



## CUBA: SOBRE LA TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS, COCHES TIRADOS POR CABALLOS Y OTRAS COMPLEJIDADES

**MSc. Lic. José Luis Montes de Oca Montano**

Gestor de Información en Salud  
Máster en Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología  
Prof. Asistente de la Universidad de Ciencias Médicas  
Provincia Cienfuegos. Cuba.

**MSc. Lic. Beatriz María Fuster Cabrera**

Gestor de Información en Salud  
Máster en Educación Médica Superior  
Prof. Asistente de la Universidad de Ciencias Médicas  
Provincia Cienfuegos. Cuba.

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

José Luis Montes de Oca Montano y Beatriz María Fuster Cabrera (2017): "Cuba: Sobre la transportación de pasajeros, coches tirados por caballos y otras complejidades", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (enero 2017). En línea:  
<http://www.eumed.net/rev/caribe/2017/01/transporte.html>

### Resumen:

La transportación, vista desde la perspectiva del papel que desempeña en el desarrollo de las actuales sociedades, constituye un complejo fenómeno de alcance mundial; no existe sociedad alguna que pueda aspirar a crecer y desarrollarse sin poner especial énfasis en el mejoramiento progresivo y sostenible de sus medios de transporte. Pero en Cuba resulta imposible hablar de un perfeccionamiento sostenido y progresivo en este frente, al estilo de las naciones desarrolladas del primer mundo. Una amplia amalgama de factores socio-económicos y políticos han incidido en los altibajos y quebraderos de cabeza de toda una nación en materia de transporte. La población civil paga un alto precio por el deterioro del transporte público de pasajeros y su infrecuente circulación, la nación hace esfuerzos por solventar estos servicios, consciente de la importancia que revisten. El presente artículo pretende arrojar luz sobre la heterogénea composición de elementos relativos al comportamiento de la transportación de pasajeros en la menor de las Antillas, así como las presuntas soluciones aplicadas, que en la actualidad presentan también sus lados oscuros, como los coches tirados por caballos.

**Palabras Claves:** Cuba, medios de transportación, transportación pública de pasajeros, coches tirados por caballos, maltrato animal.

## Abstracts:

Transportation, seen from the perspective of its role in the development of modern societies, is a complex global phenomenon; there is no society who can aspire to grow and develop without putting special emphasis on the progressive and sustainable improvement of their means of transport. But in Cuba it is impossible to speak of a sustained and gradual improvement on this front, at the same style of the developed nations of the first world. A wide combination of socio-economic and political factors has influenced the ups and downs and headaches of a nation in terms of transport. Civilians pay a heavy price for the deterioration of public transport of passengers and its infrequent circulation, the nation is making efforts to solve these services, aware of their importance. This article aims to shed light on the heterogeneous composition of elements relating to the behavior of the transportation of passengers in the smallest of the Antilles, the alleged applied solutions, which now also have their dark sides, like horse-drawn carriages.

Keywords: Cuba, means of transportation, public transportation of passengers, horse-drawn carriages, animal abuse.

## 1.- Introducción:

En Cuba resulta imposible hablar de un perfeccionamiento sostenido y progresivo en el frente de la transportación de pasajeros y al estilo de las naciones desarrolladas del primer mundo. Una amplia amalgama de factores socio-económicos y políticos han incidido durante décadas en los altibajos y quebraderos de cabeza de toda una nación en materia de transporte. Con el objetivo de abordar este difícil tema se hace necesario poner en claro un conjunto de conceptos básicos, así como deslindar ciertas funciones y responsabilidades, para poder más tarde referirse a la heterogénea composición de elementos relativos al comportamiento de la transportación de pasajeros en la menor de las Antillas, las presuntas soluciones aplicadas, que en la actualidad presentan también sus lados oscuros.

El transporte es definido (Intef, n.d.) como "...una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos o personas (contenido) de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte)." La actividad del transporte es una de las que mayor expansión ha manifestado en el de cursar de los últimos dos siglos, esto ha tenido, como entes precursores, al aumento del comercio, de los desplazamientos nacionales e internacionales de seres humanos, la industrialización y a los más novedosos avances tecnocientíficos que han provocado además una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes, estos adelantos constituyen las más marcadas tendencias internacionales en materia de transportación.

