

EL TRÁGICO PROBLEMA DE

LOS TRANSPORTE

Los tranvías, inmóviles en los paraderos, y el público, enracimándose en los pocos que circulan por la capital.

¿DE QUIÉN ES LA

La empresa
Los obreros

ENTRE los múltiples problemas exacerbados por la guerra que no han sido afrontados ni resueltos y que afectan al interés público, ninguno más urgente y que a la vez entrañe un abuso y un bochorno más irritantes que el de la escasez y deficiencia de los transportes.

En Cuba sólo es atendido y satisfecho el interés clasista, si dispone de organización y de fuerza. Las demandas obreras se viabilizan. Los patronos se defienden y son oídos. Pero entre esa lucha de conveniencias encontradas y de violencias en pugna, hay un pobre diablo que se llama pueblo, y que no tiene derecho a nada. El pueblo es una masa amorfa y pasiva, un rebaño anónimo que sólo sirve para que medren las dos partes y para que se deje explotar sempiternamente. Como carece de vertebración, de un poder orgánico y visible que lo encarne, de un sindicato o de una entidad jurídica que lo represente, ha de resignarse a su triste papel de víctima propiciatoria que paga a precio de oro los servicios que escasamente se le prestan.

Veamos el caso de los tranvías capitalinos. La empresa y los obreros están enfrascados en un largo debate, en una puja estéril y viciosa, de salarios, de turnos, de sustituciones y de desplazamientos. Como el Poder público, a través de sus muchos organismos, unos reguladores, otros coercitivos, no acaba de intervenir en el problema para organizar y garantizar el servicio, el pasajero, abandonado a su suerte, se ve impelido a estacionarse en las esquinas durante horas, en espera de un vehículo al que pueda trepar, con arriesgada peripecia acrobática, para que lo traslade a su barrio colgando de una ventanilla, desbordado por las plataformas, de pie en la defensa tambaleante, o asido a la encerada cuerda del trolley.

En La Habana, y a despecho de las cifras del censo, hay ya una población que se acerca al millón de almas. De ese millón de personas, los tranvías eléctricos, de acuerdo con los informes oficiales de la empresa, conducen diariamente más de trescientos mil, ya que los ingresos, según las recaudaciones promediales del mes, se elevan a unos 16,000 pesos cada día.

El tranvía eléctrico, por tanto, es un vehículo de transporte urbano esencialísimo, que podría prestar un servicio más eficiente si todos los carros disponibles estuvieran circulando sin interrupción y las distintas líneas salieran con regularidad y frecuencia,

como en otras épocas mas o menos normales, de los paraderos respectivos. Muchas personas los prefieren, a despecho de su lentitud, por ser más cómodos, más amplios, más limpios y más seguros. Al crecer las barriadas suburbanas, una razón de prontitud hizo que los residentes en ellas prefirieran los ómnibus, más peligrosos, incómodos y sucios, pero incontestablemente más rápidos.

El racionamiento de combustible y de neumáticos, que afectó todo el transporte automovilístico incluyendo los ómnibus de servicio público, devolvió al tranvía su antigua clientela, y en vez de que el tranvía aproveche la circunstancia para demostrar su eficiencia, lo cierto es que nunca como ahora ha sido víctima de un sabotaje más manifiesto por parte de los que lucen obligados a prestar el mejor servicio: la empresa y los trabajadores.

A indagar por qué ocurre esto salió el periodista a la calle. Y de las versiones recogidas en el sector patronal y el obrero, casi todas contradictorias, se deriva una sola verdad: empresa y obreros se lucran más o menos con la anomalía, y el único perjudicado es el pueblo. De ahí que sea indispen-

sable la intervención gubernativa para que desentrañe el enredo y, sobre todo, para que imponga a la compañía concesionaria y a los trabajadores que en ella medran, que por encima de la una y de los otros hay una cosa que se denomina público, y al que en modo alguno puede seguirse atropellando. Al obrero se le garantiza su derecho al trabajo, pero es a condición de que lo realice con regularidad y eficiencia. Y al patrono se le conceden, igualmente, prerrogativas y derechos, que tiene que ejercitar no sólo cuando convenga así a su negocio, sino cuando lo reclama el interés del público, del cual todos viven.

