

**MANTENIMIENTO**

## Con las manos en la grasa



MARTHA VECINO ULLOA

La extensión de la vida útil de los equipos del servicio de transporte público urbano se afecta por incumplimientos de contrataciones, carencia de piezas de repuesto, deficientes diseños tecnológicos, diversidad y obsolescencia del parque y mal estado de los viales. Donde hay condiciones, se experimenta para mejorar la gestión

Por DELIA REYES GARCÍA

**“L**A cultura del mantenimiento está resentida. Es apreciable en el transporte urbano. Les pasamos la mano a los ómnibus cuando se les rompe algo; entonces, todo el mundo a correr”, reconoce Humberto Gómez Valdivia, de la Unidad Empresarial de Base (UEB) Ángel Montejo, en Sancti Spiritus.

A juicio de este ingeniero, premio por el Mayor Impacto Económico en la Asociación Nacional de Innovadores y Racionalizadores (Anir), “la disciplina tecnológica tropieza con carencias financieras e incomprendiones, pero a la larga sale mucho más caro no hacer las cosas a tiempo”.

Para indagar sobre los mantenimientos al transporte urbano, **BOHEMIA** entrevistó a directivos de las provincias de Matanzas, Santiago de Cuba, Granma y La Habana, donde también dialogó en los talleres con obreros, técnicos e innovadores.

Aunque insistimos con autoridades del Ministerio del Transporte (Mitrans) en sostener un encuentro para esclarecer dudas y algunos entuertos, este no se produjo.

### Dilemas

Vestido con su overol de trabajo, Osmany Navarro Herrera, ingeniero mecánico en la UEB de Talleres, de Santiago de Cuba, permanece absorto delante de la fresadora automática, moldeando tuercas de ómnibus.

A unos pasos de él, varios especialistas conversan con la reportera. Entre ellos, Luis Barrera Mariño, director general de la Empresa Provincial de Transporte.

A la pregunta de cuál es la dificultad más grande que afrontan allí, el directivo responde: “El talón de Aquiles está en el incumplimiento de las contrataciones” y como evidencia refiere que casi finalizando 2015 solo habían recibido un 40 por ciento de lo planificado para la actividad en el año. “Firmamos contratos, pero no tenemos hábito de demandar si los violan”, precisa.

Barrera desconoce a cuánto asciende la cifra para garantizar los mantenimientos, pero asegura que de acuerdo con la decisión del Mitrans les toca ocuparse de los más sencillos, como cambio de filtros, aceite o un radiador, y que las accio-



JORGE LUIS SÁNCHEZ RIVERA

Las deficiencias en las contrataciones provocan la entrada tardía de las piezas de repuesto y otros insumos a los talleres matanceros.

nes más complejas las realizan otras entidades.

“El transporte pasa por un momento difícil, fundamentalmente por la necesidad de piezas de repuesto de las líneas Yutong y LIAZ. En Santiago de Cuba hay un parque de unas 413 guaguas en los nueve municipios, encargadas de mover alrededor de 75 millones de pasajeros. Pero, por esas carencias, no todas prestan servicio y se incumple la cantidad de viajes previstos”, refiere el directivo.

### Manden más...

En la también oriental provincia de Granma, la situación es más tensa. A finales del año anterior, de 252 ómnibus en el territorio solo rodaban la mitad. Según José Martín Pérez Báez, subdirector técnico de la Empresa Provincial Integral de Transporte, las causas fundamentales del bajo coeficiente de disponibilidad técnica (CDT) estaban en la falta de motores y en la crítica situación con las piezas de repuesto.

“Cuando hicimos la demanda de piezas y partes para el plan 2015, solicitamos al Mitrans más de un millón de CUC y solo aprobaron 443 011 CUC”. Agrega que, además, entraron pocos neumáticos y baterías, mientras que algunas marcas de equipos, recibidos como donación, nunca han visto ni un tornillo.

En el taller de reparaciones de Pueblo Nuevo, Matanzas,



MARTHA VECINO ULLOA

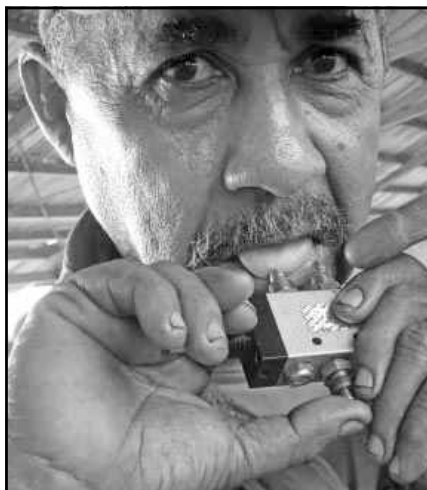
Los planes de viajes en Santiago de Cuba se ven afectados por el estado técnico de los ómnibus.

el chapista carrocerero Yoan Rosales lleva casi dos décadas arreglando guaguas. Por eso sabe muy bien cuáles son los materiales y piezas que escasean más: “Oxígeno, varillas de soldadura, remaches, rodamientos, perfiles de aluminio”, enumera, después de quitarse la careta de soldar.

