

El escandaloso abuso de los transportes

ES INCONCEBIBLE que, ante el problema cada vez más agudizado de los transportes interurbanos en la capital de la República, y ante el manifiesto atropello de que viene siendo objeto el público—del que viven las empresas y los trabajadores—, el Gobierno, por conducto de los organismos adecuados para fiscalizar, regular y perfeccionar tales servicios, no haya intentado siquiera tomar cartas en el asunto. No importa que día a día millares de personas—jóvenes, viejos, hombres y mujeres—se enracimen en “guaguas” y tranvías para ser malamente transportados de un lugar a otro de la ciudad y de las barriadas circundantes, teniendo que afrontar, simultáneamente, las incomodidades de viajar de pie y hacinados en vehículos que apenas si ofrecen capacidad para unos pocos, el trato rudo, por no decir grosero, de los empleados del transporte, que creen hacer un favor singularísimo a los pasajeros con permitirles que hagan uso del mismo, y el riesgo continuo de perecer en un accidente o de quebrarse un brazo o un pie al tener que subir y bajar de los ómnibus sin que éstos se detengan del todo.

Hace tres años que esta crisis del transporte se ha exacerbado, sin que el Gobierno intervenga en otra cosa que en la cuestión de los salarios y de los derechos sociales. Lo único que ha sabido el Gobierno es regular, de acuerdo con los sindicatos, el derecho de éstos a subordinar todos los intereses—incluyendo el de los pasajeros—al de la táctica política que conviene a los mandones rojos de la CTC. Porque lo triste es que ni siquiera se persigue un interés clasista, es decir, ni siquiera se busca un mejoramiento genuino de las clases trabajadoras. Lo que se busca es el control del gremio—sean o no sean comunistas sus integrantes—por parte de los líderes que hasta aquí han ejercido su predominio de marcado tinte rojo.

El Gobierno debe en todo momento intervenir en las cuestiones sociales para garantizar al trabajador un trato equitativo y justo; pero, por lo mismo, está en el deber de obligar a esos obreros, a los que protege, a que cumplan por su parte con las obligaciones que van implícitas en el reconocimiento de sus derechos. De lo contrario, se da el caso de una clase a la que se le otorgan todos los privilegios y todas las prerrogativas, sin que se le imponga el cumplimiento de los deberes más esenciales.

Nos parece muy bien que a los obreros tranviarios se les haya aumentado el jornal a 40½ centavos por hora, que en un mes de trabajo, con jornada semanal de 44 horas, les permite obtener una retribución decorosa. Pero nos parece muy mal que, al propio tiempo, se le dé al obrero así protegido el derecho de acudir o no al trabajo, sin posibilidad de sanción por parte de la empresa, y sin que ésta, ante una manifiesta falta de personal, no tenga la vía lícita de utilizar nuevos servidores.

Ultimamente la actitud de los obreros tranviarios en contra de la empresa se ha traducido en una agresión permanente contra el público. Cuando los tranviarios gestionaron hace algunos años su primer aumento, el pueblo de La Habana cooperó decididamente a que lo obtuvieran. Y no hay razón para que en momentos difíciles como los actuales, los obreros, en vez de

Carteles, agosto 27/1944



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

hacer patente la justicia de su causa, sin lesionar al público del que reciben su sustento, se granjeen la hostilidad y la antipatía de éste dejando cada lunes a toda la población sin modo de trasladarse de un extremo a otro de la ciudad, haciendo guardia permanente en las esquinas, bajo el sol o la lluvia, e imposibilitada de llegar a tiempo a su trabajo.

Cada vez que los obreros tranviarios celebran una asamblea, no sacan los tranvías. Y no porque la totalidad de ellos acuda a integrar "quórum". Por lo común, los asistentes son una minoría. Sino porque escogen el acto como pretexto para abandonar el trabajo, dejando a los pasajeros sin comunicación adecuada durante todo el día.

Esos pasajeros, en su mayoría, son gente humilde, gente del pueblo. Empleados y obreros que ganan sueldos o perciben salarios más reducidos que los de los motoristas y conductores; elementos de la propia clase trabajadora que tienen necesidad de acudir a sus empleos, a sus talleres, a sus oficinas en tiempo oportuno. Retirados de la circulación los tranvías, son los ómnibus los únicos vehículos que tienen que soportar el trasiego de los millares de pasajeros que a diario circulan dentro de la ciudad y en sus barriadas aledañas. Este es otro perjuicio enorme que se les causa a los trabajadores de ese sector, porque, necesariamente, siendo los ómnibus los únicos vehículos que rinden sus viajes, en ellos se congestiona el pasaje destruyendo las gomas, acabando con los motores y contribuyendo a un más rápido desgaste de ese tipo de vehículo que jamás se ha caracterizado en Cuba por la solidez y la eficacia de su construcción.

Ultimamente, con motivo del descarrilamiento de un tranvía en el que pereció un desdichado obrero que iba en la plataforma como motorista, ningún trabajador del gremio acudió al trabajo. ¿Fué para asistir al entierro? No. Podemos afirmar que muchos se quedaron en sus casas. ¿Como protesta por el riesgo continuo que tienen las vidas de los que conducen esos vehículos? No lo creemos. De igual modo que el Sindicato tiene fuerza para lograr que en el Ministerio del Trabajo se hayan aceptado siempre sus puntos de vista, lo tendría para lograr con el Gobierno el arreglo de las paralelas. Con esa actitud los obreros a quienes hacen agresión es al público. Los tranviarios a quienes están atropellando es al pueblo, a la parte del pueblo a que pertenecen precisamente los tranviarios, porque los ricos y los acomodados tienen automóviles propios o toman los de alquiler cuando les place. El empleado público o de empresas particulares, los obreros, la gente humilde—que son los que viajan en ómnibus y tranvías—son los más afectados por la conducta injusta y psicológicamente errónea de los que conducen el gremio.

De un modo o de otro es necesario que el Gobierno tome cartas en el asunto. El Poder público tiene que intervenir y solucionar pronto la crisis del transporte sin que las discusiones bizantinas entre la Empresa y el Sindicato, ni los puntos de vista tercos y apasionados de una o de otra parte, puedan seguir privando sobre el derecho inalienable del pueblo a que este servicio le sea prestado con regularidad y eficiencia.