En defensa del pueblo, que es un rey sin corona en la Gran Antilla, iniciamos nuestro peregrinaje por las estaciones tranviarias.

La primera que visitamos fué la del Vedado. El periodista procura no identificarse desde el primer momento, a fin de provocar la fácil locuacidad criolla. A poco interrogábamos a un viejo empleado de la estación, de tez oscura pero de expresión clara. Lleva muchos años en la empresa. Está a cargo de "la cucaracha" ("la cucaracha", en el vocabulario del gremio, es el tranvía con los equipos de reparación, que acude donde las circunstancias lo exigen).

—La deficiencia del servicio —exclama, como quien está en el

4



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

secreto—estriba en la falta de personal, esto es, de motoristas y conductores que saquen con regularidad los relevos. Los domingos y días festivos, los miércoles, que son fecha de pago, así como los sábados, el personal viene al trabajo a fin de que no los suspendan por cinco días. Pero en cambio, el lunes son pocos los motoristas y conductores que trabajan, porque la falta en ese día carece de sanción.

El digno hombre, extendiendo su brazo experto, señala en la distancia un gran patio cercado,

donde se alinean, inmóviles y solitarios, treinta o cuarenta carros eléctricos.

—¿Ve usted esos carros? Podrían estar rindiendo viajes. Pues ahí están, fuera de servicio, porque el personal no viene por ellos.

Ahora tercia en el diálogo un mocetón vigoroso y despierto. Está en traje de paisano, pero dice ser motorista.

—Yo trabajé ayer domingo... Rendí siete viajes a la Playa, pero hoy lunes, no hay quien me haga subir a la plataforma. El pasaje es mayor cada día... Se hace muy difícil trabajar. Hay un riesgo continuo y no merece la pena correrlo. Y los conductores hacen más o menos lo mismo. Sudan tinta en cada viaje, luchando con centenares de pasajeros y teniendo que afrontar a cada momento los inspectores regulares y los secretos que chequean el reloj para descubrir si han marcado un níquel menos.

Este motorista cree que la empresa tiene mucha culpa en lo que sucede.

—El Sindicato — dice — dificulta el aumento de personal aun cuando positivamente escasea. Yo he tratado de colocar a un amigo, que está sin empleo y que tiene familia, de motorista o de conductor, pero el Sindicato se ha opuesto. Y la Havana Electric, por su lado, tampoco insiste mucho en el aumento. Le es más negocio sacar menos carros, pagar menos personal, consumir menos fluido y conservar más su material rodante, cuando sabe que, de todos modos, el pasaje viajará como pueda. Con lo cual, en cada recorrido, el tranvía transporta cuatro veces más público del que llevaría en épocas normales, obteniendo mayores rendimientos precisamente por la mala calidad del servicio.

A poco interrogábamos al despedido, que es, en el paradero, el representante de la empresa. Es



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Por
ARTURO

ALFONSO ROSELLÓ

un hombre atento, expresivo y de gran experiencia en su faena. Lleva años ejerciéndola. Es de apellido Ruiz.

—No puedo referirme sino a lo que me incumbe y conozco que es el paradero del Vedado. En el se concentra mayor número de tranvías que en cualquiera otro de la empresa. Nuestra obligación, normalmente, es despachar de acuerdo con un *schedule* o itinerario que combina el departamento de tráfico de la empresa, la salida en hora de las diversas líneas con los intervalos que corresponden a todas ellas. Pero cuando toca salir, pongamos por caso, a un "Vedado San Juan de Dios" o a un "Playa Estación Central" y el conductor o el motorista no acuden a sacarlos, ni los sustitutos están presentes, el carro, desde luego, permanece en el paradero y el público es el que paga las consecuencias.

El despedidor nos enseña hileras de carros que no habían circulado ese día.

—Ahí, en ese patio—dice—hay muchos tranvías y otros tantos al otro lado del río que no están en circulación porque carecemos de un personal que los mueva.

—¿Y cuando falta el operario fijo no está obligado a trabajar el suplente?

El despedidor mueve la cabeza con un gesto abatido, negando esa posibilidad salvadora:

—El suplente tampoco acude y contra él no existe sanción. Entre las conquistas obtenidas por los trabajadores a través de las gestiones del Sindicato, hay una consagrada en un decreto presidencial que exime al suplente de toda responsabilidad por su ausencia. De modo que viene si lo desea y si no lo apetece se queda en casa.

