

## “¿COMO RESOLVER EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE URBANO?”

“Hay que coordinar los servicios de las dos empresas y reglamentar adecuadamente el tráfico”. Cmte. Fajardo... “Es fundamental un régimen legal de garantías que proteja a las empresas”. Mariano Prats... “No hay más que dos soluciones: aumento de tarifas o subsidio a las empresas”. Menelao Mora

Por **FERNANDO ALLOZA**

(De la redacción de INFORMACION. Fotos de Tony García)

### COMANDANTE FAJARDO

**E**L comandante Fajardo, Presidente de la empresa “Autobuses Modernos”, ha sido durante estas dos últimas semanas el personaje que ha centrado en torno a sí la atención pública. Después del famoso “madrugón de la guayabera” en que se acometió resueltamente el problema de los “Autobuses Modernos”, el Presidente de esta compañía tiene en sus manos, no sólo la responsabilidad de organizar una gran empresa nacionalizada de transporte urbano, sino además, es parte principalísima en la solución a un grave problema que La Habana viene padeciendo desde hace años. De ahí que nos acerquemos a él para preguntarle si se va definitivamente a la solución del problema de los transportes urbanos, a lo que el comandante Fajardo nos contesta:

—Creo que sí. Yo sí puedo asegurarle —agrega— que voy a resolver el problema de los “Autobuses Modernos” y estoy en conversaciones para llegar a una coordinación de las empresas de transporte urbano, que es la mejor manera de encauzar y resolver este servicio público.

Nos habla a continuación, nuestro entrevistado, de cómo ha orientado sus trabajos para hacer de “Autobuses Modernos”, una organización de servicio público eficaz, sin que suponga para el Estado una carga como lo ha sido hasta hace unas semanas.

—Sin embargo —objetamos— el Estado, a pesar de haberle quitado la elevada subvención que tenía esta empresa, aún la sigue subsidiando con medio millón de pesos.

—Efectivamente —asiente el comandante Fajardo— la desorganización, las cargas que pesaban sobre “Autobuses Modernos”, el material deteriorado y el foco de perturbación que había entre los empleados, hicieron de ésta, una

empresa incosteable, y lo será por algún tiempo. Pero ya mis primeras medidas adoptadas han mejorado las condiciones económicas de la empresa y yo, me he comprometido ante el Presidente de la República, General Batista, y me comprometo ante la opinión pública a hacerla costeable, sin subsidios del Estado.

Insistimos acerca del Presidente de “Autobuses Modernos” en el tema de nuestra entrevista o sea, en que nos diga hasta qué punto

las empresas de transporte y el Gobierno están en disposición de prestar un servicio eficaz, confortable y regular a la población de La Habana.

—El problema —contesta el comandante Fajardo— es complicado, pero vamos a su solución. En primer lugar, las dos empresas que operan han de llegar a una coordinación de servicios y, en eso, ya hemos dado los primeros pasos. Además habrán de adop-

tarse medidas de gobierno para una eficiente reglamentación del tráfico y otros aspectos del problema. Pero puedo asegurarle —concluye— que el Gobierno tiene el propósito decidido de llegar a una buena organización de estos servicios públicos que tantos y continuados conflictos han originado.

### MENELAO MORA

**E**L doctor Menelao Mora, para contestar a nuestra pregunta de cómo resolver el

problema del transporte urbano, formula la siguiente cuestión:

—¿Cuál va a ser la política del Gobierno en materia laboral? Esta —añade— es una cuestión previa para proponer una solución al problema. Si el Gobierno mantiene vigentes todas las medidas relativas a salarios y obligaciones con los trabajadores que pesan sobre las empresas de transporte, no queda más remedio que ir a un aumento de las tarifas. Si el Gobierno no está dispuesto a acceder al aumento de tarifas, hay que establecer un régimen de sub-



sidios, porque las empresas que operan en estos servicios públicos están en grave crisis.

A nuestra observación de si sería conveniente la fusión de las dos empresas de transporte urbano que existen en La Habana y la unificación y coordinación de servicios, el doctor Menelao Mora responde diciéndonos que no sólo no resolvería el problema, sino que lo complicaría.

—No soy partidario de esa fusión —afirma categóricamente— y en cuanto se refiere a la coordinación de servicios de ambas compañías no es tan importante como se pretende hacer ver. Ese argumento de que existen zonas urbanas a las que afluyen varias rutas de guaguas y ómnibus no es válido, porque en efecto, hay zonas donde se centra la actividad de la ciudad y es lógico que a ellas afluyan las líneas de transporte.

—¿Usted cree que el status legal vigente para el transporte influye en el problema? —preguntamos.

—No, porque el problema es económico y, no obstante las ventajas que supone para una de las empresas, tener un régimen de concesión, influye esto poco en costeabilidad o no costeabilidad del negocio que es el punto fundamental del problema.

—Sin embargo —insistimos en nuestras objeciones— la población de La Habana tiene un mal servicio de transporte urbano y, como consecuencia, un foco de conflictos que, muy a menudo, provocan alteraciones de orden público. ¿No hay otra manera de resolverlo que las que usted propone?

—No —insiste nuestro entrevistado— considere que el personal de plataforma se lleva el cincuenta por ciento de las recaudaciones, mientras que en ningún otro país, pasa del veinticinco por ciento. Que hemos de pagar las unidades de transporte y el material de reparaciones mucho más caro que en los EE. UU. y que, debido al estado de nuestras calles el deterioro del material es superior a otras ciudades y por último que, las tarifas en La Habana, están casi un cincuenta por ciento más baratas que en Miami, por ejemplo. No hay más que dos soluciones a este problema —concluye el doctor Menelao Mora—: aumento de tarifas o subsidios del Estado.

## MARIANO PRATS

EL Director General de Transporte Motorizado, señor Mariano Prats, al conocer nuestra pregunta en torno al transporte urbano, considera este problema desde sus orígenes que, en su opinión, arranca de la primera disposición legal que se dictó en 1936, acerca del transporte motorizado, considerando aparte la concesión hecha en 1902 a la compañía de tranvías, "Havana Electric".

—Desde hace mucho tiempo estos servicios públicos están en grave crisis —resume el señor Prats. En primer lugar —añade— porque no existe un régimen legal de garantías que proteja a las empresas que operan. En segundo lugar, porque los altos impuestos que existen en materias de combustibles y las cargas que pesan sobre las empresas, en concepto de pagos de jornales y otras obligaciones con los trabajadores, hacen incoesteable este servicio público y por último, porque no existe una distribución equitativa de tráfico ni una coordinación adecuada entre las empresas de transporte urbano que operan en La Habana.

—Pero el Estado —objetamos— subsidia, a una de las empresas directamente y a la otra, indirectamente mediante exenciones.

—En efecto —afirma nuestro entrevistado— pero la subvención indirecta a la COA, más que a la empresa en sí, es una subvención a los empleados, puesto que se hace para mantener la jornada de 6 por 8.

—Lo sustancial del problema —observamos— es que la población de La Habana está muy deficientemente servida en lo que a transportes urbanos se refiere y pide apremiantemente una solución.

—Y a esa solución hay que ir —nos dice el señor Prats. Pero es indispensable resolver el problema, no mediante subsidios del Estado, sino logrando que estas empresas sean costeables y entonces exigirles un buen servicio. Aunque esta afirmación sea impopular yo la hago de manera categórica; hay que aumentar las tarifas del transporte. Sin este aumento no existe forma de que las empresas superen la grave crisis económica que padecen. Además —agrega el Director General del Transporte Motorizado— se ha de crear un régimen de garantías legales para las empresas y establecer una coordinación de servicios entre las dos compañías que operan. He aquí —resume— las tres premisas necesarias para la solución del problema.

Considera el señor Prats que en torno al aumento del pasaje se ha hecho demasiada política y concluye:

—Si al público se le ofreciera un servicio cómodo, bueno y eficiente, no le importaría pagar el aumento.

*Conf. Julio 1952*