

Editorial

*marzo 9/56 m*

# La Anarquía en los Transportes

POr el decreto 1535 del 7 de junio de 1935, se designó una Comisión Especial presidida por el Primer Ministro para que, asesorada de personal técnico, rindiera un informe al Ejecutivo acerca de las medidas que deben adoptarse para "normalizar y racionalizar el sistema general del transporte". El plazo de seis meses que se le señalaba en dicho decreto ya ha vencido, sin que pudieran rendir el citado informe.

Creemos que es de importancia para la economía nacional la regulación de los servicios de transportes, de manera que rindan al país los beneficios que se derivan de los sistemas de comunicaciones bien organizados. Hay actualmente gran confusión con respecto a las obligaciones que las empresas tienen contraídas con el Estado, y ello se traduce en anarquía, al amparo de la cual prospera la competencia desleal. La consecuencia de ello es que, sin obtener de los sistemas de transportes los beneficios económicos que éstos deben producir, se están causando a las empresas responsables daños cuantiosos.

Las carreteras, por ejemplo, son consideradas en el orden económico como "capitales fijos", que el Estado debe cuidar y mantener en constante buen estado. Se hace indispensable, por tanto, que sea regulado su uso en lo que a vehículos de carga respecta, pues es sabido que estos vehículos, por su tamaño, tonelaje, etc., originan un desgaste y deterioro de las carreteras que debe ser resarcido.

Con el objeto de someter las carreteras al tratamiento que exige su condición de bienes económicos, sería aconsejable la creación de un organismo autónomo con facultades para entender de todo lo relacionado con los medios de transporte, su inspección, velocidades, peso y medidas de los vehículos: a ese organismo podría confiársele, igualmente, la misión de adoptar medidas para la conservación de carreteras, así como la ampliación de aquellas que, por las exigen-

cias de la intensidad del tránsito, requieran mayor anchura.

La utilidad de ese organismo es tan evidente como su necesidad, puesto que se pondría en sus manos una empresa que tiene enorme importancia para la economía nacional. Huelga decir que su estructura estaría presidida por las necesidades técnicas. En el orden económico, no está de más señalarlo, las carreteras son como las arterias por donde circula la riqueza del país, y todo cuanto se haga por el ordenamiento de los vehículos que las utilizan, redundará en beneficio de toda la comunidad nacional.

Hay un aspecto del funcionamiento de los caminos nacionales que debe ser objeto de revisión. El Estado cumple una misión específica al construir las carreteras, convirtiéndolas en dominio público. Pero esas carreteras exigen desembolsos constantes para su conservación. No resulta equitativo que la carga de tales gastos vaya a parar al contribuyente en general. Mucho más lógico es que quienes utilizan los caminos para el desarrollo de un comercio, contribuyan a sostenerlos, máxime si se tiene en cuenta que son los vehículos de carga y pasajeros los que mayor desgaste y deterioro producen en ellos.

En tal sentido, un sistema de peaje proporcional y justo vendría a resolver el problema de la anarquía de los transportes y a aliviar considerablemente las cargas del Estado, que son las del contribuyente. El importe de ese peaje, se destinaría al sostenimiento del Organismo autónomo y al cumplimiento de sus fines, o sea, regular, conservar y mejorar las carreteras cubanas. Debemos tener en cuenta que, a causa de la creciente intensidad del tránsito por carretera, las erogaciones para su conservación van en aumento, y puede llegar un momento en que el Estado no disponga de fondos para hacer frente tanto a las reparaciones, como a la ampliación de aquellas que ya resultan estrechas e inadecuadas.

*M, marzo 9/56*