provincial de La Habana (CAP), a mediados de julio del año pasado —que establece que los transportistas privados no pueden aumentar el valor del pasaje y que solo se admitirá el precio

referencial que se cobraba en un inicio—, se presentó otro problema.

Los boteros comenzaron a acortar el recorrido para cobrar casi el doble del pasaje. Y si bien los órganos de control aplicaron en un primer momento un grupo de medidas para revertir tal escenario, a casi siete meses de la disposición gubernamental, el panorama no ha variado mucho, o al menos esa es la opinión de los pasajeros consultados por nuestro diario.

“Voy para la Ceguera y me han cortado el recorrido hasta Coppelia, la molestia es bajarse y coger otro carro después de haber estado esperando media hora»; «de la Víbora a Línea (Vedado) son diez pesos, sin embargo los boteros cortan el viaje en Tulipán por el mismo precio, para después cargar más pasaje hasta el destino original»; «de Línea al paradero de Playa los choferes cobran diez casi siempre, pero a veces la tarifa aumenta el doble”, fueron algunos de los comentarios recogidos por este equipo de trabajo.

No obstante, esas no fueron las únicas críticas e insatisfacciones, pues independientemente de hablar sobre las infracciones cometidas por los boteros, también hubo cuestionamientos a la calidad y al funcionamiento del transporte público.

“Por lo menos hay carros que están en precio y facilitan el viaje, porque la verdad es que de guagua en guagua... Es mejor coger una máquina”, dijo Esperanza Garden.

“El precio del pasaje lo ponen ellos, esto es oferta y demanda, tú te montas si quieres. Aparte, todos sabemos que los transportistas aumentan el precio del pasaje en dependencia del costo del combustible en el mercado ilegal, aunque esto no debería suceder”, opinó por su parte Manuel Céspedes.

Yoandri Martínez, quien trabaja desde hace un par de años en la piquera del parque El Curita, reconoció que hay choferes que cortan la ruta, sobre todo en tramos largos, pero que eso es apretar el bolsillo de la población.

Y precisamente en un recorrido por otros puntos de la capital, pudimos comprobar que en rutas hacia el Cotorro, La Lisa y La Palma (municipio de Arroyo Naranjo), es común que los porteadores privados incrementen el costo del pasaje.

Muchas explicaciones... soluciones no tan claras

José Gabriel Duquezne, director de inspección de la Dirección General de Transporte de La Habana, declaró a Granma que desde septiembre a la fecha hubo 20 licencias operativas retiradas por violación del acuerdo del CAP, de ellas dos por estar acortando el recorrido y cobrar más.

No obstante esto, se sigue violando la ley, afirmó por su parte Maribel Poulot, directora de pasaje de la misma entidad. De ahí que comenzamos a adoptar un grupo de medidas: denuncias a la policía a través de llamadas telefónicas y retiros de carros por los controles de la Policía Nacional Revolucionaria, señaló.

“La ley establece que cuando una persona comete una infracción se le hace una suspensión de la licencia. Si es reincidente se le cancela por un año, y luego, si vuelve a incurrir en la falta, es definitivo: el conductor no puede seguir siendo transportista”.

No obstante, después de comunicarles a los titulares que su licencia está en proceso de investigación, no hemos tenido ninguna reclamación a las direcciones municipales de transporte, sentenció.

Asimismo, se está haciendo un trabajo en conjunto con los órganos de control para detectar a quienes prestan el servicio, pero sin la correspondiente licencia operativa. Hasta la fecha hemos encontrado 134 autos ilegales, agregó Poulot.

“Otra de las medidas que tenemos en plan para revertir esta situación es ponerle una pegatina a los carros de La Habana que tienen licencias; estas quedarían con un orden consecutivo para poder identificar los vehículos en el caso de una falsificación”.

Por otra parte, refirió la directora de pasaje de la Dirección General de Transporte, “queremos darle la posibilidad a los transportistas privados para que compren piezas de repuesto, herramientas sencillas que podamos garantizar; tampoco todo, porque esos carros tienen piezas de distintos tipos”.

Entre los proyectos futuros, dijo, se está tratando de crear un sistema de piquera que establezca un viaje completo y el precio en dependencia del kilometraje. Además, se realizó un trabajo de señalización de estos puntos, se pusieron vallas, se pintaron y pavimentaron.

Sin embargo, en nuestro recorrido pudimos comprobar que en este sentido todavía no hay avances palpables.

“Estamos desarrollando un levantamiento de talleres, no solo para los estatales, sino también para el mejoramiento de los privados. La intención es crear uno en cada municipio y de esta manera brindar un servicio especializado”.

Igualmente, Poulot puntualizó que estos talleres prestarán el servicio público de mantenimiento y reparación de vehículos automotores sin diferenciación entre personas naturales y jurídicas.

Acerca del control del combustible, uno de los temas más polémicos relacionados con los portadores privados, por como se maneja el precio de la gasolina o el petróleo en el mercado ilegal, Poulot explicó que hay un trabajo con las empresas que más combustible reciben por parte del gobierno, de conjunto con la dirección de Economía y Planificación del CAP y la Oficina Nacional de Uso Racional de la Energía, cuya misión es regular e inspeccionar el proceso de operación, consumo y control de los portadores energéticos en todas las entidades de la Isla.

“La intención es evitar que continúe el tráfico de combustible que proviene del suministro que reciben los carros estatales”, expresó.

De cualquier forma, ni el control por sí solo, ni las facilidades para el acceso a recursos necesarios en la actividad del transporte, garantizarán un mejor funcionamiento del servicio y que la tarifa de los pasajes se mantenga a un precio estable. Se requiere que ambas acciones vayan de la mano.

En tal sentido, aunque desde el verano pasado las autoridades plantearon que se trabajaba en soluciones para reordenar el funcionamiento de la actividad, hasta la fecha todavía no se perciben progresos significativos en la organización de las piqueras y corredores, y mucho menos en la creación de un mercado mayorista que les dé la posibilidad a los boteros de adquirir recursos a precios diferenciados, especialmente el combustible.

A pesar de ello, y de que se trata de una operación de oferta y demanda, los boteros deberían tener más en cuenta al pueblo, pues su labor es una prestación pública a la sociedad y no todos poseen el mismo poder adquisitivo.

Corresponde a las autoridades velar porque se cumpla lo establecido, exigir, controlar, inspeccionar y que se apliquen acciones más eficaces para corregir esta situación. Del resultado de estas depende que los que necesitan este servicio no resulten los más afectados.

(Tomado de Granma)

<https://www.radiohc.cu/de-interes/caleidoscopio/120369-la-solucion-de-los-boteros-acortar-el-viaje-para-ganar-el-doble>



Radio Habana Cuba