

EL MUNDO DE LOS NEGOCIOS

Por NIVIO LOPEZ PELLON
(De la Redacción de INFORMACION)

NOTAS DEL TRANSPORTE URBANO



En Belascoain y San José, en las oficinas de la COA (Cooperativa de Omnibus Aliados), entrevistamos a los señores doctor José F. Mestre y Armando Muller González, quienes nos dicen, en relación con preguntas que le vamos haciendo, lo siguiente:

—En el complejo problema que es siempre el transporte de una gran ciudad moderna, y más en el caso de La Habana, hay cosas en las que el público no repara. Esta es, por ejemplo, una economía, que aunque aumentado últimamente el número de ómnibus, no resuelve aún la necesidad de la población de la Gran Habana, específicamente en las horas vivas de gran congestión de pasajeros; pero es también verdad que La Habana no tiene capacidad para muchos más carros, en el sentido de que una gran parte de nuestra capital están todavía con moldes antiguos de cortas y estrechas calles. Es un asunto, amigo periodista, de problemas de muy diversos órdenes, encadenados.

A su vez le puedo decir también que a pesar de la mayor capacidad que van teniendo los carros modernos (los últimos que han llegado, y que el público ha dado en llamar "las divorciadas", tienen 45 asientos), esta economía del transporte urbano, tal como están las cosas, no cubre si contase sólo con pasajeros que fueran sentados. Con el pasaje que va de pie, es con lo que el transporte, hoy por hoy, es económicamente viable.

No creemos, nos dicen nuestros entrevistados, que haya un país en el mundo donde el pasaje urbano sea igual o más barato que en Cuba: el aumento de precios en toda la vida no se ha traducido en el pasaje más que en dos o tres centavos. Hay recorridos de rutas, como la que parte de Santa María del Rosario (Cotorro) hasta el centro de La Habana, que representa un itinerario (sencillo, no doble) de 22 kilómetros.

Reconocemos que no está la mentalidad del país preparada todavía para el transporte medido por kilometraje, como es en los ómnibus que van al interior de la República, o como son otros tipos de transporte en la propia ciudad de La Habana: las máquinas de alquiler. Una solución en un futuro a discutir, pudiera ser una división en tres o cuatro zonas de La Habana, para salvar la antieconomía de que se pague lo mismo por usar el transporte unas cuadras, que por más de veinte kilómetros.

ALGUNOS DATOS NUMERICOS DEL TRANSPORTE

Aprovechamos la ocasión para reproducir estos datos que nos son suministrados, en relación con el transporte público de la Gran Habana:

—Hay en la actualidad alrededor de 1,800 carros en circulación, de la Cooperativa de Omnibus Aliados los más, pues los actuales Omnibus Metropolitanos, en funcionamiento, suman unos 200 solamente.

Estos carros atienden un total de 82 rutas o itinerarios, prestando servicio a poblaciones inclusive fuera de La Habana. De los 1,800 carros, unos 1,200 son los que operan en La Habana.

En La Habana Metropolitana se considera que al año se mueven nunca menos de 300 millones de pasajeros.

En la COA se tiene, por plataforma, una nómina aproximada de 12,000 obreros. La COA nació por el año 32 en forma de simple asociación de propietarios; convertida poco después en la Cooperativa de Omnibus Aliados que es hoy, opera en la siguiente forma especial:

Dividiendo la cuantía de la recaudación diaria por el número de viajes rendidos por día, en cada ruta, se obtiene un dividendo promedio, al que se resta el gasto de combustible, jornales, reservas (el 9.09, Maternidad, etcétera), contribución al Fondo de depreciación y a la organización de la COA; la diferencia significa la ganancia del propietario o accionista. Cada ruta es autónoma, su recaudación independiente, y se centraliza en la COA sólo en la personalidad jurídica con que ésta se responsabiliza ante todas, pues la COA es la única dadora de los permisos o concesiones de tenencia de carros, ya que éstos todos son hoy día virtualmente arrendados a la Cooperativa.