Ahora visitamos la estación del Príncipe. Está, al igual que la del Vedado, congestionada de tranvías. Y al instante de nuestro arribo llegan, también, en una procesión melancólica cuatro tranvías de la línea "Marianao Parque Central" repletos de pasaje. Pero tres de ellos portan un leterito que anuncia: "Retira al Príncipe". Es decir, tres carros que al llegar a la estación se quedarán descansando en ella. Por un momento contem-



Y mientras los tranvías no circulan porque no hay personal que los maneje, el público tiene que viajar de este modo a todas horas y por todas las líneas.

plamos entre maravillados y curiosos el proceso mágico de introducir en el cuarto tranvía—único que continuaba el viaje—el rebaño sudoroso y angustiado que conducían los otros tres, a un mismo tiempo retirados del servicio.

El cuarto carro trepó penosamente la cuesta del Príncipe enracimado de ciudadanos cívicos y el periodista fué a conversar con el despedidor de este paradero, uno de los funcionarios más cautos, prudentes y discretos de esta tierra expansiva y difamadora.

Con un alto sentido de la disciplina jerárquica y de la limitación de sus funciones, el digno despedidor construyó esta delicada advertencia:

—Es un placer y un honor para mí que me interrogue un periodista y mi mayor gusto sería complacerlo, pero créame que lo deploro. ¿Qué podría decirle? Yo no soy sino un empleado subalterno.

Vea a mi jefe... Vea al señor Maspons... Es el jefe de tráfico. Ese sí sabe... Ese sí conoce... Confecciona los itinerarios... Nos los envía... Los ponemos ahí en la pizarra... Usted puede verlos. Para otros detalles, para otros informes no hay remedio. Vea al señor Maspons.

No hubo manera de arrancarle un detalle minúsculo, un informe insignificante.

—Bien, pero—insistimos—vienen cuatro carros de una misma ruta... Retiran tres. Sólo prosigue viaje el cuarto... ¿Por qué no continúan los otros? ¿Por qué, en vez de retirarlos, no se renueva el personal si es que el anterior ya había rendido todos sus viajes?

—Vea al señor Maspons... El está autorizado... El le dirá. Sería mi mayor gusto...

En el paradero de la Vibora la congestión de tranvías está en los días de las grandes fiestas.

y en el patio exterior es fácilmente captada por la cámara de Funcasta. El despedidor en servicio no lo es en propiedad: está laborando como suplente. No es tan explícito como Ruiz ni tan reservado como el del Príncipe. Cree que el servicio pudiera mejorarse. Pero entiende que las causas de sus deficiencias son muy complejas.

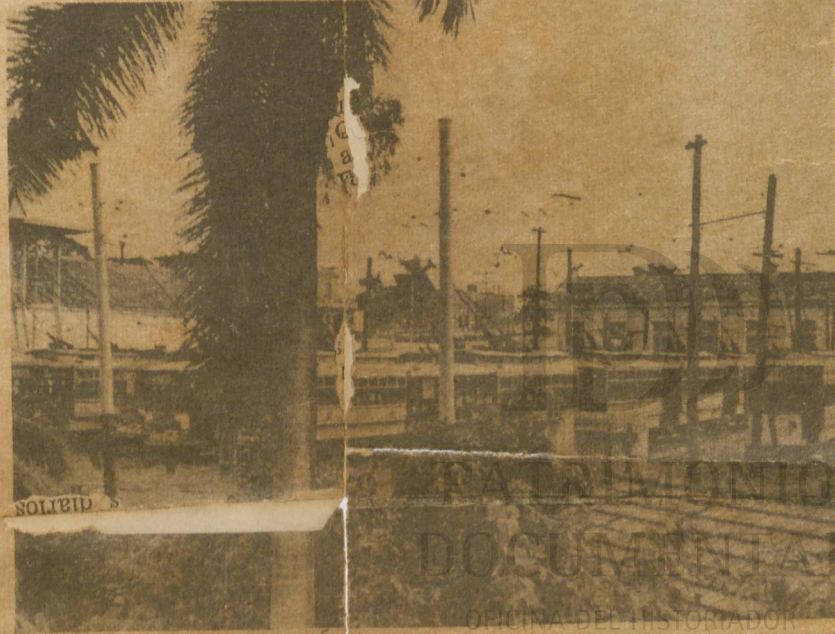
—Muchos carros están descompuestos. Resulta difícil repararlos. No hay piezas, no hay materiales, son las dificultades de la guerra.

