



Infracciones sobre ruedas

Tres años atrás comenzaron a viajar en máquinas, bicitaxis, coches, camiones... y en cuantos medios circulan por las vías de la provincia nuevos precios para los trabajadores por cuenta propia del sector del transporte. Incluso hoy, cuando se ha retomado ese tope, se siguen violando. *Escambray* también se pone en marcha

DAYAMIS SOTOLONGO ROJAS

—Chofe, ¿va para Trinidad?
—Monta que falta uno.
—¿Cuánto le debo?
—80, mami, si los tienes; si no...
Y la lata abofada en la que montan seis personas, aunque verdaderamente quepan —a veces apretadísimos— cinco, chirrea gomas rumbo al sur. En otro sentido, pero también en las afueras de la Terminal Intermunicipal de Sancti Spíritus el camión engulle y engulle gente como si fuese más un acordeón que un medio de transporte. Hay un precio fijo “inviolable” para ese destino y todos los tramos. Lo recalca el conductor mientras la mano se le ahoga en la cartera:
—Son 10 pesos hasta Jatibonico, señora.
—¿También hasta Managuaco?
—Este carro va para Jatibonico y eso es lo que se cobra.

Muchos metros más allá, la misma letanía se escucha a distancia. Máquina a Zaza, Zaza. Lo que no se pregona en el altoparlante y se repite invariablemente como la voz rasgada que lo anuncia son los 15 pesos que cobran todos los días, pese a que lo establecido sea 10.

¿STOP AL SOBREPRECIO?

Antes, tres años antes, los precios del transporte también empezaron a viajar a velocidades supersónicas: que si ir a Trinidad en máquina podía costar casi 200 pesos; que si los coches comenzaron a cobrar 2 pesos sin más; que si los

camiones a Santa Clara se duplicaron a 20 pesos; que si casi todos los medios de transporte subieron los pasajes porque sí.

Entonces en esa autopista en espiral se puso una señal de stop: el Acuerdo No. 331 del 2016 del CAP que establece precios por rutas y hasta por tramos para todos los medios de transporte privados que circulan en la provincia. En tal normativa se dicta: “No permitir el incremento de las tarifas por concepto de transportación de pasajeros que aplican los trabajadores por cuenta propia con licencia operativa para ejercer dicha actividad”.

Y ponía como normas desde tal fecha y hasta hoy, cuando existen más de 3 300 trabajadores por cuenta propia en el sector, otras indicaciones: hacérselo saber a cada uno de los transportistas, colocar las tarifas en lugares visibles en cada terminal, retirar la licencia operativa a quienes dejen de laborar injustificadamente durante 72 horas...

Muchos tiraron después sus propios cambios: máquinas de Sancti Spíritus a Cabaiguán a 15 pesos; camiones en igual tramo a 10; almendrones de Cabaiguán para Fomento a 25 pesos; bicitaxis desde el Hospital y hasta Olivos I, 20 pesos... En muchas oportunidades también se les puso el retroceso.

A casi cuatro meses de entrar en vigor la Resolución No. 64 del CAP, aún sucede. Cuando *Escambray* cedía el volante a la Dirección Provincial de Transporte (DPT), José Lorenzo García, al frente de ella, admitía: “En línea general la mayoría



En las máquinas particulares es donde más suelen ocurrir las adulteraciones de precios. /Fotos: Vicente Brito

hacen lo que está establecido en el Acuerdo del CAP y hay una minoría que nosotros hemos detectado que han alterado los precios. Nuestros cuerpos de inspección, tanto de la unidad estatal de tráfico como los inspectores de la Dirección Provincial de Transporte, y también el *Portal del Ciudadano Espirituano* han sido herramientas para identificar a quienes han violado el precio en diferentes lugares y rutas.

“También hemos detectado personas que no tienen licencia operativa de transporte, los llamados piratas o ilegales, que incurrir en esto; nos es difícil porque no podemos tener una persona en cada lugar donde salen estos autos, donde se origina este tipo de transportación”.

Y no es que la DPT ande con luz corta; lo saben desde los inspectores hasta los directivos: las infracciones de los precios se dan fundamentalmente en las máquinas de pasaje y, aunque en menor medida, en los camiones.