Allí mismo, Raúl Ramos Lantigua, subdirector técnico de desarrollo de la Empresa Provincial de Transporte, informó que el pasado año recibieron 673 mil CUC y de ese monto destinaron a los mantenimientos alrededor del 60 por ciento. Pero sigue siendo insuficiente.

En La Habana, a pesar de los distintos programas para la recuperación del parque de ómnibus, la entrada de piezas de repuesto en 2015 también fue insuficiente. Por atraso en las importaciones, a la altura del tercer trimestre no contaban con las necesarias para recuperar equipos de las marcas LIAZ y MAZ, según Juan Julián Caballero Martínez, director general de la Empresa Provincial de Ómnibus de La Habana.

En la UEB Terminal Santa Amalia, su directora, Irene Legón Alfonso, reconoce algunas mejoras en el aseguramiento de las piezas, aunque precisa: “Hay momentos en que las necesitamos, pero no llegan con la celeridad requerida. Por eso se autorizó que esta terminal y la de Guanabo –las dos que aplican un



**Los innovadores en las terminales y talleres hacen maravillas para alargarles la vida útil a las válvulas de freno.**

nuevo sistema de gestión– tengan en sus almacenes un stock acorde con los costos de explotación del parque”.

### Defectos de fábrica

Tantas miradas suspicaces y preocupaciones sobre las guaguas Diana, diseñadas y ensambladas en Cuba, deben tener alguna razón. Según Eduardo Rodríguez Dávila, viceministro del Mitrans, su fabricación forma parte de la política para el desarrollo del transporte automotor en el país. En 2014 se terminaron 353 y en 2015, unas 310, distri-

buidas en todas las provincias para el servicio a la población.

Pero su explotación no arroja los resultados esperados, según criterios anotados en nuestro recorrido por los distintos territorios. “Estas guaguas han tenido problemas en el disco, en el plato y en las bandas de freno”, indica en Matanzas el ingeniero Raúl Ramos Lantigua, subdirector técnico de desarrollo de la Empresa Provincial de Transporte.

Denis Leyva Despaigne, jefe de taller de la Base Serrano, en Santiago de Cuba, afirma: “Llegaron con desperfectos. El motor es muy potente, pero no acopla bien con el sistema de embrague y la caja de velocidad”. Similar criterio comparte Barrera Meriño, director de la empresa santiaguera.

También coincide con ese tipo de opiniones José Martín Pérez Báez, subdirector técnico de la empresa granmense. “Hay problemas con la explotación de las Diana, porque no están diseñadas para el servicio urbano. La estrategia que seguimos es pasarlas para los viajes interurbanos, cuando entren otros equipos”, explica Pérez Báez.

### Afuera también cuecen habas

Es evidente que pese a la buena intención con las Diana, sus problemas suben los costos de mantenimiento, igual que sucede con las deficiencias tecnológicas de otros ómnibus.

Nelson Rodríguez López, chofer de la terminal Santa Amalia, en La Habana, tiene detenido su Yutong por rotura en las válvulas de las puertas. “Vienen un poco falsas y a este carro cada 15 o 20 días hay que cambiárselas. Los primeros que entraron a la base tenían más calidad. Eso es defecto de fábrica”, señala.

Por los años que llevan como mecánicos, Jorge Luis San Nicolás y David Sosa Torres, de la UEB Terminal Guanabo, pueden precisar en poco tiempo cuando los equipos no cumplen los parámetros técnicos especificados por el fabricante. Ambos coinciden en que los nuevos ómnibus rígidos marca Yutong, puestos en explotación desde el pasado noviembre, presentan más desgaste en las gomas traseras que en las delanteras.

Por eso, argumenta Oscar David Sauri, director de esa UEB, comenzaron un proceso de reclamación al



**Los ómnibus Diana no solo presentan problemas en los talleres de la provincia de Granma.**



En la UEB Terminal Santa Amalia hay dos ómnibus parados por falta de diferenciales que cuestan, cada uno, más de 20 mil dólares en el mercado internacional.

fabricante. De los 51 carros, hay algunos que con solo 18 mil kilómetros recorridos ya necesitan recapar los neumáticos y no debía ser así. “En septiembre se pierde la garantía, por tanto hay que actuar rápido”, apunta.

### Caballos de fuerza

La diversidad y obsolescencia del parque es otro problema a la hora de planificar los mantenimientos en las bases y talleres del transporte urbano en el país.

## Retos

**D**E acuerdo con los Lineamientos de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución, al sector del transporte le corresponde liderar importantes modificaciones dentro de la actualización del modelo económico y social cubano.

Una parte de esos cambios competen a las transportaciones públicas, y dentro de estas, al servicio urbano de ómnibus. Por tal motivo, uno de los retos del Ministerio del Transporte, y del país, está en terminar de elaborar y aprobar la Política para el Desarrollo del Transporte de Pasajeros. Igualmente, asegurar los programas de fabricación e importación de ómnibus y su ordenada puesta en explotación.

En La Habana no preocupa tanto la situación con los Yutong, que ruedan cada vez más por las principales avenidas y calles. Pero no sucede igual con el resto del parque, explica el director de la Empresa Provincial, Juan Julián Caballero. “Los problemas están en las marcas antiguas como MAZ y BUSSCAR. No hay fabricantes de piezas para estas, lo que obliga a buscar otras alternativas”, indica.

En la provincia de Granma la tensión al respecto es mayor. La proyección del país es recuperar los carros más modernos, dentro de las llamadas “marcas vivas”, pero el resto no clasifica, refiere José Martín Pérez Báez, de la Empresa Integral de Transporte.

“Por ejemplo, para este año tenemos cinco reparaciones concertadas con la firma Mercedes Benz. Pero exigen que sean carros puros y lo que tenemos son *Frankesteins*, con motores y piezas de otras marcas. Es un problema, porque no los asimilan si no son originales”, argumenta.

Mientras buscan otras alternativas a los mantenimientos capitales del parque envejecido, en Bayamo la gente sigue, como dice la canción, montando en coche. En esa ciudad se registran unos 506 que mueven, según cálculos conservadores, a más de 180 mil pasajeros al mes.

### La Habana no aguanta más

Agustín Arboláez Calderón está de grasa hasta los codos. Es jefe de la



Las válvulas de las puertas de los Yutong requieren cambios con más frecuencia de la que debería ser, lo que constituye un problema más.

brigada de mantenimiento en la UEB Terminal Santa Amalia, donde todos están atareados en revisar los parámetros técnicos de los equipos de la ruta P-9.

“La durabilidad de los carros depende en un 80 por ciento de que las calles estén en buen estado, pero La Habana no aguanta más. La Calzada de Diez de Octubre es un desastre; en Guanabacoa, todas las rutas fueron desviadas; en Mulgoba, ni qué decir. Hay que estar en el taller para ver cuántas averías diarias se producen por esa situación.

“A la hora de reparar encuentras afectaciones en la dirección del vehículo, los amortiguadores, los calzos del motor, la suspensión. Si no arreglan de verdad las avenidas, sin parches aquí o allá, seguiremos botando dinero, porque un mantenimiento cuesta miles de pesos”, reflexiona el mecánico, mientras la directora de la terminal, Irene Legón, agrega que los costos se disparan y resulta bien difícil planificarlos.

Por otra parte, más allá del dinero que se pierde está la seguridad de los pasajeros, señala Arboláez Calderón, mientras revisa las bandas de freno de uno de los vehículos. “Al carro y a las calles hay que ponerles lo que llevan, porque en el transporte urbano se trasladan millones de personas”, sentencia el jefe de brigada.

# La “fórmula” Guanabo-Santa Amalia

**“L**AS deficiencias con el mantenimiento eran parte de las debilidades que tenía el paradero”, enfatiza Irene Legón Alfonso, directora de la Unidad Empresarial de Base (UEB) Terminal Santa Amalia, quien además de las irregularidades en la programación de los ciclos, la falta de rigor con que se realizaban y la mala planificación, tuvo que enfrentar otras, como el sobreconsumo de combustible y la poca atención al hombre en el centro.

“Eso generó cambios en el consejo de dirección y medidas disciplinarias para poder revertir la situación”, agrega la directiva, quien llegó a dirigir Santa Amalia a mediados de 2015.