Al preguntarle si había escasez de personal entiende que sí, pero añade que hay una discrepancia entre el criterio de la empresa, que aspira a dar ingreso a hombres nuevos, y el del Sindicato, que exige se les dé preferencia a los desplazados.

Hay un decreto presidencial (Continúa en la pág. siguiente).



Paradero de la Vibora la aglomeración de tranvías es inmensa. Además de los que están bajo techo, hay otros muchos a la intemperie.



Otra vista de los carros estacionados en la Vibora, tomada desde la Avenida de Acosta, al fondo del terraplén que les sirve de patio de estacionamiento.

sempre. En virtud de sus preceptos, toda empresa que quiera aumentar su personal ha de escogerlo entre el personal excedente, propio o de otras empresas similares. En el caso de los trabajadores tranviarios son los obreros de cualquier otro ramo del transporte público. En este caso: los guagueros.

De modo que si la Havana Electric quiere colocar quince motoristas y diez y seis conductores no puede traerlos de la calle. Ha de cogerlos entre los conductores choferes que no tengan trabajo. La empresa, por algunas razones válidas, no gusta de incorporar a los tranvías a elementos que han adquirido hábitos y normas puestas en un servicio que no tiene la tradición ni las regulaciones prevalecientes en la empresa de los tranvías.

En definitiva el despedidor de Vibora cree que todo pudiera subsanarse con una política de buen entendimiento y acaba por sugerir la visita al jefe del tráfico, que es hombre autorizado para exponer datos y puntos de vista patronales. Fuimos entonces en busca del señor Maspons. Y el jefe de Tráfico de la Havana Electric y Co. nos dió acceso a su despacho y se sometió a un minucioso interrogatorio que expresa con



En el balneario de Marianao, los bañistas aguardan ansiosamente la llegada de un Playa-Estación Central. Pero viene de retirada y el motorista les dice que esperen el otro...

datos y cifras pormenorizados y numerosos el punto de vista patronal en cuanto a la anomalía existente.

—La Havana Electric—comienza diciéndonos—tiene, en total, 550 tranvías, de los cuales 470 pueden circular con regularidad. Los 80 restantes están fuera de uso, descompuestos... Ya usted sabe: la guerra... Escasez de material... Falta de piezas...

—Entonces—interrumpo—. ¿No se repara el material rodante?

El señor Maspons aclara: —Desde luego. Nuestros talleres están siempre en actividad... Pero unos carros se arreglan y otros se averían... Hay lluvias e inundaciones que afectan a los motores... Hay choques y accidentes que destruyen plataformas y defensas... Ahora bien: cierta clase de deterioros, la adquisición de nuevos motores o de efectos eléctricos que no se fabrican por la guerra, no están en nuestras manos remediarlos o resolverlos. Por eso hay una cantidad de tranvías rotos, inservibles, fuera de uso... Sin embargo, con los 470 de que disponemos podríamos prestar un magnífico servicio, si todos bajarán...

—¿Y no es así? El señor Maspons mueve la cabeza, con una negación abatida.

el mayor número que circula en los días festivos y de cobros, y el menor que rinde sus viajes en el resto de la semana, la empresa tiene en la calle unos 424 tranvías, con lo que dejan de circular diariamente 46...

—¿Causa? El señor Maspons pone ahora ante el periodista unos cuadros indicadores llenos de iniciales y de cifras. Y añade:

—Tenemos en total 1.272 conductores y 1.096 motoristas como



El señor Edelberto PEREZ RUBIO, presidente de la Asociación de Empleados de la Havana Electric, mientras hacía sus declaraciones a CARTELES.

(Fotos Funcasta).

y de choques, sin causa ni justificación alguna. Y en cuanto a la compañía, recauda menos y sufre el deterioro rápido del material rodante sobrecargado en forma que afecta a la línea de seguridad y a sus más legítimos intereses.

