



En la provincia existen 57 moto-taxis particulares y 24 equipos arrendados por el Estado. /Foto: Vicente Brito

Motos sin freno

En el 2014 se inicia por Sancti Spíritus el servicio de moto-taxis. Dificultades vinculadas a estos equipos viajan de conjunto con la población

Nileyam Pérez Franco
y Roxana Hernández Puente*

Esa noche la desesperación confundió a Diana Valdivia Rodríguez, quien, con su pequeña en brazos, salió del Hospital Pediátrico José Martí Pérez en busca de algún vehículo que la llevara de regreso hasta su hogar, en el barrio periférico espirituario de Santa Cruz, cerca de la Carretera Central.

Caminaba pensativa, ya pasaban las once de la noche y las guaguas del servicio urbano no funcionaban, cuando a pocas cuadras del centro apareció una moto-taxi amarilla de las que funcionan en la cabecera provincial desde el 2014. Dadas las circunstancias y por primera vez, la joven solicitó al conductor que la trasladara hasta su hogar, sin imaginar la sorpresa de encontrarla al llegar.

¿Cuánto le debo?, preguntó Diana, mientras que el chofer, sin el menor reparo respondió: Son 200 pesos. La joven, casi sin aliento, buscó una y otra vez en cuanto bolsillo tenía su cartera, hasta completar la suma solicitada, incluso, con algunas monedas en divisa. A duras penas, logró salir de aquella pesadilla, no sin antes cuestionar la actitud de aquel individuo, que ni siquiera aceptó rebajas, a pesar de conocer que se trataba de un caso de enfermedad.

Las llamadas moto-taxis, particulares y estatales, surgieron como alternativa de transportación ante la creciente demanda de pasajeros en zonas urbanas; pero, si bien contribuyen a ese fin, han creado estados de opinión por los altos e irregulares precios, pese a que las tarifas aprobadas para el ejercicio de la actividad no son exageradas.

REGLAS FUERA DEL JUEGO

Según datos brindados por la Unidad Estatal de Tráfico, en la provincia existen 57 moto-taxis particulares y 24 equipos arrendados, los cuales pasaron por un riguroso control antes de adquirir su licencia operativa. Aunque para nadie es un secreto que muchos de los que conducen violan las reglas establecidas, como la de salirse

del perímetro urbano, a pesar de conocer que no pueden circular fuera de la ciudad y, mucho menos, exceder el número de pasajeros o transportar cargas pesadas.

Otros, en cambio, incumplen con el sistema de rutas donde fueron ubicados y con los horarios, especialmente en momentos de mayor demanda, y en su lugar, trabajan a tiempo completo en función de cualquier cuentapropista o cliente que puede pagar mayores sumas por sus prestaciones.

Escambray indagó con Eliecer Chirino Borges, especialista comercial de la Empresa de Taxis Trinidad, a la cual se suscriben las moto-taxis arrendadas, quien aseguró que existen dos rutas dentro de la ciudad cabecera: una que enlaza al Hospital Pediátrico con el Provincial Camilo Cienfuegos y la otra, desde la Unidad Militar hasta la Terminal, y dijo que los recorridos desde ambas piqueras se establecen de 6:30 a.m. a 8:30 a.m. y de 4:00 p.m. a 6:00 p.m., aunque el resto del día pueden hacer el servicio de Taxi de manera libre.

“El parque Serafín Sánchez Valdivia es una piquera central —aclaró Chirino Borges— que está a solicitud del cliente para prestar servicio hacia los lugares que no estén dentro de los recorridos señalados”.

Carlos Hernández Roque, subdirector de Operaciones de la Empresa Provincial de Transporte, afirmó que fue la Comisión de Seguridad Vial la que estableció las piqueras para beneficiar los puntos de mayor afluencia poblacional, pero no hay un control de esos lugares porque la legislación actual no lo permite.

“La tarifa instaurada para los triciclos chinos es de 3 pesos por cada pasajero, es decir, 1 peso por kilómetro —dijo Carlos—; en el caso de que el cliente decida alquilar la moto, entonces pagaría la capacidad completa del recorrido, pero con los particulares el servicio es de oferta y demanda, no se establece un costo fijo, aunque no se pueden exceder del precio aprobado por el Consejo de la Administración para la actividad, parecido a lo que ocurre con las máquinas particulares de pasaje”.

Puede ser que las reglas es-

tén claras y establecidas, pero la realidad es que en el juego de las motos no funcionan de esa manera. Hemos sido testigos de que un viaje entre la Terminal de Ómnibus y Rancho Hatuey, sobrepasa los 80 pesos en horario diurno, imagínese en altas horas de la noche y, no obstante en las sedes de oficinas responsabilizadas con el servicio no recen quejas al respecto, la opinión pública retumba en muchos oídos.

