

TRANSPORTE PÚBLICO CAPITALINO

Motorizando la recuperación

MAYLIN GUERRERO OCAÑA

NOTABLE DETERIORO experimenta actualmente el sistema de transporte urbano de La Habana, debido a la baja disponibilidad técnica del parque. Una elevada cantidad de ómnibus se encuentran paralizados por deficiencias que han existido en los suministros de piezas de repuesto.

En el informe presentado por el Ministerio de Transporte en las pasadas sesiones de la Asamblea Nacional del Poder Popular, se reconoce que a pesar de aplicarse medidas organizativas en el sector y reforzarse con vehículos de otras entidades, en el anterior semestre se continuó manifestando un descenso en los niveles de transportación de pasajeros y, además, persisten problemas organizativos.

La capital trabajó con una disponibilidad técnica del 49,4 % como promedio, siendo inferior en algunas líneas de ómnibus.

Funcionarios de la Dirección Provincial de Transporte (DPT) señalaron que en la ciudad funcionan hoy alrededor de 450 ómnibus de los 900 que posee. Las terminales más afectadas son las de Alamar y Mulgoba, en el caso de la empresa Metrobús, y las de Guanabo, Cotorro y Santiago de las Vegas, pertenecientes a Ómnibus Urbanos.

EN POS DE LA REANIMACIÓN

Para enfrentar el déficit de ómnibus existente hoy, el MITRANS y la DPT han puesto en marcha un programa integral de rehabilitación del transporte público habanero. Directivos de esa última entidad indicaron que los programas son tres y se clasifican de la siguiente manera: de recuperación, reparación capital y sostenibilidad.

Luis Ladrón de Guevara, director adjunto de la DPT, explicó a la prensa que el primero de estos programas se refiere a la recuperación de los ómnibus que estaban paralizados mayormente por falta de piezas y que vuelven a rehabilitarse a partir de las que están arribando al país según el cronograma previsto.

Dijo que la reparación capital contempla a los vehículos con un gran estado de deterioro, y que por lo tanto requieren desde chapistería hasta pintura. Mientras que la sostenibilidad se refiere a los esfuerzos que se realizan en talleres y



La iniciativa es una de las principales armas de estos hombres que día a día se esfuerzan en el taller del reparto capitalino de Bahía. FOTO: YAIMÍ RAVELO

reconstruccion de ómnibus para mantener trabajando de manera estable los que están en explotación.

“El programa de reparación capital tiene un plan de 185 ómnibus, y el de recuperación atiende 171, de los cuales hay concluidos más de 40 de diferentes tipos”.

En una labor regida por la DPT, y donde se requiere del máximo apoyo, varias entidades se han sumado a la tarea de rehabilitación del transporte público capitalino, entre ellas la de Producción y Talleres de Ómnibus, Motor Centro, la productora de ómnibus Evelio Prieto Guillama y la Empresa Provincial de Servicios Automotores (EPSA).

A PRUEBA, INGENIO Y UNIDAD

En el reparto habanero de Bahía funciona un taller para la recuperación integral de ómnibus Liaz, flota de equipos que constituye el de más baja disponibilidad técnica dentro del sistema de transporte urbano de la ciudad. Para que estos vehículos se incorporen a sus terminales con la mayor calidad y rapidez posible, allí se encuentran trabajando especialistas, técnicos y mecánicos de la empresa Motor Centro y la EPSA.

Francisco Rodríguez Mirabal, director de esta última entidad, explicó a **Granma** que dentro del programa de reanimación de los ómnibus, hay 92 Liaz que se deben recuperar casi de manera capital. Los trabajos de chapistería, pintura, y la parte interior del equipo le corresponden a la EPSA, empresa que se dedica a brindar servicios automotores para autos fundamentalmente,



En la capital funcionan 450 ómnibus, de los 900 que posee.

