

Rubén Ortiz Lamadrid

Mayo 13/53 M

El Bochorno de los Autobuses

SI Cuba ha incurrido alguna vez en imprevisión, escándalo y bochorno grande, ha sido ésta que hoy desefnboca ya definitivamente en crisis, con motivo de la conversión de la antigua Havana Electric Railway Company en la novel empresa Autobuses Modernos, S. A.

Con lo que el Estado lleva ya invertido (despilfarrado es más propio) para atender a los déficits permanentes de operación de dicha entidad, supuestamente de servicio público, alcanza y sobra para poner en circulación una flamante y bien organizada flota de transporte urbano, eficiente, cómoda y limpia, que podría ser orgullo de la capital de la República.

Yo no voy a intentar siquiera el bucear en el turbio negocio que ha sido puesto en evidencia por todas las insospechadas consecuencias que hasta el día en que escribo se prolongan y se sufren, a partir del aciago instante en que Mr. Pawley y el Gobierno deciden la sustitución de tranvías por autobuses. Casi me veo forzado a no pretender entrar en ello frente al pozo oscuro, insondable, del status legal de la nueva empresa, que hasta hoy bien poco se conoce y nada se comprende.

Parece que, de origen, las cuentas no andan claras, pero obviando las causas y juzgando por los efectos, resulta objetivamente apreciable que hemos cambiado la vaca por la chiva.

En el mejor de los casos, aun admitiendo una buena fe de altos quilates, el "trueque", tal y como se produjo, constituye un

error de funestas repercusiones, porque la Habana no tiene hoy aquellos tranvías achacosos, aunque fieles, pero tampoco cuenta con un servicio ni remotamente eficaz de autobuses.

Eso sí, mientras los recién estrenados carros europeos de transporte público se desvencijaban y amontonaban en los paraderos, hasta quedar un precario mínimum de líneas en servicio, tanto el tendido eléctrico como las paralelas (buen acero cotizaba a alto precio en el mercado) se desmontaba y se extraía precipitadamente, dejando a su paso decenas de calles y kilómetros roturados, y hasta el presente nadie sabe a qué obedecía tan insólita diligencia ni a dónde han ido a parar sus beneficios.

Parece que sobre los escombros de un negocio que provocadamente se ha llevado a la quiebra, aparecieron, además de los gavilanes que promotearon dicha ruina, las auras tiñosas para banquetearse con los despojos. Y ahí están ahora las rúas habaneras, algunas de paquete, merced al concreto y al asfalto que prodiga el ingeniero Nogueira, no transitadas precisamente por los vencidos Autobuses Modernos, sino por los otrora difamados Omnibus Aliados que, entretanto, han perfeccionado su organización y mejorado su servicio, poniendo en circulación resistentes unidades americanas, con piezas de repuesto al doblar de la esquina, en un franco plan de eficiencia que a la onerosa y anarquizada, moral y materialmente destruida empresa rival, no se le ve ni por el forro.

Como culminación de todo este embrollo mezquino y humillante, cuyos particulares, en detalle, para ilustración de la ciudadanía, bueno sería explicara el Ministro de Hacienda: la huelga, con absoluto desprecio para las necesidades colectivas, de espaldas

al pueblo que trabaja y requiere indispensablemente de ese instrumento para transportarse, poniendo de relieve, ya con una elocuencia insuperable, el mal orgánico y espiritual que aqueja a una empresa y a un personal corrupto, donde la piratería, como símbolo de esta época maldita, ha venido campeando por sus respetos.

Tal y como veo las cosas, creo que Autobuses Modernos no admite remiendos. Ya se han ensayado todos los paliativos; lo que se impone ahora es una cirugía de urgencia. Si la malhadada empresa nació viciada, torcida, contrahecha, si las causas de su origen han llegado ya a tales efectos de pestilencia; si su actual constitución y sistema (si es que obedece a alguno) obliga al Estado a salir garante de los manejos criminales que la han llevado a la bancarrota, solamente queda a éste una salida racional: suprimir la cruel y ruinosa ficción de nacionalización de ese servicio que tanto se ha pregonado sin que a nadie le conste su vigencia, y ceder la explotación bien condicionada de ese transporte público, mediante concesión, a una empresa privada capaz de convertir en éxito lo que para el Gobierno representa una derrota, amén de unas exacciones periódicas escandalosas, cuya cuantía con cargo al tesoro desorbitan el concepto universalmente reconocido de lo que puede considerarse como un subsidio.

Hay que acabar, de una vez y para siempre, con esta lacra, gravosa e insultante, sustrayendo de manos oficiales la regencia de tan vital servicio, cuya crisis no se resuelve con trasnochadas invocaciones a la banderita y al hinno, tan explotados, tan escarnecidos, tan vilipendiados, en provecho propio, por los políticos de todos los tiempos.



ORTIZ LAMADRID

M, Mayo 13/53