LA VERDAD SE IMPONE

Las caras de los pasajeros dicen más de mil palabras cuando le preguntamos por qué no viajan en moto-taxis. Así ocurre con Heriberto Crespo González, un anciano que vive de su jubilación y confiesa que este servicio no lo puede solicitar porque su retiro no le alcanza para eso y, solo en caso de una urgencia, podría hacerlo. Tampoco a Vladimir Hernández le importa estar bajo el intenso sol, en la céntrica parada del parque Serafín Sánchez Valdivia, aunque reconoce que si necesita llegar con rapidez a algún destino, las moto-taxis resuelven tremendo problema.

Para Elda Pérez Felipe, especialista en Higiene y Epidemiología y profesora de la Universidad de Ciencias Médicas de la provincia, resulta una quimera subirse a una moto. Ella no sabe cómo funcionan. “Es cierto que van para donde uno quiere —dice—, pero prefiero dejar este servicio para el día en que, por motivos de enfermedad, no pueda trasladarme en guagua”.

La afectación de su voz no le impide a Yamila Pérez González decirnos claramente: “Se les va la mano”, al aludir a ciertos choferes, que violan las tarifas y piden elevadas cifras por recorridos cortos.

Las historias se repiten sin que medie la acción del control por parte de cuerpos de inspectores o denuncias concretas del hecho, como lo sucedido a Diana a su regreso del Hospital Pediátrico. Lo más difícil fue que el país invirtiera en la compra de estos equipos, y se hizo, ¿cómo no lograr entonces que en Sancti Spíritus funcionen bien?

*Estudiantes de Periodismo

La retaguardia de la Salud

El Centro de Electromedicina en Sancti Spíritus se distingue en el país por el alto coeficiente de disponibilidad técnica en que mantiene el equipamiento médico

José Luis Camellón Álvarez

Sentido de pertenencia, talento y profesionalidad cuentan entre los principales atributos del colectivo del Centro Provincial de Electromedicina, que se codea entre los de mejor trabajo a nivel nacional por el sostenido desempeño en el mantenimiento y reparación de equipos, a la vez de ser considerado una retaguardia imprescindible para garantizar el funcionamiento de la asistencia sanitaria en el territorio.

Con sus orígenes en 1969, cuando todavía Sancti Spíritus era región, y fijado su despegue a partir de 1986 en que se inaugura el espacioso edificio en que radica desde entonces, la Electromedicina espirituaña sobresale actualmente por el alto coeficiente de disponibilidad técnica en que mantiene el equipamiento médico diseminado por toda la infraestructura del sector.

El ingeniero Antonio González Jiménez, jefe del Departamento de Vigilancia Tecnológica, declaró a Escambray que del inventario de 5 894 equipos instalados hoy en el sistema de Salud de la provincia, mantiene disponibilidad técnica el 98 por ciento, indicador en correspondencia con lo exigido por el Ministerio del ramo, además, un resultado que alcanza el territorio desde el mes de marzo.

Estamos diseñados para instalar, mantener y reparar todo el universo de equipos médicos y el mobiliario clínico, también enseñar el funcionamiento de cada equipo, añadió González Jiménez, a la vez que pondera el obligado camino que debió recorrer

el personal técnico a fin de calificarse y tener los conocimientos requeridos, hasta de idioma, para atender una tecnología cada vez más compleja y sofisticada.

“La esencia de nuestro trabajo es saberlo todo y no puede haber equipos rotos, todos son importantes, pero la prioridad mayor la tienen el equipamiento relacionado con el Programa Materno Infantil, con la atención al paciente grave y aquellos que son soportes de vida como el riñón artificial, la incubadora neonatal, el ventilador pulmonar y las máquinas de anestesia”, explicó.

Si bien el mantenimiento programado —cada equipo debe recibirlo como norma cuatro veces en el año— clasifica como la labor más determinante a la hora de sostener la disponibilidad técnica de cada aparato, mucho determina en los resultados del centro el trabajo de innovación y recuperación de piezas.

Solo en lo que va del año totalizan más de 800 piezas fabricadas o recuperadas, una labor que además de significar ahorro, ha permitido devolver la vitalidad a una apreciable cantidad de equipos médicos con su correspondiente impacto en el servicio sanitario.

Electromedicina cuenta en la provincia con otros dos centros territoriales, ubicados en Yaguajay y Trinidad, así como personal especializado en las principales instalaciones de Salud de cada municipio; en tanto en los últimos años comenzó a atender también el equipamiento dedicado a la campaña antivectorial y destaca a nivel de país la fabricación de un instrumento para probar y determinar las roturas de esos medios.



La calificación del personal ha crecido en correspondencia con la modernización de los equipos. /Foto: Vicente Brito