FOTO: ANABEL DÍAZ MENA

pero que se sumó a esta tarea a finales del año pasado. “Por nuestra parte ya hemos cumplido con 12 de estos ómnibus, de los cuales algunos aditamentos se han debido recuperar o fabricar”, indicó el directivo.

Mientras, los trabajadores de Motor Centro se centran en las labores de mecánica: averías de los motores, sistemas de frenos, de luces, neumáticos... y trabajan según la entrada de piezas al taller. En este sentido, también participan activamente mecánicos de la terminal de Alamar.

Aunque el taller dispone de prioridad en cuanto a la asignación de recursos, la rehabilitación de los ómnibus paralizados pone a prueba la iniciativa y el talento de quienes trabajan en ello.

Víctor Antonio Bienz Conte, mecánico de la EPSA, comentó que normalmente su trabajo consiste en reparar defensas de autos ligeros, no de ómnibus, pero con esta experiencia intenta darle solución a esta problemática. “Primero las reparamos con chapa, para darles fuerza, y después las revestimos con fibra. Otras se reconstruyen, y todas quedan casi nuevas”.

Resultan de suma importancia los trabajos de reconstrucción y recuperación de piezas y medios, incluido el acordeón del articulado.

De los resultados que alcancen estos programas de reanimación del transporte público capitalino, dependerá que este importante servicio gane en calidad y eficiencia.

Bosque Modelo Sabanas de Manacas, monumento a la biodiversidad

FREDDY PÉREZ CABRERA

En la quinta parte de los municipios villacareños de Santo Domingo y Corralillo está asentado el Bosque Modelo Sabanas de Manacas, único de su tipo en nuestro país, un interesante proyecto medioambiental que persigue el manejo sustentable de los paisajes naturales, el cual se extiende a través de una superficie de 171 mil hectáreas.

Más allá de la protección de los cientos de miles de árboles plantados en ese paradisíaco sitio, y de la abundante fauna que habita en el lugar, la idea del bosque modelo incluye la participación consciente de los más de 80 mil habitantes residentes en la zona, quienes deben integrar sus esfuerzos en aras del fomento de sus recursos naturales.

Por eso, no es raro ver a los niños de comunidades como Vesubio o Bermejil llenando bolsas en un vivero, o a los pobladores de Motembo o La Sierrita participar en

una gran siembra de árboles. Tampoco resulta extraña la activa presencia de la comunidad en la protección contra los incendios forestales.

Sobre el tema, Rigoberto Moya Hernández, jefe del servicio estatal forestal de la provincia, refiere que se trata de una nueva forma de gestión, donde la mayoría contribuye, de común acuerdo, a proponer y realizar acciones tendentes a desarrollar la región desde el punto de vista económico, social y ambiental.

“Contrario a lo que algunos piensan, un bosque de este tipo no solo se dedica a tareas de reforestación, sino al desarrollo agropecuario de manera integral, destinándose el 81 % del área a tales fines. De ahí que junto a las plantaciones de pino, eucalipto, acacia, cedro, caoba y a las diversas variedades de frutales que proliferan en la región, también cohabiten el cultivo de la caña de azúcar y la ganadería, entre otros renglones”, explica Moya Hernández.

Destaca, además, la relevancia de los recursos forestales disponibles. Un dato revelador es que en la actualidad el 12,8 % de su superficie está cubierta por bosques, encontrándose en ella macizos forestales importantes como los de Punta Felipe, Espinal y Motembo, zonas en las que se expande el *Pinus caribaea*.

Desde el punto de vista de la preservación y la conservación, el Bosque Modelo Sabanas de Manacas hospeda valiosos recursos naturales como el área protegida Monte Ramonal, de gran valor ecológico dada la gran variedad de especies vegetales, que hace pensar en la presencia allí de la vegetación original antes de la conquista española, añade el especialista.

Entre los retos actuales del proyecto menciona elevar el índice de boscosidad, lograr una mayor integración de la comunidad a los diferentes programas y enfrentar el fenómeno de la degradación de los suelos debido a su uso intensivo.

