

Automovilismo

Feb 28/52

Por José A. de la Viesca

¿Por qué no un servicio de ómnibus expresos?

La tragedia de los viajes en ómnibus a las horas críticas

Los cuatro viajes en ómnibus que tiene que realizar el habanero para ir al trabajo y regresar a la casa, tienen caracteres de verdadera tragedia. Principalmente los dos de la hora del almuerzo. En cualquiera de esas horas críticas para el pasaje podemos ver las "piñas" de público en las esquinas esperando el ómnibus que han de tomar al abordaje y que viene con su racimo humano asomado por las puertas. Los más jóvenes y ligeros se "enganchan" de las varillas y buscan después dónde asentar el pie, que casi siempre va a posarse en el callo de su más cercano compañero de acrobacias. Las damas y los que no son "acróbatas de guaguas" tienen que armarse de más paciencia que el Santo Job para esperar a que ceda un poco el hervidero y "a las mil y quinientas" comiencen a venir los ómnibus más despejados.

Todo ciudadano que trabaja en La Habana y vive fuera de ella, constituye una especie de población flotante que se concentra en la Capital, por horas. La movilización de esa masa humana se hace de golpe, prácticamente al mismo tiempo. Claro que así no alcanzan los ómnibus aunque vengan "en tren", uno tras otro; ni las calles de La Habana, supercongestionadas de vehículos a esas horas, puedan acoger más, si los hubiera.

Lo más terrible, la demora

De todas las incomodidades, que son infinitas, la más terrible es el largo tiempo que se ve obligado a invertir el pasajero desde que se para en la esquina hasta que llega a su casa.

Hace aproximadamente un año, publicamos en esta sección una sugerencia del señor Luis V. Manrara, conocido contador público del bufete Manrara y Pérez Daple, que a buen seguro resolvería esta cuestión. Consistía en escalonar las horas de salida para almorzar de todo el personal que trabaja en La Habana, cuya medida además mantendría abiertos los comercios en esas horas; al respecto, nosotros hicimos algunos tanteos dividiendo el personal en tres turnos con salidas cada media hora y sacando el porcenta-

je de los empleados que se quedarían a cubrir cada turno. Nadie calorizó la idea a pesar de que beneficiaría al turismo, permitiría a todos los empleados realizar sus compras a la hora del almuerzo y representaría un sin número de ventajas, a más de solucionar la congestión del tránsito y los graves problemas que confronta el pasaje de los ómnibus.

En esa misma ocasión apuntábamos nosotros la conveniencia de importar ómnibus de dos pisos para ampliar la capacidad de pasajeros sin aumentar el desplazamiento horizontal del vehículo. Esto último no podía considerarse en la época de los tranvías por el tendido eléctrico ahora ese tipo de ómnibus podría reportar grandes ventajas.

Pasaje de viajes largos y pasaje de viajes cortos

Para abreviar la demora en realizar los viajes y también para aliviar la congestión de tránsito, podemos considerar otra cuestión. El pasaje que se aglomera en todas las esquinas de La Habana como en día de feria y que se hacina después dentro del ómnibus, se puede descomponer en dos clasificaciones muy sencillas: a) pasajeros que viajan de un lugar a otro del centro de La Habana, o lo que es lo mismo: **pasajeros que realizan un viaje corto**; y, b) pasajeros que viajan hacia las afueras de La Habana, hacia los repartos, o sea: **pasajeros de viajes largos y directos**. Los primeros, necesitan viajar en una "guagua" que realice sus paradas cada dos cuadras; no les afecta esta demora porque el viaje es corto y el tiempo que invierten es de sólo unos pocos minutos. Pero los segundos, ni necesitan ni tienen por qué soportar el suplicio del que va apurado y contempla cómo en una esquina se apea una señora con tres muchachos y le roba tres minutos de "su tiempo"; cómo a dos cuadras más allá, un gordo se abre paso a codazos en el repleto pasillo para ganar la puerta de salida y cuando al fin y al cabo se apea, comienzan a subir en tropel los que van a tomar el ómnibus; estas escenas ocurren en todo el trayecto.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

9

21

173

Vemos pues, cómo el pasaje de los ómnibus urbanos tiene dos necesidades fundamentales muy distintas una de la otra. Veamos cómo pueden satisfacerse esas necesidades.

Omnibus de servicio expreso y directo

Los pasajeros que realizan viajes largos, hacia las afueras de La Habana, necesitan un servicio de ómnibus **expresos y directos**. Esos expresos realizarían el **menor número posible de paradas y circularían fuera de las zonas congestionadas**, utilizando avenidas y calles de tránsito semirrápido, entre los dos extremos de su recorrido: de La Habana hasta el reparto.

