

Hoy, dic 3/948.-

# Alarma entre pequeños propietarios de Omnibus

Acompañará a Prío a E.U.  
alto funcionario de la Ter-  
minal Unica de Omnibus

**HOY denunció hace un año  
el plan de los monopolis-  
tas. Apuran la realización**

En unas declaraciones públicas, aparecidas el día de ayer en periódicos de la capital, Menelao Mora afirmó rotundamente que "en el bufete de Carlos Prío Socarrás se habló en varias ocasiones de las conveniencias de explotar el negocio del transporte de pasajeros por ómnibus, constituyéndose una empresa para ello".

Es el segundo señalamiento público del aborrecible y nefasto magnate de la COA de un plan para monopolizar el transporte de pasajeros por ómnibus.

Pero en esta segunda ocasión señala nombres y suministra referencias concretas.

¿Qué mosca ha picado a Menelao?

¿A qué viene esa actitud suya, él que tanto ha trabajado por liquidar a los pequeños propietarios de ómnibus y edificar un odioso monopolio?

Antes de contestar estas preguntas queremos anticipar que fuimos nosotros, este tenaz vigilante de los intereses de los trabajadores, del pueblo y de Cuba, que fué HOY quien primero, con datos más abundantes, ciertos y concisos que los ofrecidos por el febril magnate de la COA, denunciara la existencia de un plan para monopolizar el servicio de transporte de pasajeros en ómnibus.

Señalamos nombres, fuentes económicas, relaciones oficiales, organización del negocio, su plan general y toda la trama política tejida en derredor suyo.

## INMINENCIA DEL MONOPOLIO

Todo indica que los complotados del monopolio, han apresurado la marcha de su intriga en estos días. Hay sobresalto en las filas de los pequeños propietarios y de algunos grandes que, parece ser, están señalados para quedarse fuera del affaire. Hay fortalecimiento de la oposición a Menelao. Su posición en la COA peligra. Puede ser botado de ella y puede ganarse la permanencia en su puesto de máximo director del negocio. Avanza la crisis y el desmembramiento de la Havana Electric. Morell Romero rinde un informe sobre la situación económica de la COA pleno de sugerencias de monopolio. Todo el ambiente se enrarece. Huele a monopolio.

¿Se trata de falsas alarmas?

No: se trata de que, efectivamente, el plan del monopolio del transporte de pasajeros por ómnibus, marcha a todo trapo. Que lo quieren imponer rápidamente.

HOY, que lo denunció en sus orígenes, acopia sus datos y los verifica, contrastándolo con la realidad inmediata, para verificar el acierto de sus cálculos y previsiones.

## NUESTRA PRIMERA DENUNCIA

El jueves 5 de febrero denunciábamos la existencia del plan monopolista, que comenzaría a desarrollarse con la construcción de la llamada Terminal de Omnibus. Señalamos como vinculados al negocio a Carlos Prío Socarrás; al abogado falangista, letrado del bufete del primero, Lauro Raúl Castriello; al hermano de Carlos Prío, Francisco; a Menelao Mora; indicamos la estrecha complicidad del gobierno en el affaire y la fantástica magnitud de éste.

Ayer, dos de diciembre, a casi un año de distancia, Menelao Mora declara que fué en el bufete de Prío que se trató del proyecto. Invoca el testimonio de un ex-abogado de ese bufete, Emilio Cancio Bello, como testigo de excepción por "haber escuchado distintas conversaciones en ese sentido".

Menelao no se atreve a señalar a Prío como co-autor del plan. Pero lo sugiere. Y lo hace sugerir con mayor énfasis en la propaganda de calle que ha hecho colocar en todos los ómnibus. "Personalidades de alto relieve del propio gobierno", dice la propaganda de Menelao. En verdad, da muchas vueltas a la denuncia de su máximo jefe en el affaire.

Pero lo que Menelao no explica es en qué consiste el plan de monopolio. Pero eso ya lo dijo HOY.



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA



**EL PLAN CONCRETO DESCUBIERTO POR "HOY"**

El 18 de agosto, HOY publicó todos los detalles complementarios del affaire.

Según nuestra denuncia el plan comprendía:

- 1.—La creación de la Terminal Unica de Omnibus.
- 2.—La eliminación del servicio de tranvías, cuyas líneas absorbería el nuevo monopolio, sustituyendo sus carros por trescientos ómnibus metálicos.
- 3.—Desaparición de todos los pequeños propietarios.
- 4.—Eliminación de los conductores.
- 5.—"Modernización" de los equipos rodantes de la COA y standardización del precio del pasaje en diez centavos.

Dijimos que las condiciones previas, en el orden legal y práctico para realizar ese plan comprendían:

- 1.—Liquidación de la industria nacional de carrocería.
- 2.—Remate de la Havana Electric por el gobierno cubano. Traspaso de su propiedad a una empresa privada.
- 3.—Provocación del caos económico en la COA, como base para justificar "medidas organizativas y de reestructuración de la misma", según fórmula de la comisión de Ministros designada por el gobierno de Grau, en el mes de agosto, para "estudiar la solución al problema del transporte".

4.—Sustitución de los pequeños propietarios por una avalancha de 300 nuevas acciones, representando cada una uno de los carros con que serían reemplazados los tranvías eliminados.

Todo eso dijimos el 18 de agosto de 1948.

Veremos cómo los hechos verifican exactamente nuestra denuncia.