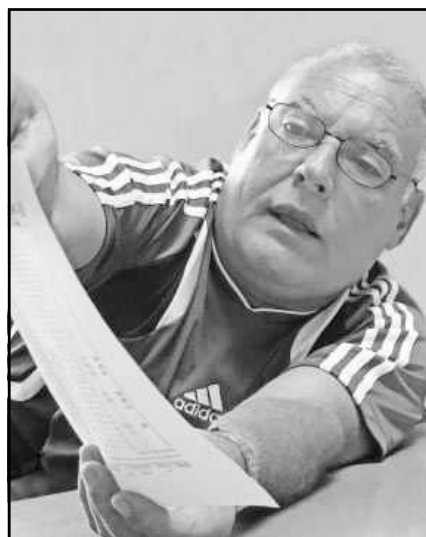
Esa UEB y la de la Terminal Guanabo fueron seleccionadas por las autoridades de la provincia para implementar una nueva forma de gestión en el transporte.

Tanto Legón, como Oscar David Sauri, director de Guanabo, consideran que el nuevo modelo tiene dos objetivos fundamentales: elevar la calidad del servicio y alcanzar la eficiencia económica. El sistema de gestión está amparado por la Resolución 910, de 2014, del Ministerio del Transporte y aplica, en estos dos, conceptos diferentes a los de otros paraderos.

En el caso de los ómnibus articulados, los choferes pueden llevar gestores de cobros, que deben ser trabajadores de la terminal, claramente identificados. Los ómnibus rígidos, en cambio, no incluyen esa figura.



Irene Legón Alfonso, directora de la UEB Terminal Santa Amalia, asegura que allí se sigue un riguroso programa para los mantenimientos.



Elevar la calidad y la eficiencia es el objetivo del nuevo modelo, afirma Oscar David Sauri Alfonso, director de la Terminal Guanabo.

Los choferes, después de entregar la cuota diaria de recaudación, se quedan con el resto del dinero. Sauri explica que el plan se establece por la media histórica registrada, de acuerdo con la densidad poblacional, frecuencia de viajes y un monitoreo al pasaje.

## Más eficiencia y más ingresos

Los dos directivos sostienen que con el nuevo sistema hay un incremento del dinero que entra a las terminales. Santa Amalia aporta el 11 por ciento de los ingresos de la Empresa Provincial de Transporte de La

Habana, seguida por Guanabo, con un ocho por ciento.

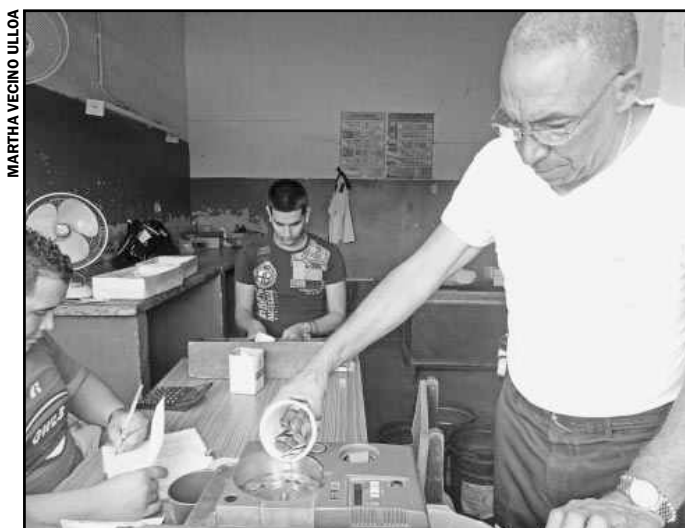
Sin embargo, aunque los choferes parecen estar más estimulados, “se quejan —plantea Legón Alfonso— porque consideran que verán afectadas sus pensiones de jubilados, al contabilizárseles solo el salario básico de 315 pesos. Eso hoy está evaluándose. El experimento es para perfeccionar lo que sea necesario”.

Otra novedad es que los ómnibus deben tener GPS para el control de flota. Este sustituye a los inspectores tradicionales y permite conocer a distancia el movimiento de las guaguas desde que salen del paradero hasta su regreso, agrega Sauri.

El directivo adelanta que próximamente se instalará una tecnología más avanzada, llamada Iris-807, que posibilita el conteo exacto de las personas que suben y bajan de las guaguas, y detectar las que evaden el pago.

Como parte del cambio, añade, se redujo la plantilla de las áreas administrativas de las dos terminales y se fortaleció la de choferes y mecánicos.

A juicio de Juan Julián Caballero Martínez, director de la Empresa Provincial de Ómnibus de La Habana, el experimento mejora la eficiencia de las terminales, incrementa los pasajeros por viajes y los ingresos salariales de los trabajadores. ●



Con el nuevo sistema de gestión se incrementaron los ingresos en las dos terminales habaneras.