



Aun cuando seguimos recibiendo numerosas llamadas telefónicas, cartas y mensajes electrónicos de muchos lectores en torno a cómo continuar mejorando nuestra sociedad, decidimos, esta vez, publicar tres respuestas de direcciones administrativas y una opinión, con las que se puede estar o no de acuerdo

Respuesta a la carta “Absurdo con el peso de los equipajes en ASTRO”

Tenemos a bien informarle que la queja e insatisfacción realizada a este diario con el título “**Absurdo con el peso de los equipajes en ASTRO**” el pasado viernes, tiene total fundamento, existiendo un mal procedimiento por parte del maletero en lo referido en solicitarle al pasajero que extrajera 5 kg de peso. El Reglamento de Equipajes data de julio de 1996 y en su cuerpo legal no establece qué hacer en este caso, lo cual propicia que ocurran interpretaciones erróneas que repercuten en la calidad del servicio, por lo que nos encontramos en su actualización incorporándole los temas rela-

cionados con los pasajeros que viajan con equipajes unidos y exceso del mismo. Aunque aplicaremos las medidas administrativas que corresponden, lo más importante, es la exigencia a nuestros trabajadores, la sensibilidad humana que se requiere para tratar al pueblo, sin violar lo establecido, y preguntándonos siempre ante una situación como esta cómo quisiera ser tratado en circunstancias similares.

Roberto Ricardo Marrero
Director General Astro

Propuestas sobre bicicletas

En los años críticos del periodo especial, la transportación de pasajeros en sentido general se vio afectada severamente, en el orden urbano de las grandes ciudades, medianas, poblados y localidades, se afrontaron serios problemas en el traslado de sus habitantes para resolver las disímiles necesidades personales. Ante ello el Estado tomó la medida de adquirir bicicletas y triciclos fundamentalmente chinos, lo que constituyó un paliativo para desplazarse al trabajo, centros de estudios u otros problemas personales a resolver. El segundo paso en aras de disminuir importaciones de estos renglones lo constituyó la adquisición de la tecnología requerida para la fabricación en el país de los mismos, montándose varias fábricas, incluyendo gomas, cámaras y otras partes y piezas. En estos momentos los precios de cualquier artículo está por los cielos en el mercado internacional generado por la crisis económica existente, ¿cuánto cuesta un ómnibus urbano sencillo o articulado?, no lo sé, pero entiendo que el país no está en condiciones económicas siquiera de satisfacer las necesidades que se requieren de ellos en La Habana, Santiago de Cuba, Camagüey, por solo mencionar algunas ciudades. La voluntad política del Estado está bien clara para incrementar gradualmente la satisfacción de la demanda de transporte, no solo “según las posibilidades del país”, sino las que correspondan para sortear el incremento de las presiones y trabas del bloqueo cada vez más agresivo. Pero me pregunto ¿dónde está la tecnología que se adquirió para la fabricación de ciclos? Si mal no recuerdo fueron tres, Guantánamo, Villa Clara y La Habana. ¿Existen los medios técnicos y están conservados? ¿Se convirtieron en chatarra? De existir podrían los técnicos y obreros que las operaron volver a trabajar esas líneas con la ayuda de muchos innovadores. Los entendidos en estas especialidades podrían aportar muchas más ideas al respecto. Incrementar el uso de los ciclos en todo el país no es retroceder, al contrario, sería un buen paso de avance, no solo para los que no tienen autos, también para quienes lo poseen, pues muchas veces se quejan del precio del combustible y solo mueven los carros para necesidades perentorias,

algunas de la cuales, podrían resolverlas de tener bicicletas o ciclos. Muchos de los que se han incorporado a la agricultura urbana y suburbana o han abierto negocios por cuenta propia, requieren transportar medios de trabajo o mercancías de poco volumen y peso y tienen que alquilar un carro, un bicitaxi o un carretón, pudiendo ellos hacerlo con su ciclo y a su vez tener un transporte para cualquier otra gestión. En ocasiones cuesta más el alquiler del transporte que lo que queremos transportar. En ciudades como Camagüey, Ciego de Ávila, Cárdenas donde hay un monumento a la bicicleta, Caibarién, Santiago de Cuba, etc., pululan los llamados coches tirados por caballos. No pretendo ofender a aquellos que poseen coches agradables, son un paliativo al igual que los camiones, camionetas y almdrones particulares, resuelven, pero en detrimento de nuestros bolsillos ya que los precios fluctúan desde un peso hasta 20. Jocosamente he escuchado en Tercera y 14, Miramar, lugar de parada de ómnibus exclamaciones como: “si no viene el P1 tendré que coger el P 20”, en clara alusión al paliativo de un carro de alquiler. ¿Qué bolsillo aguanta eso? En países desarrollados, muy ricos en recursos financieros, cada vez es más utilizado el ciclo, incluso hasta por disposiciones reguladoras de sus gobiernos. Sugiero volver a la venta de ciclos, la cual no debe ser subsidiada por el Estado, aunque requeriría en mi opinión de un precio asequible a la población. Los modelos que se fabriquen deben ser atractivos y confortables, pero sobre todo fuertes y duraderos, además tener un buen servicio de garantía y posventa estable. Correspondería también que posean accesorios refractarios o luminotécnicos para la circulación nocturna, además de una correcta exigencia en la educación vial por parte de las autoridades correspondientes, hay que incrementar y exigir con todo rigor lo dispuesto en el Código Vial en aras de reducir los tan lamentables accidentes. Sobre el tema creo debemos pensar, pues hay mucha tela por donde cortar.

O. Torres Quintana

¿Qué le sucede a la “Atenas de Cuba”?

En los días anteriores y posteriores a la celebración del Día de la Rebeldía Nacional, vi a través de la televisión o leí en la prensa, entrevistas a los avileños que, con orgullo y alegría, hablaban de su ciudad capital provincial. Expresaban cómo Ciego de Ávila había pasado de ser una aldea a convertirse en una bella ciudad, explicaban cómo habían convertido su calle principal en un hermoso bulvar y elogiaban su Plaza Máximo Gómez. También, en esos días, observé en la televisión cómo en Sancti Spiritus, las autoridades y el propio pueblo habían decidido revertir la situación de deterioro de la misma, y expresaban la satisfacción de cómo esta se iba embelleciendo y cambiando su fisonomía, para orgullo de los espirituanos. Además, por lo expresado por algunos reportajes televisivos, se hablaba de la belleza de los bulevares de Cienfuegos, Bayamo, Holguín y Santa Clara. Las tres primeras, ciudades capitales de provincias jóvenes. He hecho referencia a todo ello, para referirme ahora a Matanzas. No con el ánimo de criticar, sino más bien, reflexionar. Resulta ser que Matanzas es de las seis provincias más añejas de Cuba, y a estas alturas su ciudad capital no cuenta con una plaza pública para efectuar sus actos políticos y concentraciones, honre un patriota relevante, y tampoco cuenta con un bulvar. En su centro o casco histórico, no se observa el necesario mantenimiento y conservación. Su teatro Sauto, Monumento Nacional, año tras años parece que se va a restaurar completamente, y no se ha logrado en los últimos 15 años o más. El edificio situado al frente, ocupado hasta hace poco tiempo atrás por el Tribunal Provincial, por increíble que parezca, presenta un importante nivel de deterioro. El parque de La Libertad deja mucho que desear y las dos casetas telefónicas ubicadas allí por ETECSA dan vergüenza por su estado de suciedad y teléfonos inservibles. La calle Medio, la principal de la ciudad, está muy lejos de ser

acogedora, a pesar de encontrarse en ella los comercios principales, y cuando la llenan de kioscos sin orden y estética, afean el entorno y la hacen intransitable. Muchas veces se ha dicho que la convertirán en un bulvar, pero nunca se ha materializado, tal vez por algunas edificaciones en mal estado o destruidas. La plazoleta del “Viaducto”, originada por el espacio tomado al mar, al construirse el mismo, bien pudiera haberse aprovechado para ubicar la plaza de Matanzas, que podría tomar el nombre del patriota Insigne de la provincia: Juan Gualberto Gómez. Algunos parques destruidos con el fin de reconstruirlos, como el que se encontraba en el agro mercado, quedaron en eso. En los viales aunque se ha trabajado, existen serios deterioros en los mismos, al igual que en algunas instituciones de salud y de educación. En resumen, sería aplicable decir que si Ciego de Ávila se convirtió en una bella ciudad, en Matanzas ha sucedido un proceso inverso. Yo pienso que con el espíritu de las autoridades y el ejemplo de los avileños y espirituanos, al igual que el de otras provincias, que han demostrado que sí se puede, Matanzas logrará volver a ser una hermosa y acogedora ciudad para disfrute de los matanceros y visitantes. Claro está que es prioritario elevar los resultados de la actividad económica del territorio, sobre todo en la producción y los servicios con eficiencia y productividad, en lo cual por demás, Matanzas parece estar lejos de indicadores satisfactorios, en los que se reflejan en la práctica como criterio valorativo de la verdad, aunque no dudo que los macro indicadores anden bien. Pero resulta evidente que un entorno favorable contribuye a elevar la calidad de vida de los ciudadanos y su bienestar espiritual. Los periodistas han sido convocados al periodismo investigativo y crítico. Los periodistas matanceros, en mi opinión, deben avanzar en su cumplimiento.

J. P. Lleonart Machado