Por norma general se aceptan y conocen a los medios de transporte como a los diferentes sistemas o maneras de desplazar contenido de un lugar a otro. Estos se clasifican en "...medios terrestres (ferrocarril, automóvil), aéreos

(avión) o acuáticos (fluviales o marítimos), cada uno de los cuales necesitará unas infraestructuras diferentes para su funcionamiento: Vías férreas y estaciones para el tren, carreteras para los automóviles, aeropuertos para los aviones, y puertos náuticos para los barcos” (Intef, n.d.).

Por su parte el transporte colectivo de pasajeros o transporte público exige de sus clientes que deban adaptarse a los horarios y a las rutas ofrecidas por el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y este se encuentra disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferrys (Arévalos, 2012).

En Cuba existe consenso en lo que respecta al transporte de pasajeros como componente imprescindible del proceso de actualización de su modelo económico y por ello ha sido refrendado en los Lineamientos de la Política Económica y Social del Partido Comunista de Cuba (PCC), aprobados en el VI Congreso. Específicamente los lineamientos 269, 283, 272, 278, 280, 281, 283 y 284 del Capítulo X, Política para el Transporte, están referidos al transporte de pasajeros de una forma u otra. (Cubadebate, 2013).

En su artículo “Realidades y perspectivas del transporte de pasajeros en Cuba” publicado en el año 2013, Cubadebate pone de manifiesto un conjunto de elementos que caracterizan al sistema de transporte público de pasajeros en la menor de las Antillas, a saber:

“Se trata de un servicio público porque se realiza en interés de la colectividad y su gestión es asumida directamente por la administración (gobierno) o supervisada y controlada por este y decimos que es un sistema pues tal como explicara el Vicepresidente Marino Murillo recientemente en la Asamblea Nacional, su éxito depende de un conjunto de factores de la Sociedad. Es decir, estamos hablando de las transportaciones colectivas fundamentales que garantizan la movilidad de la mayoría de los ciudadanos”.

“Aunque existen diversas clasificaciones, por el alcance de estas transportaciones de pasajeros, se pueden dividir fundamentalmente en: urbanas, todas aquellas que se realizan en el perímetro urbano, intermunicipal (rural), cuando la transportación se realiza entre dos o varios municipios, e interprovincial cuando esta se realiza entre dos o varias provincias”.

“Las organizaciones estatales dedicadas a los servicios de transporte, urbanos e intermunicipales y rurales, se subordinan a los Consejos de las Administraciones Provinciales y Municipales del Poder Popular, mientras que las transportaciones nacionales y las de los trabajadores del turismo, se realizan por entidades estatales que se subordinan al Ministerio del Transporte”.

“Actualmente con la ampliación del trabajo por cuenta propia y las cooperativas se ha incrementado la participación de estas formas de gestión en todos los tipos de transportación, bajo el control de los Gobiernos territoriales. También participan en la transportación de pasajeros, los medios pertenecientes a las entidades estatales que transportan fundamentalmente a sus trabajadores”.

En lo que se refiere al Ministerio del Transporte como organismo rector de la transportación en el país, el Sitio Web del Gobierno de la República de Cuba (Gobierno de la República de Cuba, n.d.) define y delimita la misión, visión y funciones de dicho ministerio. Por la relevancia que ostenta esta información para los temas que se abordan en el presente artículo, el autor considera importante traer a colación algunos fragmentos publicados en la referida web:

“El Ministerio del Transporte, es un Organismo de la Administración Central del Estado, subordinado al Consejo de Ministros, Como rector de la actividad, ejerce las funciones rectoras en el transporte para los restantes Organismos de la Administración Central del Estado”.

Este ministerio tiene como misión la de “Dirigir, ejecutar y controlar la política del Estado y del Gobierno en cuanto al transporte terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, su infraestructura, sus servicios auxiliares y conexos, así como la navegación civil marítima. Ofrecer un sistema de transporte seguro, que satisfaga la demanda, respetuoso del medio ambiente y al máximo nivel de eficiencia para la economía nacional, la sociedad y el comercio internacional”.

De conformidad con las disposiciones finales sexta y séptima del Decreto Ley No. 147, además de las funciones comunes a todos los organismos de la Administración Central del Estado, El Ministerio del Transporte tiene atribuciones y funciones específicas, entre ellas sobresale la siguiente: “Conceder, limitar, modificar, suspender o cancelar las licencias y permisos para la prestación de cualquier servicio de transporte operado por el sector estatal y privado en todo el territorio nacional, y sus aguas jurisdiccionales conforme al procedimiento establecido”.

## 2.- Desarrollo

### 2.1.- Altibajos de la transportación pública de pasajeros en Cuba.

El excelente artículo de Cubadebate, ya referido en el presente estudio (Cubadebate, 2013) aporta elementos fundamentales para comprender las complejidades de este tipo de transporte en dicha nación. Después del triunfo de la Revolución Cubana y desde sus primeros años, la transportación pública de pasajeros se vio beneficiada por un fuerte programa inversionista en todas sus ramas, lo cual hizo posible que en el año 1989 se llegaran a transportar más de 3 mil millones de pasajeros.

Durante la década del 90 del pasado siglo, el transporte público de pasajeros prácticamente colapsó, afectándose no solo los medios y la infraestructura sino también la disponibilidad de personal calificado en las especialidades técnicas y de operaciones que se consideran clave para el éxito de una actividad tan especializada (Cubadebate, 2013). Esto se debió a los efectos de una situación de emergencia económica conocida en Cuba como “período especial de tiempo de paz”. Esta fue el resultado de una combinación de factores. En primer lugar, de los profundos cambios políticos, económicos y sociales ocurridos en los antiguos países socialistas de Europa del Este, y de la desaparición de la

Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Los referidos sucesos produjeron la desintegración del Consejo de Ayuda Económica (CAME), que tenía vinculada a Cuba y a muchos países socialistas. Cuba sostenía el 85% de su intercambio comercial con estos países y mantenía con los mismos estrechas relaciones bilaterales y multilaterales de colaboración económica, científica y técnica para el desarrollo. Quizá de algún modo relacionado con lo aquí expuesto, el gobierno de los estados Unidos de América decidió recrudecer, desde 1992, las medidas de bloqueo económico, comercial y financiero que habían sido impuestas contra Cuba desde marzo del año 19961 (Ríos, n.d.).

Según datos aportados por Cubadebate (Cubadebate, 2013) y publicados en el sitio web de la Mesa Redonda (2013), en la década del 80 existían en el país aproximadamente 15 800 ómnibus destinados al servicio público, al desaparecer el campo socialista y arreciar el bloqueo económico y financiero de los Estados Unidos; este parque se fue deteriorando y disminuyó a 1500 ómnibus. En el artículo de Mesa Redonda que aquí se refiere, el Director de Transporte de pasajeros del Mitrans, Oscar Carbajal, precisó que "...a pesar de los esfuerzos, aún los equipos que tenemos no satisfacen la demanda". El directivo enumeró entre las insuficiencias objetivas y subjetivas del ramo: la falta de ómnibus, la diversidad de marcas y modelos que dificultan la reparación técnica y la sostenibilidad de estos, las malas condiciones de los talleres, el no cumplimiento de las normas técnicas de las reparaciones y mantenimiento habituales, la inestabilidad de la fuerza de trabajo, los viales en mal estado que atentan contra los vehículos, y la prestación de servicios con mala calidad (exceso de velocidad, estaciones indebidas, deficiente información a la población, indisciplinas sociales y la no recaudación), entre otras fisuras.

En otro esclarecedor artículo publicado por el periódico Granma (órgano oficial del Comité Central del Partido Comunista de Cuba) (Cabrera, 2015), el jefe técnico de la base de ómnibus urbanos de Santa Clara, Javier Medina Gómez, declaró que de los 68 equipos con que disponían en aquel momento, —la mayoría de los cuales se encontraban paralizados—, con excepción de las Diana, el resto tenía más de 15 años de explotación. A continuación se aportan otros datos procedentes del mismo artículo y que constituyen citas textuales del mismo.

"En el caso de las 30 guaguas Diana que ha recibido la provincia, un promedio de diez, y a veces más, se rompen a diario, motivado por desperfectos en la caja de velocidad, el cloche, los frenos o los cranes, entre los problemas más frecuentes, explica el funcionario".

"En el caso de las Mercedes Benz, de 18 equipos, solo laboran entre cuatro o cinco cada día, con una respuesta casi nula a las solicitudes de piezas de repuesto por parte de la firma responsabilizada, a cuya adversidad se suma la de los nueve semiómnibus recibidos en los últimos años, de los cuales casi siempre hay cuatro o cinco rotos en el taller".

“Otra complejidad, es la crítica situación de las rutas suburbanas, que trasladan a personas hacia lugares más distantes como el Yabú, Manajanabo, la Base Aérea, Suazo o Hatillo, entre otros, adonde solo llegan esos medios de transporte, e incluso, cientos de niños dependen únicamente de esos equipos para poder asistir a sus escuelas, refiere Javier, quien especifica, que aunque tratan de priorizar los referidos destinos, no siempre tienen respuesta para las necesidades”.

“Un dato revelador aportado por el directivo municipal, es que para satisfacer la demanda de los santaclareños, la entidad debe propiciar unos 840 viajes diarios; sin embargo, en la mayoría de las ocasiones solo pueden dar poco más de 300, en los que transportan entre 300 000 y 350 000 pasajeros del más de un millón 836 000 que tienen como plan cada día”.

El complejo escenario aquí descrito ha motivado la aparición de otras variantes en apoyo al transporte público de pasajeros, estas han constituido experimentos en los que se comenzó a trabajar a partir del año 2010, lo cual permitió la inserción, en el 2012, de ómnibus arrendados a sus propios choferes, quienes pagan al Estado una cuota y se quedan con el resto del ingreso mientras pagan los impuestos correspondientes por sus ganancias. También se han efectuado cambios en el modelo del servicio de taxi con el arrendamiento de los carros, a esto se han sumado las nuevas cooperativas del transporte urbano, entre otras novedosas opciones (Rivera, 2013).

La tracción animal, por su parte, se mantuvo sin regular desde la primera mitad del siglo XX, no obstante, el Estado reconoció la importancia de esta variedad para el transporte público y estableció en 1997 un conjunto de disposiciones legales y regulaciones para los servicios de transporte de carga y pasajeros, usando vehículos de tracción animal. Desde 1998 se estableció el requisito de obtener una Licencia de Operación de Transporte con vistas a ofertar servicios de transporte con tracción animal, de carga y de pasajeros. En el año 2000 había más de 16000 vehículos de tracción animal registrados, brindando servicios de transporte (Ríos, n.d.).

## 2.2.- Una solución y sus complejidades.

Todo apunta al hecho de que, en Cuba, se han estado gestando soluciones cortadas a la medida de sus características y necesidades, pero lo cierto es que no todas estas han constituido “soluciones felices”; al menos una de ellas está trayendo tantos “efectos colaterales indeseables” como beneficios, ese es el caso de la transportación de pasajeros por medio de coches tirados por caballos. Varios autores se refieren abundantemente al incontable número de indisciplinas en que incurren los conductores de estos vehículos, así como a otros efectos nocivos no tan evidentes pero igualmente dañinos que obligan a reflexionar sobre si es esta una forma eficaz de aliviar la falta de otras modalidades de transporte urbano o una novedosa manera de complejizar aún más, esta vez para mal, la difícil dinámica de la sociedad cubana.

Sobre el tema se pronuncia Tiempo21.cu (CMLL, Radio Victoria, 2013), sitio web de Radio Victoria en Las Tunas, Cuba, por medio de su artículo “En coche o en bicitaxi... pero disciplinadamente”, cuando asegura:

- “...existen cocheros y conductores de bicitaxis, cuyas actitudes al transitar por las calles afectan a los pobladores del lugar, así como la higiene de los sitios por donde van, amén del peligro en que ponen a sus pasajeros al no respetar las leyes del tránsito”.
- “Entre las indisciplinas, con riesgo para las vidas, está ir por caminos y arterias urbanas de poca iluminación sin ningún farol que prevenga de su presencia a choferes de vehículos de motor cuya velocidad es mayor. Éstos, al verse de repente ante un coche o bicitaxi apagado, frenan bruscamente y son numerosos los accidentes”.
- “En cuanto a los cocheros descuidados, y son varios los de esa lista, violan un elemento necesario para transitar. Se trata de la loneta o saco de yute o nylon reforzado para impedir que las heces fecales del animal caigan en la calle”.
- “Así, hemos visto durante visitas a ciudades en las cuales por tradición se cuida la limpieza, tal es el caso de Holguín, donde esas excrecencias ensucian y provocan malos olores que debe soportar el transeúnte, quienes viven en esas rutas, y hasta algún vehículo que carga en sus neumáticos los fétidos residuales”.
- “En Las Tunas, por ejemplo, las reclamaciones de los residentes han tenido respuestas violentas, según manifestaron electores en sus asambleas de rendición de cuentas del delegado del Poder Popular, por eso reclaman que las autoridades competentes velen por el cumplimiento de la legislación para estos casos”.