En cada ruta podrían destinarse varios ómnibus a este servicio: para Marianao, Vedado, Vibora, Los Pinos, etc. Las paradas reglamentarias de los ómnibus expresos — muy pocas — podrían anunciarse al público en los ómnibus corrientes para que todos supieran dónde, únicamente, pueden alcanzar y dejar los expresos. Para habilitar este servicio creemos que no hacen falta tantos preparativos: basta seleccionar los ómnibus, marcarles el nuevo itinerario y colocar en la "banderola" el letrero "Servicio Expreso", "Vía Tal". Lo que sí es muy importante es estudiar muy bien los paraderos de estos ómnibus a fin de que los más puedan ir a pie hasta ellos sin necesidad de usar el ómnibus ordinario. Un ejemplo que, como ejemplo, no quiere decir que debe ser así, sin previo estudio: El expreso que cubra la ruta Habana-Marianao, puede tomar el pasaje en algún lugar de la Avenida del Puerto;

seguir por el relleno del Malecón y por toda esta avenida hasta la calle 23, donde hará la segunda parada para **recoger pasaje** — nada más que para recogerlo puesto que nadie tiene que apearse hasta Marianao —; después, puede seguir por Malecón hasta la Avenida General Batista y continuar por ella hasta pasar el túnel. Después del túnel, efectuará la segunda parada; y ya dentro de Marianao, parará más a menudo, en los puntos de encuentro con las distintas rutas de servicio ordinario para transferir a ellas el pasaje. El expreso Habana-Vedado, puede tomar por la calle 23 desde el Malecón. Más o menos esta es la idea.

nos que en cada "Ruta" se destinamos un número de carros del servicio ordinario, para el servicio expreso. A primera vista parece que al reducir el número de carros ordinarios, este servicio va a resultar deficiente. No lo entendemos así puesto que el fin que se persigue con el servicio expreso es que estos carros puedan absorber gran parte del pasaje que antes invadía los ómnibus del servicio ordinario. En dos palabras: se están carros al servicio ordinario, pero también se le resta pasaje. Esta proporción es la que hay que calcular bien, manteniendo el servicio expreso en las horas en que puedan absorber el mayor número de pasajeros de viajes largos y directos.

Y una aclaración final: Propuestas buscos. trata de los frenazos y aceleraciones. Se conservaría mejor el material rodante, libre del maltrato de los frenazos y aceleraciones. Se conservaría mejor la actualidad durante las horas críticas. Se conservaría mejor los muchos "tranques" inevitables en las calles espaciosas. Esto suprimiría y más cómodo por avenidas y por y el viaje largo se desmenuza en cuadradas, economiza mucho tiempo y el viaje largo se desmenuza en cuadradas, economiza mucho tiempo y el viaje largo se desmenuza en cuadradas, economiza mucho tiempo y el viaje largo se desmenuza en cuadradas. La eliminación de las banderas, traspañándolo a otras zonas más densas de La Habana, descongestiona el tránsito en las zonas más densas de La Habana.

Ventajas que proporciona y perjuicios que elimina el sistema propuesto

Se descongestiona el tránsito en las zonas más densas de La Habana, traspañándolo a otras zonas más densas de La Habana. La eliminación de las banderas, traspañándolo a otras zonas más densas de La Habana, descongestiona el tránsito en las zonas más densas de La Habana. La eliminación de las banderas, traspañándolo a otras zonas más densas de La Habana, descongestiona el tránsito en las zonas más densas de La Habana.

Intercambio de transferencias

Los ómnibus de servicio ordinario, mantendrían su itinerario normal. No hay por qué variar si la modalidad del sistema aconseja otra cosa. Pararán cada dos cuadradas y emitirán transferencias al pasajero que necesitó tomar un expreso cuyo paradero esté lejos para ir a pie. Las transferencias serán válidas del ómnibus corriente para el ómnibus expreso y viceversa. Es decir, para ir hasta el paradero del ómnibus expreso, en La Habana, se puede tomar un ómnibus ordinario y pedir transferencia: con esa transferencia, el ómnibus expreso, al llegar al reparo, puede dar otra para un ómnibus ordinario que deje al pasajero en su destino. Esto no tiene ninguna complicación.

"No hay peor diligencia que la que no se hace". La práctica, el ensayo, no cuesta nada. Pruébese al menos a ver si resulta. Pero, desde luego, comuníquese al público el cambio con la natural antelación y describábase bien horario, itinerario y otros particulares. Si "falla", volveremos al suplicio de ahora hasta que aparezca otra solución más efectiva. Tienen la palabra los empresarios de los Omnibus Aliados y Autobuses Modernos, el señor Ministro del Transporte, el señor Ministro de Gobernación, el señor Ministro de la Presidencia y, sobre todo, el Primer Mandatario, general Batista. Anímense a la prueba que, si resulta, todos lo agradeceremos.

San J. 28/54



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA