

247

"MI ÚNICO PECADO HA SIDO NO HABER DADO DINERO A TODOS LOS QUE ME LO HAN PEDIDO"

-dijo Mr. Pawley en su informe a los Rotarios

Por JAVIER BARAHONA

Una sesión extraordinaria.—Hombres de negocios, políticos, diplomáticos, editores y periodistas.—Una cuestión controvertida y subvertida.—"Al plato y a las tajadas".—Referencias personales.—Un estudio sobre el transporte urbano.—En busca de once millones de pesos.—Falta de garantía.—La idea de una empresa.—Operación legal.—La compra de mil ómnibus.—Una deuda de la Havana Electric.—Los 500,000 pesos del gobierno.—Una huelga y un crédito que se pierde.—Cuarenta mil pesos que valen por quince millones.—Déficit y filtraciones.—El único pecado de Mr. Pawley.

POCAS sesiones ha convocado el Club Rotario de La Habana tan nutridas y animadas como la que hubo de celebrarse en el Hotel Nacional el pasado miércoles 6 del corriente. Alrededor de doscientas personas se congregaron bajo el plafón abovedado del salón comedor (hombres de negocios, políticos, editores, diplomáticos, periodistas), para escuchar el informe que Mr. William D. Pawley, presidente de Autobuses Modernos, iba a rendir sobre la génesis, constitución y desarrollo de dicha empresa, cuestión que, como todos saben, tantas controversias ha suscitado y suscita en el Congreso y la opinión pública.

La sesión, bajo la presidencia del doctor Francisco de la Fuente, abrióse cerca de la una de la tarde, en una atmósfera mezclada de expectación y escepticismo. Para muchos, las palabras de Mr. Pawley no agregarían a lo sabido ningún detalle novedoso, nada que no se conociera de antemano. A lo sumo, trataría de abrumar a su auditorio con algún centón de cifras, bajo el cual no podrían ocultarse, sin embargo, las acusaciones que se han lanzado sobre el presidente de Autobuses Modernos y las circunstancias que han rodeado a la formación de esa empresa.

No obstante, cuando el cenceño y espigado Mr. Pawley se situó ante el micrófono, no había

en su exterior señal alguna de ansiedad o desconcierto. Por el contrario, mostrábase seguro de sí mismo, con la confianza del que tiene en su mano un puñado de verdades no sabidas o ignoradas de propósito por quienes lo han venido combatiendo. No vamos a dar aquí una versión total y pormenorizada de lo dicho por el presidente de Autobuses Modernos, pues ni somos taquígrafos, ni tampoco la costumbre rotaria de hablar mientras se come lo hace posible. El periodista tenía que estar, como se dice, "al plato y a las tajadas", refrán que se cumplió aquí al pie de la letra: muchas veces debimos dejar el cuchillo con que tajábamos el jugoso bistec para tomar la pluma.

Un hombre de empresa.—

Empezó Mr. Pawley lamentándose de no conocer bien la lengua de Cervantes para explicar con claridad y sin vacilaciones los hechos que iban a ser objeto de su informe (varias veces llamó "cuarto" al espacioso salón donde estábamos), el cual habiase hecho necesario por el revuelo público que en torno a Autobuses Modernos han levantado algunos políticos y cierta prensa. Hizo una breve reseña de sus actividades como pionero y fundador de empresas en diversas

partes del mundo: la compañía aérea Curtis, fomentada en Cuba; las fábricas de aviones que organizara y dirigiera en China y la India; la fuerza aérea de los famosos *Tigres Voladores* que ayudaron a los nacionalistas chinos contra la invasión japonesa. Mencionó los servicios diplomáticos prestados a su país como embajador de los Estados Unidos en el Brasil y también como consejero de la delegación norteamericana en la ONU durante las asambleas celebradas en París.

"He vivido muchos años en Cuba—dijo—, donde soy bien conocido por multitud de personas de todas las clases sociales. No me considero, pues, un desconocido en este país. Ni soy tampoco ese aventurero que se ha pretendido hacer de mí por alguien interesado en desacreditarme".

Pasa luego a referir sus primeros contactos con el presidente Prío, en 1948, cuando éste aun

no había tomado posesión de su cargo, quien le encargara en esa fecha un estudio del estado del transporte urbano de La Habana y las soluciones que creyera oportuno apuntar. De dicho estudio sacó en conclusión que el servicio de ómnibus, para que resultara eficiente, requería la compra de 1,500 unidades. Celebróse entonces en Palacio una reunión a la que asistió el doctor Menelao Mora. Acordóse reducir la cifra de los ómnibus que era preciso adquirir a 800, comprados en dos partidas de 400. El costo total se calculó en once millones de pesos, de los cuales debía entregarse como cantidad inicial el diez por ciento; esto es, un millón y pico de pesos. El gobierno aportaría esa cantidad en calidad de préstamo a la Cooperativa de Omnibus Aliados.

Crédito rechazado.—

Pero debía gestionarse la obtención del crédito de once millones, para lo cual fué comisionado el propio Mr. Pawley. Tras laboriosas negociaciones realizadas en los Estados Unidos, se llegó al convencimiento de que era imposible hallar una persona o entidad que se arriesgara a hacer el préstamo solicitado, siendo la principal causa el hecho de que la COA, por ser un conjunto de pequeños y grandes propietarios, muchos de los cuales apenas tenían un simple permiso para operar sus carros, no ofrecía la suficiente solvencia para garantizar el pago de los once millones de pesos.

Fué entonces cuando nació la idea de fundar una empresa de transporte urbano que, sin excluir a la COA, resolviera las deficiencias e insuficiencias del servicio. Sería liquidada la Havana Electric, en quiebra, y cada día menos apta para satisfacer las públicas necesidades que debía llenar, y se daría participación en la nueva empresa a la Cooperativa de Omnibus Aliados, ofreciendo a su presidente, el doctor Menelao Mora, un número de acciones capaz de equilibrar los intereses que pudieran resultar dañados con la constitución y funcionamiento de la naciente empresa. En este sentido, trató de llegar a un acuerdo con el doctor Menelao Mora, pues su propósito (el de mister Pawley) no ha sido nunca ni lo es ahora, pese a cuanto ha ocurrido, fomentar monopolios ni perjudicar o atacar a la COA en sus legítimos intereses.

Para organizar la empresa de Autobuses Modernos, trató de levantar en Cuba el capital necesario, entendiendo que era conveniente interesar a los capitalistas cubanos en un empeño de mejoramiento del transporte de la capital. Pero esto, como sus intentos de asociar al doctor Mo-

ra a la creación de la nueva empresa, no pudo verlo logrado. Entonces, con la garantía de su valimiento personal y la de los intereses que representaba (tres millones de pesos) obtuvo mister Pawley el dinero necesario para la adjudicación de la Havana Electric, adjudicación que se llevó a cabo luego de conocerse las proposiciones hechas por los señores Vilaboy y Barletta, miembros ambos del Bloque de Prensa, con quien el Presidente de la República quiso tener una reunión antes de firmar el traspaso de los bienes de la Havana Electric a Autobuses Modernos.

Previamente, Mr. Pawley había consultado a prestigiosos abogados y notarios de La Habana, entre ellos el doctor Hernández Cartaya, para estar bien persuadido de la legalidad de la operación, recibiendo de todos el informe plenamente favorable al aspecto legal del traspaso que se negociaba.

Otra cuestión importante a considerar era la situación de los 5,000 empleados y obreros de la Havana Electric, amenazados de inminente desplazamiento, dada la evidente quiebra financiera de la compañía de los tranvías, que sólo a la Bond and Cheer, por suministro de electricidad, adeudaba la suma de cuatro millones de pesos. Auto-



3

buses Modernos venía, pues, a asegurar la permanencia en sus plazas de ese numeroso núcleo de trabajadores. "Yo creo — agregó Mr. Pawley — que este aspecto del problema no ha preocupado mucho a los que han combatido y combaten la formación de la nueva empresa".

Los ómnibus ingleses.—

Debido a las relaciones que con el gobierno inglés había mantenido Mr. Pawley cuando levantara las dos fábricas de aviones (todavía funcionando) en la India, fuéle posible obtener en Inglaterra un crédito de diez millones de pesos para la compra de 800 ómnibus a la Leylands Motors, gran parte de los cuales habrán llegado a Cuba para finales de este año y el resto en abril del próximo.

Pero como era indispensable acrecentar las entradas de la empresa en el interregno, decidió adquirir 211 ómnibus en los Estados Unidos, que son los que ahora están en circulación. Cien de ellos fueron comprados a la General American, a un costo de 1.147,500 pesos con la garantía de los bienes de la Miami Beach

Railway Co., empresa de transporte, propiedad de Mr. Pawley, y los 111 restantes a la fábrica A. C. Brill, por la suma de 1.487,£20 pesos, que fueron garantizados con la hipoteca de las acciones de la Miami Transit Co., también de la propiedad de Mr. Pawley, con la condición de que la falta de uno de los pagos mensuales acarrearía la pérdida de los bienes hipotecados.

