

HASTA CUANDO

Seguirá en Crisis el Transporte Urbano?

Julio 19/53

Ayude a superarla con su opinión imparcial, consciente y justa.
Y AHORA, LE INVITAMOS CORDIALMENTE A UN ANALISIS DE LO QUE SIGUE:

Una clase privilegiada:

Si todos los cubanos somos iguales ante la Ley y la República no reconoce fueros ni privilegios.

Si apropiarse de lo ajeno, es un delito perseguible de oficio, según establece nuestro Código de Defensa Social, y

Si todo agente de la autoridad viene obligado a proceder ante un hecho delictivo, ya que de lo contrario, prevaricaría,

¿DEBE IMPEDIRSE LA INTERVENCION POLICIACA EN UN DETERMINADO SECTOR, POR NUMEROSO QUE SEA, CREANDOSE CON ELLO, UN PRIVILEGIO ILCITO?

Crítica innecesaria:

Si por un gran esfuerzo y en una jornada sin tregua ni descanso, puede catalogársenos, entre los ciudadanos, que, según nuestro Apóstol, construyen y dignifican, toda vez que hemos creado una organización netamente cubana, que paga de nómina casi **DEZ Y OCHO MILLONES DE PESOS**

El monopolio que todos repudian:

Si un servicio público no es un comercio cualquiera que puede liquidarse, sin mayores perjuicios, que los que pudieran recibir patronos y obreros.

Si es doctrina sentada en materia de transporte por otros países y principalmente en Norteamérica, que toda invasión a las zonas o arterias de pasaje de una empresa, se traduce en desleal y ruinosa competencia, con riesgo de un colapso en la función pública, que debe mantenerse a toda costa y por encima de cualquier otro interés, y

Si el transporte urbano está en crisis y toda interferencia en los recorridos, está previamente regulada por el Decreto-Ley 800, vigente, como asimismo, está más que comprobada la regularidad del servicio que presta la COA, con su moderno equipo, a la altura del mejor en todo el mundo.

¿PUEDE, ENTONCES, ATRIBUIRSE A UN AFAN MONOPOLIZADOR, NUESTRA DEMANDA DE QUE SE COORDINEN LOS ITINERARIOS Y HORARIOS DE LAS DOS EMPRESAS QUE CUBREN EL SERVICIO DE TRANSPORTE CAPITALINO, IMPIDIENDO DE ESTE MODO QUE AUTOBUSES MODER-

Contribuye así al progreso del transporte aéreo

CUBANA DE AVIACION

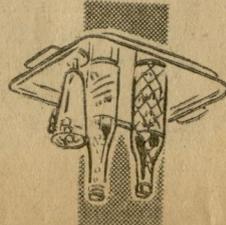


o a nuestro D

Conexiones en Lisboa y Madrid
en las principales ciudades
ropes.



Deliciosas bebidas y
refrescos durante el
vuelo.



CONSTELLATION de CUBANA

M, Julio 19/53

HASTA CUANDO

Seguirá en Crisis el Transporte Urbano?

July 19/53
Ayude a superarla con su opinión imparcial, consciente y justa.

Y AHORA, LE INVITAMOS CORDIALMENTE A UN ANALISIS DE LO QUE SIGUE:

Una clase privilegiada:

Si todos los cubanos somos iguales ante la Ley y la República no reconoce fueros ni privilegios.

Si apropiarse de lo ajeno, es un delito perseguible de oficio, según establece nuestro Código de Defensa Social, y

Si todo agente de la autoridad viene obligado a proceder ante un hecho delictivo, ya que de lo contrario, prevaricaría,

¿DEBE IMPEDIRSE LA INTERVENCION POLICIACA EN UN DETERMINADO SECTOR, POR NUMEROSO QUE SEA, CREANDOSE CON ELLO, UN PRIVILEGIO ILICITO?

Crítica inmerecida:

Si por un gran esfuerzo y en una jornada sin tregua ni descanso, puede catalogársenos, entre los ciudadanos, que, según nuestro Apóstol, construyen y dignifican, toda vez que hemos creado una organización netamente cubana, que paga de nómina casi DIEZ Y OCHO MILLONES DE PESOS en el año, o sea, un 58% de la recaudación bruta, y sostiene DOCE MIL HOGARES CUBANOS.

