

# quien no, espera

esta zona. «Si bien contamos con más opciones que otros repartos como Boquerones o Caracatey, incluso, ahora se han sumado las llamadas “gacelas”, el medio de transporte más común son los carretones de caballos. No contamos con motonetas, y las guaguas son prácticamente inexistentes, tanto así que nadie cuenta con ellas».

Con respecto a los viajes hacia la Universidad Central «Marta Abreu» de Las Villas (UCLV) o al reparto universitario, las experiencias varían de un usuario a otro. Tomamos como ejemplo el caso de Leandro Pérez Lorenzo, estudiante de Derecho y residente en Santa Clara, que debe viajar a diario:

«El problema no es ir, sino regresar. Por la mañana acostumbro a ir a la parada del avión porque el tren está muy lleno, es lento y demasiado incómodo. El regreso resulta más complicado, pues no siempre se terminan las clases a la misma hora, y muchas veces toca esperar una hora o más en la parada». Además, comenta con preocupación que «el transporte obrero de los profesores, que muchas veces ni llena los asientos, no recoge a nadie de la parada y no entiendo por qué, cuando hasta a los particulares se les pide que den botella».

En el caso de los estudiantes y docentes que residen en otros municipios o provincias y deben trasladarse semanalmente a la universidad, comúnmente deben hacerlo en vehículos arrendados. «El transporte privado en medios como guaguas arrendadas o camiones cuenta con precios excesivos que oscilan entre los 200 y 300 pesos, lo que representa entre el 8 y el 12 % del salario básico actual. Igualmente, en el caso de los autos particulares, el precio supera los 500 pesos, lo cual, en el caso de recién graduados de la educación superior, cuyo salario es de unos 3800 pesos, representa aproximadamente el 13 %. También, pensando en quienes viajamos semanalmente a municipios, hablaríamos de un costo mensual mínimo de 1500 pesos», explicó Lorena Chaviano, trabajadora de la UCLV.

«Ya casi ninguna motoneta cobra 50 pesos, solo en el horario de la mañana, cuando los motoneteros tienen miedo de que los cojan los inspectores. A partir de las doce del mediodía o la una de la tarde están a 100 y 150 pesos para mi tramo, que es del Parque a José Martí. Yo lo pago porque tengo la posibilidad, pero los que no pueden tienen que permanecer horas en cualquier parada, y derretirse por el calor mientras esperan que pase algo y no les cueste un ojo de la cara», declaró Lorena García.

Con respecto a los precios, Lis Martín comenta sus experiencias más recientes. «Las motonetas amarillas, que son las del Estado, supuestamente trabajan hasta las 12:00 del día cobrando diez pesos en la ruta de la zona hospitalaria hasta el Parque y la Terminal, pero la realidad es que después de las 9:00 de la mañana se desvían y empiezan a alquilar. Hace poco tuve que pagar 500 pesos de alquiler en una de estas motonetas, porque se aprovechan de la necesidad y la urgencia de las personas. ¿Y dónde están los inspectores?».

Ciertamente, existe en esta historia más de un punto de vista, y es necesario mantener

**La proliferación de los vehículos privados revela las tensiones entre necesidad, exclusividad y acceso, en un escenario urbano donde moverse se convierte en un privilegio.**



**En el contexto de la actual crisis del transporte, los vehículos privados continúan ganando protagonismo en la transportación de pasajeros.**

la mente abierta para comprender todas las perspectivas. Pero si algo resulta innegable en esta situación es que el bolsillo de los cubanos de a pie no está preparado para enfrentar estos precios ni sobrevivir en el intento.

## POR LA SOSTENIBILIDAD DEL FUTURO

Como parte de la búsqueda de alternativas eficientes, menos dependientes del combustible y más asequibles para el pueblo, la provincia apuesta por la electromovilidad.

«Santa Clara recibió cinco fotonos (microbuses eléctricos) que ya dan servicio estable en la ruta 1, una zona que antes estaba totalmente desprotegida», declaró Juan Carlos Ferriol Navarro, director de Transporte en Villa Clara. Además, hay 20 triciclos eléctricos listos para incorporarse, que cobrarán una tarifa de diez pesos y tendrán capacidad para transportar a seis viajeros en cada trayecto.

El directivo también explicó que estos triciclos tienen un radio operativo de entre

100 y 120 kilómetros, por lo que no pueden trasladarse demasiado lejos de la base de carga, ubicada en el Caracatey. Por esa razón, las autoridades gubernamentales de la provincia han considerado la zona hospitalaria como una posible ruta para su servicio. Además, la propuesta pretende facilitar la movilidad tanto del personal sanitario como de los estudiantes de la Universidad de Ciencias Médicas.

Ferriol Navarro añadió que existe la intención de seguir fabricando y adquiriendo estos vehículos para la capital provincial. También, se contempla su expansión hacia otros municipios una vez estén dadas las condiciones. Al respecto, afirmó que «el Ministerio de Transporte ha otorgado financiamiento a las empresas que fabrican estos medios, y actualmente se promueve la aprobación de triciclos de carga. En este sentido, los primeros dos ya fueron autorizados para Corralillo, con el propósito de potenciar la red comercial».

Por otra parte, informó que antes de la entrega de los fotonos, habían recibido 14 gacelas en muy mal estado, cuya reparación requiere grandes sumas de dinero, debido a la escasez de las piezas, que usualmente se importan de Rusia. No obstante, aclaró que, como parte de las medidas para mejorar el transporte urbano, se pretende crear en Santa Clara una mipyme estatal que operará con dichos vehículos una vez entren en servicio.

## INNOVACIONES QUE TRANSFORMAN LA MOVILIDAD

En medio de la compleja situación que atraviesa Villa Clara, se ubica un proyecto destinado a mejorar el confort y la expe-

riencia de los viajeros: la unificación de la Terminal de Ómnibus nacionales con la intermunicipal. Se ha destinado para ello una inversión superior a los 35 millones de pesos, que permitirá modernizar la instalación. Entre las mejoras previstas figuran la incorporación de una sala de lactancia, la instalación de paneles fotovoltaicos y la reactivación de servicios comerciales, incluida la antigua pizzería.

«Ya se completó la colocación del cielo raso, se han realizado múltiples labores de limpieza y se adecuó un local para los ómnibus nacionales. Posteriormente, se prevé reparar la cerca perimetral y comenzar a pintar. Es indudable que el proyecto lleva mucho trabajo: cambio de paquetería, de baños, pero se avanza de forma sostenida, con la meta de concluir las remodelaciones en enero del próximo año», explicó el titular de Transporte.

Asimismo, y en correspondencia con las demandas de la era digital, se encuentra previsto el desarrollo de una aplicación móvil que muestre en tiempo real la ubicación del transporte público. Si bien en la capital del país ya existe dicho recurso (MWRutero), la iniciativa villaclareña permanece en fase conceptual, pues requiere una inversión considerable y recursos tecnológicos que hoy no están disponibles. No obstante, la intención es integrar el sistema de GPS a ómnibus urbanos, triciclos y fotonos.

«Un servicio de este tipo aportará ventajas en dos planos. Primero, permitirá a la ciudadanía conocer las rutas y los medios disponibles en cualquier horario. Segundo, facilitará un control más eficaz de los vehículos y sus conductores para verificar que cumplen correctamente sus funciones», aseguró Ferriol Navarro.

De manera general, la situación del transporte en Villa Clara está marcada por carencias, pero también por ingenio y esfuerzo. No solo refleja la batalla cotidiana de los viajeros, sino que también revela el empeño silencioso de quienes, tras bambalinas, diseñan y ponen en práctica estrategias para que la población no quede desprotegida.