Revisando de nuevo sus estadísticas, el señor Maspons añade:

—¿Sabe usted cuántos viajes se omitieron por la ausencia del conductor? 11.560, amigo mío. ¿Y por falta del motorista? Pues 6.694. Los empleados trabajan en dos turnos. Cada medio turno representa tres o cuatro viajes y ambos en total comprenden unas siete horas, que es lo que la ley determina. Los empleados perciben un salario de 42 centavos y medio por hora, que equivalen más o menos a tres pesos diarios.

personal para la operación de esos vehículos. De éstos son suplentes 363 motoristas y 539 conductores. Trabajando como Dios manda, con regularidad y disciplina, podrían atender los 733 turnos diarios que representan unos 5.800 viajes, de modo que los 424 tranvías entraran y salieran del paradero a la hora indicada.

—¿Y no ocurre eso? El jefe de Tráfico de la Havana Electric, aun no siendo un hombre expansivo, no puede reprimir un impulso dinámico: —¿qué va a ocurrir!...

Y añade luego: —El último lunes, por ejemplo, dejaron de rendirse 1.025 viajes por no presentarse el conductor y 183 por no acudir el motorista... Tales ausencias significan que esos obreros han dejado de cobrar 2.400 horas de salarios. En el pasado mes de junio se perdió un total de 23.242 viajes por el incumplimiento de los empleados que deben de operar los tranvías. Y como hay 46 carros eléctricos que no circulan, como ya dije antes, por falta de personal y que podrían rendir 690 viajes, que al mes representarían 20.700 viajes, tenemos que esta última cifra, añadida a la primera, arroja un dato elocuentísimo: se han dejado de rendir 43.942 viajes en



Para que la cámara revele pálidamente lo que a diario contempla el público capitalino, no hay que esforzarse mucho: en cualquier lugar y a cualquier hora los tranvías viajan como este Marianao-Parque Central, congestionados de viajeros.

conductor que el motorista?

—Idéntica—confirma el señor Maspons—. Aunque el trabajo que realizan es de diferente naturaleza, el convenio que fijó los salarios los equipara. De las 2.368 plazas 1.466 corresponden a motoristas y conductores fijos. Las 902 restantes están a cargo de suplentes. Existe un convenio que se ajustó con el Sindicato, en virtud del cual los obreros tienen que acudir obligatoriamente al servicio los domingos, los sábados y los miércoles, que son días de cobro. Si faltan en esas fechas pueden ser legalmente suspendidos hasta por un máximo de cinco días. Pero si faltan en los restantes días de la semana, la empresa no puede castigarlos. Y entonces ocurre que el suplente tampoco asiste, y no hay medio de obligarle a que lo haga porque el Sindicato se opuso a toda sanción. Por lo tanto, una gran parte del personal acude a las estaciones el domingo a sacar los tranvías, pero no hace acto de presencia el lunes que es, precisamente, el comienzo de la semana y el día en que más se congestiona el tránsito público.

—¿Por qué no acude? ¿Qué explica o justifica esa abstención?

—Hay, posiblemente, una causa: cierto personal joven que trabaja tres días, gana lo suficiente y después descansa o se divierte. Los que tienen responsabilidades, familia, compromisos o el hábito del deber, son los que llegan y sufren los perjuicios. Hay lunes en los que una línea determinada, de las que arrastran mucho pasaje, se queda en la estación sin rendir un número de viajes sucesivos. Vea este informe.

Y el señor Maspons pone ante el periodista una relación pormenorizada:

—El lunes 31—señala, haciendo desfilar su índice por la lista—no salieron sucesivamente 12 tranvías de "Marianao-Calle Agulla"... Y vea ahora esta lista interminable de carros de "Playa-Estación Central" que no se movieron del paradero: más de 30... Hay ocasiones en que apenas si están circulando dos o tres carros de esa línea que, en estos días de calor y de playa, es muy solicitada por el público...

—Entonces—indagamos—, si el personal resulta escaso, y el que figura en las nóminas no acude al

IP
PATRIMONIO
DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

servicio, ¿qué solución contempla la compañía para que la anomalía no continúe?

—La solución se encontraría dándoles ingreso a unos 400 empleados nuevos, además de los actuales: 250 para plazas de conductor y 150 para operar como motoristas...

Advertimos, de nuevo, que las cifras son desproporcionadas entre las dos clases de obreros: hay más conductores que motoristas... Y éstos acuden al trabajo con más asiduidad que los primeros. ¿Por qué es eso? Al señor Maspons se lo interrogamos. Y el señor Maspons responde, con una expresión que no quiere ser maliciosa.

—No creo que pueda explicar suficientemente la causa. Pero siempre es preciso calcular con más largueza la proporción de conductores porque éstos son los que escasean más, como si les hiciera menos falta el dinero.



El tranvía, al llegar a una esquina donde la multitud espera, no tiene cabida para nadie. Pero, de todos modos, hay que montar en él y llegar a la barriada en que se vive. Y allá van hombres, mujeres y niños hacinados en el vehículo.



El señor Mario MASPONS, jefe de Tráfico de la Havana Electric, en la entrevista sostenida con nuestro compañero Arturo ALFONSO ROSELLO.

La Havana Electric hace tiempo que procura aumentar las plazas, pero el Sindicato se opone aludiendo que debe reponerse con anterioridad no al personal excedente, que en esta compañía no existe, sino a los destituidos desde hace mucho tiempo por haber confirmado la empresa que habían cometido faltas graves y reiteradas. Han sido ya repuestos todos los cesanteados con motivo de la huelga de marzo. E inclusive la compañía hizo una revisión de todos los expedientes de separación de sus obreros, clasificándolos en buenos, regulares y malos. Todos

los primeros fueron admitidos y trabajan normalmente. Y de los segundos, por medio de dos sorteos efectuados en el Ministerio del Trabajo, se les dió cabida a dos grupos de 80 y 70 trabajadores respectivamente. En definitiva: los obreros no acuden al trabajo y no permiten que se traiga de la calle personal nuevo para la manipulación de todos los tranvías, ya que aunque trabajaran todos los hijos y suplentes de nuestra nómina, aun se quedarían sin funcionar 46 carros eléctricos. Y mientras tanto, a pesar de la ley de la jornada máxima de 44 horas, hay motoristas y conductores que, ante la escasez de personal, se ofrecen voluntariamente, para trabajar turnos extras, a fin de percibir mayores ingresos. Y a veces rinden jornadas semanales hasta de 70 horas.

Finalmente el señor Maspons nos muestra un informe que, a solicitud de la Comisión Nacional de Transportes, le está elevando a ese alto organismo... Y en ese informe se dan cifras, datos y opiniones para que puedan ponderarlos sus miembros. Esta es, en síntesis, la versión de la compañía...

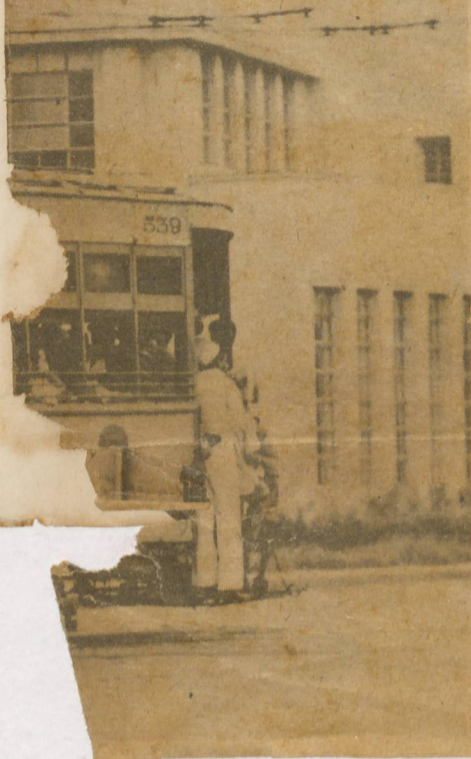
Ahora entrevistamos al señor Edelberto Pérez Rubio. Es el presidente de la Asociación de Empleados de la Havana Electric. Es un muchacho joven. Se expresa bien... Luce animoso y activo. Los dirigentes del Sindicato de Motoristas y Conductores dicen que su organización es de origen patronal. Oigámoslo hablar:

—Nuestra organización tiene unos ochocientos afiliados. Y nosotros no estamos ni con la empresa ni con el Sindicato. Estamos con nosotros mismos, con la justicia y con el sentido común. Cuando la huelga revolucionaria y política de marzo de 1935, nos-

otros hicimos circular los tranvías y permitimos que el público viajara. Hoy entendemos que una gran parte de la culpa en la anomalía del transporte tranviario corresponde al Gobierno. No es verdad, como se dice, que hay desplazados de la huelga de marzo. Todos han sido ya repuestos. Lo que pasa es que el Sindicato, controlado por los comunistas, procura, táctica vieja en ese partido, que escasee el trabajo y que las condiciones en que presten el suyo los que lo tienen, sean manifiestamente inferiores. De este modo reina el descontento, se agudiza la lucha de clases y se mantiene un germen de perturbación en la sociedad capitalista. Es un truco viejo. Pero existen muchos motoristas y conductores que no son comunistas y que procuran mejorar en las condiciones de su trabajo y permitir que muchos compañeros sin empleo puedan también ganarse la vida. Nosotros gestionamos en el año 1941, y la empresa estaba dispuesta a hacerlo, que se creasen 300 nuevas plazas para trabajadores cubanos. Pero el señor Lázaro Peña, muy influyente con el entonces ministro del Trabajo, doctor Suárez Rivas, estorbó el propósito, logrando una resolución en virtud de la cual las designaciones tenían que hacerse por conducto del Sindicato, que obedece tan sólo las directrices de la Confederación de Trabajadores de Cuba. Para legalizar el asunto se utilizó el decreto 2041, elaborado por inspiración de los comunistas, que establece que toda plaza nueva ha de ser provista con empleados u obreros que la guerra haya desplazado de industrias o de trabajos similares. De modo que antes de colocar a un hombre sin empleo en una plaza de motorista, había que ir a buscar un chófer que la quisiese. Y se alegaba que había choferes y conductores de guaguas sin empleo a causa de la guerra, ya que la escasez de gomas y de combustible tenía freno de la circulación a un gran número de vehículos. Frente a podría alegarse que cuando obreros tranviarios estaban a punto de desaparecer, los de los buses se reunieron en asamblea para acordar no darle ingreso a algún motorista o conductor, en caso de que se suspendieran tranvías. Como una concesión acordó que podrían ser admitidos los familiares.

El joven Pérez Rubio suspende su tirada locuaz y, después de ordenar sus ideas, agrega:

—En realidad, todo esto no es sino cosa de táctica social: nada que favorezca al trabajador es calorizado por un sindicato comunista. Insisto, por eso en que el Gobierno es el mayor culpable. Que se derogue ese decreto y se deje libertad para seleccionar a los operarios mejores en conducta, en moral, en educación y en condiciones físicas, tanto como en pericia mecánica. La potestad del gremio debe servir para que no desplacen a los que trabajan y para que se les otorguen las mejoras lícitas. Pero no para imponer al patrono que escoja a Juan y no a Pedro, si Juan es hechura del gremio y Pedro no acata a ningún amo. Mientras los comunistas han gozado siempre de garantías, yo tuve que valerme de artilugios para congregarse a mis compañeros, porque se nos negó el permiso a fin de que celebráramos una asamblea. Y entonces, con el pretexto de ir a depositar unas flores en el monumento del doctor Zayas, acudimos frente a Palacio y pudimos formular la protesta. Y cuando entregaba mi memorándum al ministro de la Presidencia, éste me rogaba que me marchase pronto... Los comunistas me arrojaron en el parque no sé qué líquido hediondo, y esto ofendía naturalmente la pituitaria del huésped ministerial palatino... Sostengo que la empresa debe dar trabajo a 300 obreros más: 100 para la estación del Vedado, 100 para la de Jesús del Monte y dos grupos de 50 para las del Cerro y Príncipe... Yo insisto en que de esas plazas de nueva creación, 200 correspondan a mujeres que podrían mejorar altamente el servicio si trabajaran como conductoras. Más agradable para el público y un modo de dulcificar, en estos tiempos de congestión y de molestias para el pasajero, el trato obligatorio del pasajero con el empleado... En sin-



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



En esta otra foto, repletas de carros, se ven las naves de la Havana Electric, al otro lado del rio Almendares, en La Puntilla.



En la estacion del Vedado alineanse casi un centenar de tranvias que no circulan por carencia de personal. Los pocos que salen van llenos.