Si la falsa valoración de \$2,910,000.00 que hace el Sindicato, de nuestras propiedades, adquiridas en VEINTE AÑOS de persistente trabajo, resulta insignificante, comparada con el porcentaje de filtraciones en la recaudación, estimado en más de UN MILLON DE PESOS por año: sin contar con que esas propiedades, en su totalidad, se encuentran hipotecadas, respondiendo a la compra de nuevos equipos, cosa que maliciosamente ha silenciado el Sindicato, y

Si la Havana Electric, teniendo más cuantiosos bienes, fué rematada, y Autobuses Modernos, heredando parte de esos bienes y con una inversión además de DIEZ Y SIETE MILLONES DE PESOS, a costa del erario público, se encuentra en bancarrota; como asimismo, los Ferrocarriles Unidos, operados por el Gobierno y valorados en CINCO MILLONES DE PESOS, mientras la COA, todavía en pie soporta su tragedia, sin ayuda oficial de ninguna clase.

¿CABE, PUES, UNA CRITICA AL PROGRESO DE LA COA, Y QUE SE TOMA DE PRETEXTOS NUESTRO HUMILDE ORIGEN, PARA CONFUNDIR A LA CIUDADANIA, PRESENTANDONOS COMO ACAUDALADOS EXPLOTADORES DE NUESTROS OBREROS?

¿NO ES DE LAMENTAR QUE EN VEZ DE ESTIMULARSE LA INICIATIVA PRIVADA, PARA ABRIR NUEVAS FUENTES DE TRABAJO, SE PROCURE, POR EL CONTRARIO, FRENARLA, ESTANCANDO LA ECONOMIA DEL PAIS?

El monopolio que todos repudian:

Si un servicio público no es un comercio cualquiera que puede liquidarse, sin mayores perjuicios, que los que pudieran recibir patronos y obreros.

Si es doctrina sentada en materia de transporte por otros países y principalmente en Norteamérica, que toda invasión a las zonas o arterias de pasaje de una empresa, se traduce en desleal y ruinosa competencia, con riesgo de un colapso en la función pública, que debe mantenerse a toda costa y por encima de cualquier otro interés, y

Si el transporte urbano está en crisis y toda interferencia en los recorridos, está previamente regulada por el Decreto-Ley 800, vigente, como asimismo, está más que comprobada la regularidad del servicio que presta la COA, con su moderno equipo, a la altura del mejor en todo el mundo.

¿PUEDE, ENTONCES, ATRIBUIRSE A UN AFAN MONOPOLIZADOR, NUESTRA DEMANDA DE QUE SE COORDINEN LOS ITINERARIOS Y HORARIOS DE LAS DOS EMPRESAS QUE CUBREN EL SERVICIO DE TRANSPORTE CAPITALINO, IMPIDIENDO DE ESTE MODO QUE AUTOBUSES MODERNOS, COMO EMPRESA REGENTADA POR EL ESTADO, PUEDA CIRCULAR LIBREMENTE POR DONDE LE CONVENGA, SEGUN PRETENDE, AUMENTANDO LA GRAVEDAD DEL CONFLICTO?

FINALMENTE LA COA DECLARA:

Que en toda organización por perfecta que sea, caben siempre medidas de economía y reajuste; pero, lo que no concibe ni entiende, es como puede desenvolverse dentro de la indisciplina, el desorden y la anarquía llevadas a la categoría de normas inflexibles de actuación sindical, pagando tiempo improductivo que no revierte en beneficio de la función pública que presta, o teniendo que afrontar las filtraciones en la recaudación, que merman considerablemente los licitos recursos y únicos de que dispone la empresa, para hacer frente a sus compromisos y obligaciones.

Que, los tipos de salarios declarados por ella, en anteriores alegatos, son ciertos y pueden comprobarse, en cualquier momento, con vista a las nóminas correspondientes.

Que, no es cierto que la empresa esté centralizada en unas pocas manos, puesto que, llegado el caso, y en una junta general de accionistas, se pueden reunir más de mil propietarios, todos de reducida potencia económica, y

Que, la intransigencia sindical, la falta de sentido de la responsabilidad y la ausencia de pulcritud en el manejo de la recaudación, acabarán por dar al traste con la empresa, y entonces serán todos, patronos y obreros, a lamentarlo.

¿Por qué el Sindicato no acepta en vez del salario, un porcentaje de la recaudación bruta y así los obreros disfrutarían de las cuantiosas utilidades que se atribuyen a la COA?

Habana, Julio 15 de 1953.

COOPERATIVA DE OMNIBUS ALIADOS, S. A.