**ELIMINACION DE LOS TRANVIAS**

En "El Mundo", edición de ayer, día dos de diciembre, se da noticia del informe rendido por un tal Evelio Gil, interventor de la Liga Patriótica y del gobierno en

la Havana Electric, para "solucionar el estado jurídico de la empresa".

Según ese individuo, en informe revestido de numerosas consideraciones en que la aventura económica juega con la improvisación, "la fórmula es pagar lo que se adeuda a los bonistas y así los intereses quedan barridos y quien se adjudique la compañía pasará a ser el único propietario".

Y resume: el gobierno puede comprar "y traspasar". Exactamente lo que dijimos nosotros con fecha 18 de agosto.

Pero, ¿qué traspasará el gobierno?

La empresa está en quiebra, provocada precisamente persiguiendo sus acreedores lo que propone ese señor Gil: que alguien les pague lo que les deben. Pero una vez liquidadas las deudas de los bonistas —es decir el Hannover Trust and Bank Company, fundamentalmente—, quedará una empresa esquilada por una administración aventurera e incapaz.

Entonces, se operará el traspaso, por liquidación total del negocio. El trust de los ómnibus, operando con dinero del gobierno, de los nuevos y viejos millonarios, adquirirá sus restos, para liquidarlos, absolutamente.

**DESPLAZAMIENTO DE MILES DE OBREROS**

Miles de obreros tranviarios quedarán en la calle, de llevarse a cabo el plan de los complotados en el affaire del monopolio del transporte. Evelio Gil habrá jugado el papel para que fué destinado: con el pretexto de defender los intereses de los trabajadores, cavarles la fosa de la desocupación en masa bajo sus pies.

**ELIMINACION DE LOS CONDUCTORES**

La denunciamos el 18 de agosto: el 11 de noviembre la COA adoptó el acuerdo de suprimir los conductores de los ómnibus. No pisábamos terreno falso. Estábamos apoyados en datos ciertos, en el conocimiento íntimo de todo el mecanismo del extraordinario affaire.

El acuerdo de la COA equivale a otra cantidad de miles de trabajadores lanzados a la miseria y a la muerte. Recordado: fué un acuerdo adoptado en la noche del 11 de noviembre. Y fué anunciado por HOY con tres meses de antelación: el 18 de agosto.





3

**MODERNIZACION DE LOS EQUIPOS**

El 31 de marzo publicamos la noticia de que el presidente Grau había decretado la muerte de la industria nacional carrocería, al poner en vigor las Circulares 22 y 45, de 1945 y de 1947, que exigen carrocerías incombustibles e inastillables. Es decir: metálicas.

Días después autorizó exenciones tributarias para una planta de ensamblamiento de carrocerías metálicas.

En la asamblea del 11 de noviembre —véase nuestra información del día 12— la COA aceptó el principio de la "modernización de las carrocerías", "la renovación del material rodante".

Al coincidir ese acuerdo con el de la eliminación de los conductores, se sobretiende que se trata de nuevos carros provistos de una sola puerta. **Carros importados, con menor personal, con mayor rendimiento, pues.**

Una cuestión importante para un monopolio de ese tipo. **HOY lo había denunciado ya el 18 de agosto, con todos los detalles.**

**AHORA, EN MARCHA EL PLAN**

Ahora, precisamente en estos días, en vísperas del viaje del Presidente Prío a los Estados Unidos, es que el affaire anda a todo trapo.

Junto al Presidente se dirige a los Estados Unidos, integrando su comitiva un señor Botifol, que aparece como alto funcionario de la Terminal de Omnibus. Su tesorero. O cosa parecida.

Menelao se agita. ¿Por qué?

¿Por qué denuncia ahora a sus aliados Lauro Castrillo, Eugenio de Sosa, César Castilla, José Alvarez Borges y Morell Romero?

¿Por qué advierte que producirá denuncias más concretas señalando a "distintas personalidades de alto relieve del propio gobierno"?

Se dan dos explicaciones posi-

bles de esta súbita actitud de Menelao.

La primera: la oposición de los pequeños accionistas y de algunos grandes, afectados por el desbarajuste de la administración de Mora, ha obligado a éste a salirle al paso a su propio proyecto, enfrentándose con sus aliados.

La segunda: Menelao juega a las dos caras. De una parte, cumple con la línea de la oposición interna al monopolio, denunciándolo y combatiéndolo. Y de la otra, sigue en contubernio con los monopolistas, trabajando "por bajo cuerda" con ellos.

**EL MONOPOLIO EN EL INFORME DE MORELL**

El doctor Morell Romero cree que se puede pagar el 30 por ciento de aumento en los salarios de los guagueros. Pero habla, a continuación, de "que es necesario reestructurar la empresa". Esto, como premisa de aquéllo. La reestructuración a que hace referencia y que desarrolla con "sugerencias"... directas, es el monopolio.

Es decir: Morell Romero parte de una premisa justa, para arribar a una conclusión falsa.

Nosotros decimos: sí, es necesario sanear la COA, reestructurarla, sin necesidad de trear el monopolio. Y es perfectamente factible la satisfacción del aumento de salarios a los trabajadores.

Igualmente es factible pagarlo en los tranvías, saneando la inmorral administración de la empresa.

Esa es la actitud de los trabajadores.

¡Contra el monopolio del transporte!

¡Contra los desplazamientos de tranviarios y de guagueros!

¡Por el pago de sus aumentos de salarios!

¡Contra la siniestra conjura ceterario-patrono-gubernamental dirigida a crear el monstruo del monopolio del transporte!

*Hay dic 3/48*