La Havana Electric, al hacerse cargo de sus bienes la nueva empresa, adeudaba a sus obreros y empleados, por sueldos no satisfechos, la suma de 486,000 pesos, deuda a la que Autobuses Modernos era completamente ajena, según las cláusulas del contrato firmado al hacerse el traspaso. Pero Mr. Pawley, a petición del gobierno, accedió a adelantar esa suma, devuelta ahora a Autobuses Modernos con la adquisición, por el estado cubano, de 500,000 pesos en acciones preferidas de la empresa, acciones que están depositadas hoy en un banco de esta capital. Esos son los quinientos mil pesos de que se ha hablado recientemente, suponiéndoseles un destino no esclarecido totalmente, que, sin embargo, no tiene nada de oscuro.

250

En esta parte, el informe de Mr. Pawley reveló que la huelga ordenada por el señor Eusebio Mujal, la cual afectó de modo casi exclusivo al transporte de toda la isla, había dado lugar a que el gobierno inglés rescindiera a Autobuses Modernos un crédito por 680,000 pesos, cantidad con la cual contaba mister Pawley para hacer frente a los gastos de nómina y otros hasta el mes de abril. Tal fué el motivo de la crisis financiera que hizo necesarias la adquisición del medio millón de pesos en bonos (en realidad, significaba el pago de la deuda contraída por el gobierno con Autobuses Modernos al adelantar esta empresa los 486,000 pesos que la Havana Electric debía a sus trabajadores y empleados) y la intervención oficial decretada a raíz de la mencionada crisis.

Empresa del Estado.—

Con tono enfático, afirmó mister Pawley que ni el Presidente de la República ni ningún miembro del gobierno tenía intereses personales en la empresa que preside, y que tampoco existían las especiales concesiones con que se dice ha sido favorecido al hacerse cargo de los bienes y enseres de la Havana Electric. "Ahora bien—dijo—, Autobuses Modernos es, si, una propiedad del Estado cubano, a cuyas manos pasará, efectivamente, transcurridos seis años, sin que el mismo haya tenido que invertir un solo centavo".

Declaró que había venido a Cuba a invertir su dinero y el que por sus gestiones personales obtuviera para poner en pie una empresa cuyo beneficio público, desde el momento en que comenzó a funcionar, resultaba evidente, ya que nadie podía desconocer las mejoras registradas en el transporte urbano de la capital. Este es el resultado concreto de sus actividades como organizador de la empresa Autobuses Modernos, que, a la vez, se revelan en la singular cir-

cunstancia de la existencia de una compañía de transporte cuyo capital asciende apenas a 40,000 pesos y representa, sin embargo, créditos por 15,000,000.

"Creo que este dato basta para comprender no sólo el esfuerzo económico que requiere poner en funcionamiento una empresa como Autobuses Modernos, sino, de modo muy principal, el prestigio financiero de que debe gozar la persona que se ha lanzado a organizarla".

4

251

El único pecado.—

Refiérese luego al estado económico de la empresa, que resalta en estas cifras: ingresos durante los meses de junio a noviembre, 1,621,000 pesos; gastos por nóminas y descanso retribuido en el mismo tiempo, 2,434,000 pesos. Este déficit, quizás fuera posible reducirlo si no existiera lo que, con nombre piadoso, se llama *filtraciones*, las cuales llegan a cerca de 3,000 pesos diarios.

Para conocer todo esto y la verdad de cuanto ha expuesto a través de su informe, Mr. Pawley pidió que el Club Rotario nombrara una comisión de contadores de reconocido prestigio y capacidad, la que tendría a su disposición, por el tiempo que fuera necesario, todos los datos, libros, documentos, etc., que tuviera a bien revisar.

No ha tratado nunca de fomentar monopolios en el transporte; no ha sido jamás su propósito desplazar a la Cooperativa de Omnibus Aliados en la competencia por el servicio; no ha hecho nada turbio ni condenable al crear la nueva empresa de transporte; no ha venido a Cuba a quitar nada a los cubanos, sino a realizar una inversión honesta y provechosa para todos.

“Sin embargo—agregó, y al decir esto Mr. Pawley puso en su voz trémolos de indignación—, se me ha atacado sin piedad, se me ha insultado con las peores frases y se ha tergiversado de manera aviesa mi actuación en Cuba. Sólo soy culpable de un pecado: no haber dado dinero a todos los que me lo han pedido”.

Al terminar su informe mister Pawley, el doctor Menelao Mora pidió que se le permitiera esclarecer algunas inexactitudes que, a su juicio, había en ciertas afirmaciones del presidente de Autobuses Modernos, acordándose entonces celebrar una nueva sesión para que el doctor Mora exponga sus puntos de vista.

Carteles, dic 17/50



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



El señor PAWLEY en el uso de la palabra.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA