

si

12

mt oct 28/45

PECULIARIDADES HABANERAS

EL TRABAJO DE LAS CONDUCTORAS DE LOS OMNIBUS SE HA VUELTO DIFÍCIL Y PENOSO DURANTE LA POST-GUERRA

Nuevas modalidades introducidas por los choferes.- Derechos perdidos por la población civil.- Un ejercicio que ha de figurar en las páginas deportivas.- Historia de bolsillo acerca de las "guaguas" en la Habana.- El "derecho de línea" y un impuesto municipal que precipitó una evolución.- Las mujeres en las rutas 26 y 27.- Porqué se les dió trabajo.- La responsabilidad de ahora.- Los turnos.- Salario.- El público ayuda a las conductoras en el cobro de pasajes.- Transformación en las normas de cortesía.- Vertiginosidad, nerviosismo y violencia dentro de los omnibus.- El público recobrará su derecho a que los vehículos "paren firme" con el nuevo equipo

Por ROBERTO PEREZ DE ACEVEDO

De la redacción de INFORMACION. (Fotos Guerrero y Aldo)

Hay quejas del público acerca del servicio que prestan los omnibus capitalinos. Las deficiencias saltan a la vista y no es cosa de querer tapar el sol con el dedo.

Sin embargo tenemos el atenuante, de que se trata de un servicio iniciado en forma rudimentaria, y que cuando se esperaba una evolución de acuerdo con los últimos adelantos en la materia, llegó la guerra y trajo el "impasse" que todavía estamos sufriendo. Claro que ese atenuante —honradamente señalado— no cubre muchas molestias innecesarias que se le proporcionan al público.

NUEVO DEPORTE

Entre las modalidades introducidas por los choferes y conductores de omnibus en La Habana, se encuentra, en primer término, la de no frenar a la señal de parada. En el mejor de los casos se aminora la marcha, aceptando ya el público esa acción como una gentileza y olvidándose que se trata de un derecho natural. Durante la contienda bélica las poblaciones civiles han perdido muchos de sus derechos, y éste de obtener que los omnibus "paren seco" para subir a los mismos, sin posibles contratiempos, es uno de ellos.

El establecimiento del sistema ha traído como consecuencia que el público, imperativamente, tenga que adiestrarse en este nuevo deporte, cuyos records es posible que figuren algún día en las páginas que dirige Llillo.

No se recomienda este ejercicio a los ancianos o personas débiles, los cuales esperan pacientemente en las esquinas hasta que un chofer, condolido, rompa la rutina y pare con todas las de la ley. Estos casos naturalmente, son la excepción de la regla.

Por otro lado no caben las reclamaciones, porque como existen pocos vehículos y los que corren van colmados hasta los topes, el chofer declara en cualquier momento, muy justificadamente, que no frenó porque llevaba exceso de pasaje".

Pero todo ésto ha de terminar dentro de breve tiempo. La "Cooperativa de Omnibus Aliados, S. A." anunció en el mes de septiembre —y posiblemente sea un hecho al publicarse estas notas— que todo el equipo rotante de la Empresa ha de sustituirse por omnibus blindados, con motores de "quita y pon" y, sobre todo, acoplados a un invento que obliga al chofer a parar cuando el público lo solicite. Se trata, en fin, de omnibus metálicos, de último modelo, cuyo costo se hace ascender, por unidad a \$11,00.00, realizándose la

conversión lentamente de acuerdo con las posibilidades económicas de los actuales propietarios.

Mientras espera la llegada de esa maravilla, el habanero va disimulando muchas de las actuales molestias, —dado el período de emergencia o de postguerra que todavía atravesamos— e inclusive coopera a facilitar el servicio. Uno de esos ejemplos podemos encontrarlo, cuando se convierte en auxiliar de los conductores, cobrando de mano en mano, cuando éstos no pueden hacerlo por la aglomeración de pasajeros dentro del vehículo.

Pero esa cooperación del público se acentúa aún más, cuando se trata de conductoras. Y a ellas precisamente es que dedicamos esta información.

UN POCO DE HISTORIA

Hagamos un poco de historia de bolsillo, acerca de los omnibus en La Habana, antes de destacar el trabajo que rinden esas obreras, pasando por alto, desde luego, los tiempos en que los omnibus era arrastrados por caballos y concretándonos a su edad de oro motorizada.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

masa de pasajeros, la persona se baja después de haber transcurrido cierto rato, no abonando el pasaje. Y esto, en realidad, "no nos cubre" a la hora del conteo oficial por el inspector. Verdad es que el público, galantemente, nos ayuda, resolviendo muchas de estas pequeñas dificultades...

RESPONSABILIDAD

Mientras conversa, notamos que en el semblante de la conductora, a pesar de su belleza, hay determinada fatiga que no acertamos a describir. Algo como un cansancio de largo tiempo que nunca alcanza su lenitivo... ¡Es fuerte, con certeza, la labor que rinden!

Ella —aprovechando para la charla un momento de descanso en un carro "de la 26" y ofreciendo en la negrura de sus ojos un relámpago de disgusto— cuenta:

—Usted vé... anoche mismo, alrededor de las nueve y media, por poco ocurre una desgracia. Y era yo, seguramente, la responsable. Una señora parece que emitió una especie de débil silbido para indicar la parada. Naturalmente, no la oí y el chofer tampoco paró en la esquina, por consiguiente. Pues bien, la señora, si no la agarramos a tiempo, se hubiera lanzado a la calle con el ómnibus en marcha... Como éstos, hay muchos casos diariamente...

Peró luego, lanzando una carcajada, ella comenta, exclamando:

—¡Parece que hay pasajeros que no quieren hablar con los empleados por miedo de convertirse en guagüeros!

Y luego, dice:

—Hay momentos en que perdemos la cuenta del pasaje, es decir, no sabemos los que han pagado, sobre todo cuando se forma el tumulto por haber subido muchas personas a la vez... En estas ocasiones, nos lanzamos al bulto, es decir, dejamos a la honradez de los pasajeros pagar o no. Tenemos varias frases para estos casos, pero la más corriente es decir: "Por ahí delante, señor, hagan el favor"... Casi siempre nos da resultado, y sólo algunos "caras duras" se hacen los tontos, pero ante la duda optamos por callar...

IGUALES SALARIOS

Durante nuestra estancia en el paradero notamos que a cada empleada se le entrega una bolsita con dos pesos de anticipo, en monedas distintas, para el cambio;

un talón de transferencias y otro para "transbordo", así como el reporte de trabajo donde el despedido hace las primeras anotaciones, número de las transferencias y cantidades en el reloj.

Contestando a otras preguntas que le hacemos a la joven, ella responde:

—Antes existían dos turnos de trabajo: de 6 de la mañana hasta las 12 del día, y de las 12 hasta terminar la noche; pero después que se implantó la ley de 3 horas, el trabajo se realiza en tres turnos, los cuales llamamos "turno largo" y "turno corto". Quiero advertirle, además, que

estos detalles están concretados a las rutas 26 y 27, pues en otras poseen distinta organización de acuerdo con las necesidades del servicio. El "turno largo" es de 6 a 12, por la mañana, y de 6 a 12 hasta la madrugada, y el "corto" es desde las 12 del día a las 6 de la tarde...

Seguidamente nos explica, que en el "corto" se cubren 5 viajes, o lo que es lo mismo 5 horas, y en el "largo" 11 viajes con igual número de horas, y que las rutas 26 y 27 están refundidas en una sola administración, pagando a las conductoras un salario de 38 centavos por viaje, que es el mismo que ganan los conductores por idéntico trabajo cumpliéndose así las leyes sociales.

UNA TRANSFORMACION

—Las normas de cortesía dentro de los ómnibus —afirma nuestra simpática interlocutora contestando otras preguntas— ha sufrido una transformación. Hará algunos años se consideraba como una gran falta de educación que un hombre no cediese la parte del asiento que permite asomarse al exterior a las damas. Esta costumbre, lentamente, fué quedando en desuso, pero siempre se ofrecía el asiento a las mujeres cuando todos estaban ocupados. Ahora, seguramente a causa de la aglomeración de personas dentro del ómnibus, esa regla de cortesía ha sido también abolida, aunque desde luego, hay sus



2)

Alrededor de 1929 y años siguientes hasta 1933, las líneas de "guaguas" corrían a base de concesionarios, y en ello entraba mucho la política y las buenas "palancas". Concedido el permiso, entonces el concesionario admitía ómnibus para trabajar en sus líneas, mediante el pago de \$1.50 diario: el llamado "derecho de línea", cuyo beneficio era para el concesionario. Nos acordamos que en esta forma funcionaron las empresas "Omnibus de La Habana", "La Cuba", "Estrella Cubana", "Omnibus Cubanos", "La Precisa" y otras, figurando como representantes de algunas, los señores Arizala, Estrada y Echegoyen. Cada propietario que "entraba en la línea" tenía la obligación de pintar sus carros con los colores de la empresa, aceptar su numeración y ajustarse a las condiciones de la misma. Se recordará también, que el chofer tenía que cubrir el trabajo de conductor, depositando el público el importe del pasaje en una cajita, sistema éste que más tarde fué desechado. Un intento progresista fué la introducción por los "Omnibus de La Habana", de unos carros muy cómodos y modernos, pero fracasaron por el gasto enorme de gasolina en relación con las utilidades por vehículo.

REVOLUCION

Y llegó el año treinta y tres. Fué entonces cuando el Distrito Central (Ayuntamiento), acordó una especie de impuesto al servicio de ómnibus para el pago de la rotulación en las calles ha-

baneras, sumándose la protesta y huelga de ómnibus, por esa medida, a la lucha que se desarrollaba contra el régimen del entonces Presidente Machado.

Tras la jornada revolucionaria quedó constituida la "Asociación de Propietarios de Omnibus Aliados", formada por los antiguos propietarios de carros que antes pagaban el "derecho de línea", surgiendo después, la "Cooperativa de los Omnibus Aliados S. A."

LAS MUJERES

Y fué en las actuales rutas 26 y 27 (antiguas Omnibus de la Cuba y "Omnibus de La Habana", donde cristalizó el proyecto de brindar trabajo como conductoras a las mujeres. Participaron en esta idea los señores José González Peláez, Luis Prieto Becali (ahora Segundo Jefe del Departamento de Disciplina de la empresa), Tomás López, y Andrés Pérez Serra. Se consideró, en primer término, que una gran parte del pasaje que utilizaba esas líneas en aquella época estaba

constituido por mujeres, que seguramente les sería más agradable ser atendidas por señoritas como conductoras. Y así, organizadas por María Manuela, hoy casada y objeto del cariño de todas las muchachas, éstas comenzaron a trabajar, figurando entre las fundadoras, las señoritas Catalina Marrón, América López, Pilar Anello (murió hace poco en un accidente), Lurdines Díaz y Ligia García, acordándose que usasen uniforme azul y blanco y gorro marinero; así como una alcañicia portátil con cuatro compartimentos para las monedas fraccionarias, alcañicia ésta que ya no utilizan.

PENOSA LABOR

Durante años anteriores a la guerra, el trabajo de estas obreras se realizaba con determinada comodidad, porque era muy raro tener que luchar dentro del exceso de pasaje, pero tan pronto se declaró la guerra, aumentó extraordinariamente la población capitalina y no fué posible obtener la reposición de los carros inutilizados y traer nuevos para cubrir las necesidades del público. Desde entonces, la labor de estas muchachas se ha estado desarrollando dentro de las mayores incomodidades, aunque ayudadas por su experiencia, logran cumplir, con igual capacidad y esfuerzo que sus compañeros, la fatigosa tarea... Sin embargo...

—Quizá una buena parte del público ignore cuanto es duro este trabajo...— nos dice una de las muchachas que abordamos en el paradero. Antes, ¡claro está! el pasaje era menos numeroso, pero ahora no sólo esta labor se ha tornado más compleja, sino también encierra mayor responsa-

bilidad. En lo que se refiere a nuestros deberes cerca de la empresa, la recaudación dentro del "carro" tropieza con muchas dificultades. Están regularmente ocupadas las dos hileras de asientos, del pasillo y de los estribos de entrada y salida penden ya típicos "racimos humanos", sin contar aquellos pasajeros que, "a la brava" se introducen como apretadísimas cuñas, tratando de encontrar alguna "cabeza de playa"...

La muchacha —ojos negros, esbelta, linda en una palabra— no habrá observado el lector habla animadamente y hace su charla agradable.

—En esas condiciones, teniendo por un lado la inspección conocida y la "secretá", y, por el otro, las dificultades en el cobro, comprenderá usted todo lo nerviosas que se presentan nuestras horas en los carros. A veces, al montar alguien en el extremo opuesto de donde nosotras estamos, y no pudiendo atravesar la



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

4

excepciones. Esto no quiere decir, a mi entender, que los cubanos hayan dejado de seguir sus tradicionales impulsos de caballerosidad hacia las damas. Es que, el "rollo" dentro de los omnibus, en algunos momentos, es algo parecido a una guerra. Todo es vertiginosidad, nerviosismo y hasta violencia. Se pierde la noción de los derechos y deberes para con los demás, ante la necesidad de llegar a tiempo al trabajo, a la fiesta, o al negocio. Por otro lado, la escasez de vehículos no permite, como antes, trazar un plan de hora fija. Ocurre que es necesario dejar pasar una o dos guaguas, llenas de pasajeros, antes de alcanzar, no un asiento, sino un sitio cualquiera, aunque sea sumándose a los consabidos "racimos humanos". De ahí que todos los que montan en los omnibus corrientemente, en muchas ocasiones, no adviertan que hay damas de pie. Estas al principio, protestaban indirectamente, pero ya no toman a mal lo que antes se consideraba una falta de cortesía... Sin embargo —continúan diciéndonos la conductora— en ninguna ocasión he visto que se le negase el asiento a una anciana o una madre con su hijito en los brazos... Hay casos en que casi causa risa advertir cómo algunos jóvenes, sobre todo, se hacen los "distraídos", cuando alguna muchacha atractiva ocupa su mismo asiento. Por un lado, no quiere molestarse en cederle "la ventanilla" y, por el otro, no cesan de contemplarla a hurtadillas...

La charla termina por la intervención del despedidor. Y allá se ve la conductora, una linda joven, de ojos muy negros, que durante años ha llevado a su hogar el sustento a través de un trabajo penoso y agobiante, en esta angustiada era de la postguerra.

Hay, repetimos, un rictus de amargura y de cansancio en los semblantes de estas empleadas. ¡Ayúdalas lector, en su trabajo!

HOMENAJE

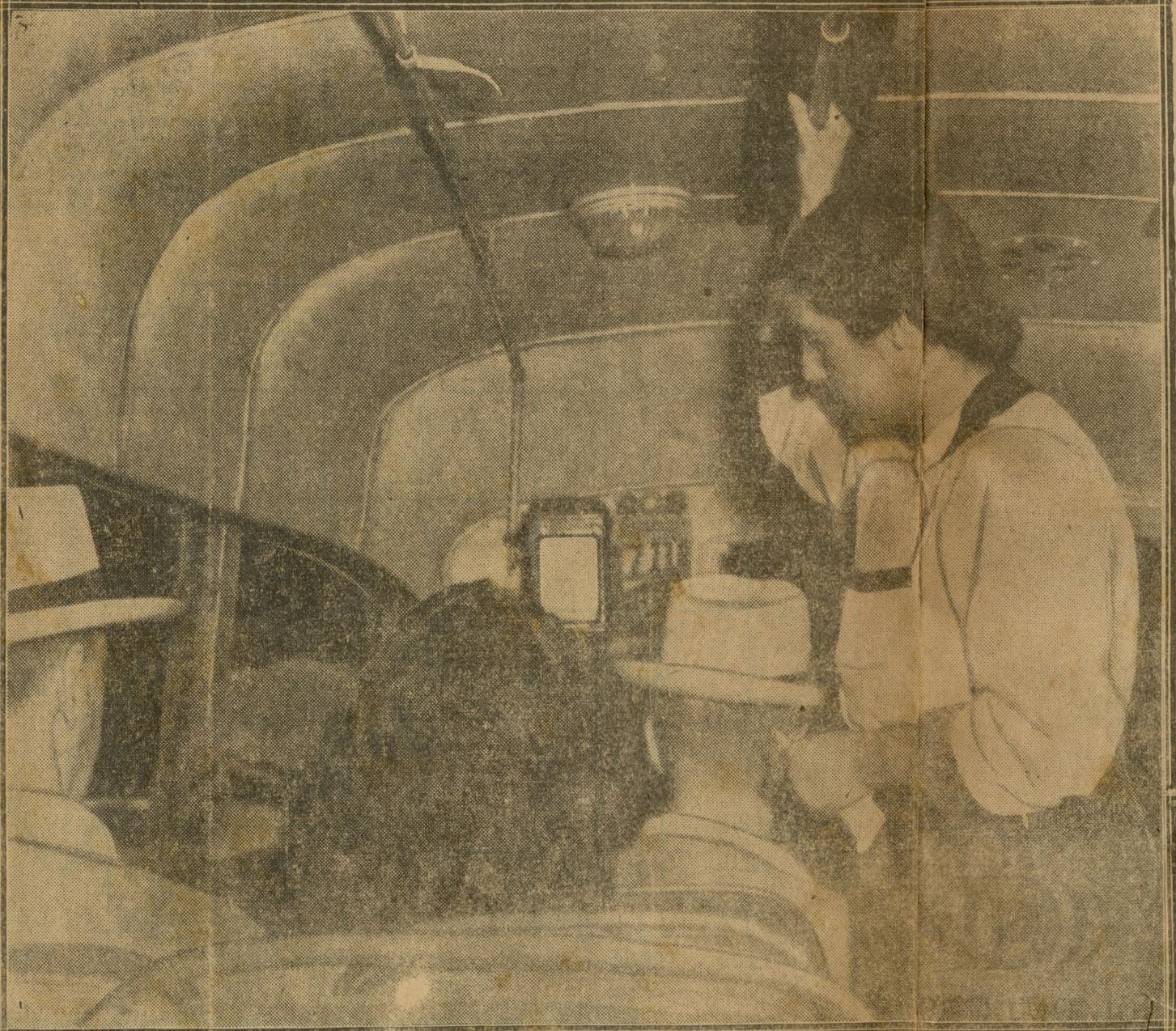
Ellas se lo merecen, no sólo por ser mujeres, sino también porque dentro de las limitaciones provocadas por la guerra, han procurado rendir un buen servicio. Ellas también, lo mismo que sus iguales en las Naciones Unidas, durante la jornada bélica, han estado en su puesto. Quizá no esté muy lejano el día en que sus compañeros de rutas rindan a estas esforzadas mujeres el homenaje a que son acreedoras, igual que se ha ofrecido en los Estados Unidos a las mujeres movilizadas para el transporte urbano durante la guerra.

Inf oct 28/45



A cada empleada se le entrega, al iniciar su trabajo, una bolsita con dos pesos de anticipo, en monedas distintas, para el cambio; un talón de transferencias y otro para "transbordo", así como el reporte de trabajo —como se advertirá en la foto— el despedidor hace las primeras anotaciones, número de las transferencias y cantidades en el reloj.

NO
AL



Durante años anteriores a la guerra el trabajo de estas obreras se realizaba con relativa

comodidad, tal como puede notarse en esta fotografía, pero

tan pronto se declaró la guerra y aun hoy, este plácido interior

del ómnibus que presentamos ha pasado a la historia de las cosas agradables...