



Si bien las motonetes representan una alternativa, sus altos precios las mantienen fuera del alcance de muchos pasajeros.

Quien puede paga,

Por Laura B. Zaita Arjona, Amalia Ramírez Rodríguez, María Isabel Rey Padilla y Lety Mary Álvarez Águila
Fotos: María Isabel Rey Padilla

El mes de septiembre ya toca sus últimos días, pero el clima parece estancado en agosto, con un sol implacable y un calor húmedo que hace que las actividades fuera de casa sean un suplicio durante el horario diurno. Las altas temperaturas, sin duda, dificultan el día a día, aunque la vida no se detiene. O no debería.

Bajo el sol abrasador y en medio de una cola en espera del transporte, los minutos parecen horas, el tiempo juega a ralentizarse, y la desesperación y el agotamiento se apoderan de las personas que solo quieren ir o volver, necesitan llegar a la escuela o el trabajo, anhelan descansar, distraerse o atender alguna emergencia en casa.

Este paisaje de tumultos a la espera, rostros cansados, genios exaltados y discusiones que estallan al calor de la impaciencia se ha apoderado de paradas o piqueras en nuestra provincia. Recientemente, se han encontrado algunas alternativas para aliviar la situación, pero ¿son estas suficientes para cubrir la alta demanda de una provincia con más de 600 000 habitantes y una elevada población flotante en la ciudad cabecera?

LA CRUDA REALIDAD

El panorama actual del transporte en Villa Clara puede resumirse en una cifra contundente: un descenso del 88 % en la asignación del combustible en los últimos siete años. Según explicó Juan Carlos Ferriol Navarro, director provincial de Transporte, en 2017 la provincia recibía 245 000 litros de combustible y hoy solo dispone de 29 000 litros mensuales.

Esta escasez explica por qué, de las 221 rutas reconocidas, solo 123 están operativas. La situación resulta especialmente crítica en las zonas rurales y de difícil acceso. Municipios como Corralillo —el más alejado de la cabecera provincial— presentan una situación particular: algunas de sus comunidades reciben un ómnibus una vez a la semana.

«Los transportistas nos hemos hecho magos para ver de qué manera podemos manejar la situación. La gente dice que no hay guaguas, pero guaguas sí hay. Es el tema del combustible lo que nos está dejando atrás», declaró el director.

Con un recurso tan escaso, priorizar no es una opción, sino una necesidad. Ferriol Navarro detalló el estricto sistema implementado en el que la salud constituye la prioridad absoluta. «Se garantiza el transporte de pacientes para hemodiálisis, radioterapia, quimioterapia y turnos médicos, incluidos viajes a La Habana tres veces por semana. Esto es algo que la población no ve; pero, a excepción de algunos fallos aislados, se garantiza a diario».

De igual forma sucede con el sector de la Educación. El traslado de estudiantes y profesores, especialmente en zonas rurales



A medida que avanza el día, la espera se prolonga y las colas se consolidan como parte del paisaje cotidiano.

de difícil acceso, es clave. Por ejemplo, a los niños que viven alrededor de la presa Hanabanilla se les asegura una guagua que los lleva a la escuela a diario.

Zonas del Turquino son prioritarias. Quincenalmente, se accede a cada una de sus rutas y se utiliza la misma guagua para múltiples funciones: llevar la canasta básica, y trasladar médicos y pacientes.

Estas prioridades explican por qué el transporte urbano en Santa Clara es limitado y los fines de semana, mínimo o nulo. Toda la logística y el combustible se concentran en mantener los servicios esenciales. «La población se pregunta por qué de noche o los fines de semana el transporte es tan escaso, pero esa es la única forma de mantener los viajes activos los días entre semana. Un viaje que se dé durante el fin de semana es un viaje que se deja de dar de lunes a viernes, que son, al fin y al cabo, los días que más demanda hay», agregó el director provincial de Transporte.

EL BOOM DE LAS MOTONETAS: DOS CARAS DE UNA MISMA MONEDA

El transporte estatal urbano ha sido suplido, en buena medida, por el sector privado, especialmente por las motonetes. Sin

embargo, este fenómeno genera una dualidad de opiniones.

Para muchas personas son la única opción rápida y disponible. Pero su tarifa, que varía dependiendo de la hora y el lugar, resulta excesiva para la mayoría. «La tarifa oficial es de 50 pesos, aun cuando actualmente está aprobado por el municipio que sean 30», explicó el director. A pesar de esto, los choferes establecen precios superiores, según lo estiman conveniente. Esta situación ha llevado a implementar operativos de control conjuntos con inspectores y la Policía, donde se retiran licencias y se imponen multas de más de 16 000 pesos a los infractores.

No obstante, los motoneteros afirman que la acción de las autoridades puede resultar demasiado sofocante en ocasiones: «A los ilegales las autoridades no los persiguen y si lo hacen, les ponen multas mucho menores. Solo están encima de los que tenemos patente. A veces nos paran hasta por un bombillo y nos quitan la chapa, por lo que tenemos que estar pendientes del vehículo constantemente», declaró Irán Machado Galindo, chofer que labora en la ruta Materno-Parque. Asimismo, considera que la vigilancia y las sanciones no se aplican por igual a otros transportes privados, que cobran 50 pesos por el mismo recorrido.

Por otro lado, todos los conductores coinciden en que la escasez de combustible es el factor principal que incide en el alza de los pasajes. «El Estado debe vendernos 240 litros de gasolina mensuales. Sin embargo, esa cantidad nunca está completa. Desde julio hasta lo que va de septiembre, solo he recibido, aproximadamente, unos 200 litros», afirmó Feliberto Gaspar Débora y Montesinos, un motonetero que labora en la piquera ubicada junto al Coppelia.