Por lo menos de los llamados almendrones la gente se ha quejado más —aseguran los dirigentes que varias preocupaciones han tocado las puertas de las oficinas habilitadas para darles curso— y los boteros también han ocasionado más ponches: que si de la noche al día suben los precios; que si convienen en parquearse todos ante la obligatoriedad de bajar los pasajes; que si abandonan rutas y andan por otras con la prerrogativa de que no les da negocio...

Ha sucedido en varias ocasiones y en casi todas *Escambray* se ha sentado también al timón para denunciar. Mas, en las carreteras ruedan no pocos argumentos.

MONTA QUE TE QUEDAS

Con un pie en el estribo y el otro a punto de hundirse en el pedal del cloche, el chofer de aquel Frankenstein llamado almendrón —que antes debió ser un pisicorre normal y luego le nacieron asientos hasta donde primero hubo un maletero— habla como si le pusiese el claxon a cada palabra: “Cuando estos cacharros se rompen es mucho el dinero que se tragan y no te dan ni una pieza de repuesto. Encima está el petróleo y lo que tienes que pagarle a la ONAT; al final no ves casi ni las ganancias”. Y acelera tanto que deja en blanco en la agenda el nombre que mucho antes me negó.

Casi ninguno de aquellos choferes de almendrones son los dueños del vehículo, tan solo son trabajadores contratados que comparten las roturas de los carros, los arreglos, los viajes y hasta los ingresos. Pero el ir y venir tanto les ha espoleado más certezas que monedas en los bolsillos, según dicen.

Cuando los precios topados se montaron también en las máquinas lo primero que sucedió fue que hubo días en los que casi desaparecieron de las carreteras y lo segundo, que en rutas como Cabaiguán-Sancti Spíritus solo quedaron los carros de 10 y más capacidades. No fue represalia; aseguran fue una necesidad.

En el asiento de conducir del carro donde montan seis pasajeros, Osvaldo Gil sostiene: “En ida y vuelta a Sancti Spíritus gasto 4 litros de petróleo y en el recorrido gano 120 pesos. Para pagar el combustible tengo que dar 100 pesos, ¿entonces para qué trabajo?, ¿por 20 pesos y los pagos a la ONAT? Además, aquí en Cabaiguán a nosotros las máquinas chiquitas no nos dejan echar combustible libremente, el del Cupet es solo para los microbuses y los camiones; nosotros tenemos que ir al Gobierno a buscar un autorizo para después poder comprar el petróleo allí”.

Desde la DPT Carlos Hernández Roque, subdirector de Operaciones, coincide: “Hay que ser justos con el tema de los porteadores privados; los precios se toparon sobre la base de un cálculo que se hizo en el 2016 y en aquel momento todo el mundo sabía lo que pasaba con el combustible. Ahora se ha arreciado el control del combustible y ellos han tenido que irlo a comprar al Cupet, entonces ya la base de cálculo por la que se fijaron los precios no funciona. En muchos casos trabajan con pérdidas porque ya han cambiado las condiciones; eso es lo que dio origen a que haya habido que adoptar las nuevas medidas por las que se les subsidiará el combustible a ellos”.

Sucedirá cuando cuando se aplique lo dispuesto en la *Gaceta Oficial* No. 85 que, entre otras indicaciones, ha establecido la adquisición de tarjetas por los porteadores privados para garantizar la asignación de petróleo o gasolina. Después,

TRABAJADORES POR CUENTA PROPIA EN TRANSPORTE



Tracción animal y humana

Coches: 992
Carretones: 191
Ciclos vigentes de pasaje: 354
Ciclos vigentes de carga: 9



Medios automotores y de carga

Camiones de carga: 27
Camionetas de carga: 8
Triciclos de carga: 9



Medios automotores y de pasaje

Camiones de pasaje: 66
Camionetas de pasaje: 7
Jeeps, paneles, microbuses, motos y triciclos: 152
Autos de pasaje: 438



Trabajadores arrendados

Triciclos: 37
Alto confort arrendado: 73
Alto confort asociado: 30



Fuente: Dirección Provincial de Transporte. /Infografía: Angel R. Borges