Por su parte la Agencia Cubana de Noticias (ACN) añade otros elementos al ya cargado rosario de problemas causados por no pocos conductores de estos coches tirados por caballos, y lo hace por medio de un artículo publicado en este sitio web por Onelia Chaveco (2014), por su relevancia para el tema que aborda el presente trabajo, se incluyen aquí varios fragmentos:

- “Al caballo cubano debiera hacersele un monumento. Su utilidad ha sido más que probada por siglos, aunque en los últimos tiempos algunos conductores de coches olviden como tratar a estos cuadrúpedos y, sobre todo, cómo comportarse en la vía pública”.
- “Sucedé así que sobre ese animal doméstico recae todo tipo de violencia y a su derredor se cierne un conjunto de indisciplinas que trasciende la talanquera hasta llegar a calles y avenidas de ciudades modernas de provincias, donde más se usan para el transporte público. Tal es el caso de Cienfuegos”.
- “Algunos cocheros a cualquier hora del día o la noche propinan una endemoniada paliza a esos equinos, con lo cual provocan un verdadero escándalo público en la calle”.
- “Así se suele poner en riesgo a los demás vehículos que circulan por esas arterias y se interrumpe el tránsito, en todo un acto de violencia social que va in crescendo”.
- “¿Quién controla a esos hombres brutos, más brutos que los propios caballos? Los organismos que velan por la ganadería, y controlan con censos y otros

mecanismos la existencia del ganado debían chequear periódicamente esta situación”.

- “Incluso, inspectores del tránsito deberían sumarse en la sanción de estos actos de crueldad, devenidos espectáculos que en definitiva son, además, una alteración del orden y por ende afectan la vida social y tranquilidad ciudadana”.
- “Víctor de Armas, cochero de un reparto en Cienfuegos, abundó al respecto que, además, en avenidas urbanas bien transitadas se realizan competencias en altas horas de las noches, en ocasiones luego de ingerir bebidas alcohólicas”.
- “A veces, los equinos son conducidos por una segunda o tercera persona que no tiene que ver nada con el cochero oficial ni el ayudante”.
- “A su vez, el tránsito en las calles y carreteras se torna hartó difícil, cuando ciertos cocheros transgreden los espacios marcados para su circulación, y los hay que desconocen las señales del tránsito, sobre todo cuando van a realizar un giro a la izquierda o la derecha”

Otros artículos del patio reflejan opiniones procedentes de la población, este es el caso del trabajo publicado en 2014 por Yuniel Labacena Romero, en el sitio web de Cubahora; Primera Revista Digital Cubana, los siguientes fragmentos son ilustrativos del tema:

- “Al fin en nuestro país se habla de este tema”....Yo vivo en la Ciudad de Matanzas y hay que ver como tratan los cocheros a los animalitos que le dan de comer. Las peleas de perros ni hablar, y para colmo, ya se permite la lidia de gallos, justificando que es algo cultural. Las peleas de perros serán ilegales, pero todavía no conozca a nadie que haya ido preso por eso”.
- “Así escribía una lectora sobre el maltrato a los animales, un tema que despierta mucha sensibilidad pues todos los seres humanos tenemos la obligación de proteger y respetar la biodiversidad. Como afirmó Mohatma Ghandi, uno de los hombres más sabios de todos los tiempos, un país se mide por la forma en que trata a sus animales, así que Cuba ha de fortalecer también sus estrategias sobre el tema”.

Otra situación negativa que afecta a este tipo de transporte no estatal de pasajeros es la presencia de transportistas ilegales, o sea, desprovistos de la adecuada autorización para ejercer este oficio y que sistemáticamente usurpan el pasaje a sus “colegas” que sí se mantienen debidamente registrados y autorizados para brindar este servicio a la población. Sobre este tema versa el artículo de Nieves (2015, Marzo), cuando nos cuenta que:

- “...No se me ocurre mejor apelativo que el de desastre para calificar la situación de la porción ilegal dentro del transporte no estatal en Santa Clara, porque el pandemónium de este Oeste en miniatura —incluidas carreras de coches en plena calle Colón, que por igual atraen al que posee patente y a quienes no— solo confirma que la permisividad espesa el ajiaco del delito.”
- “Solo por concepto de multas, el pasado mes fueron entregados a los tribunales 22 expedientes de denuncias por impagos, ascendentes a 4665 pesos. Además, hoy se procesa la relación de 34 transportistas ilegales que



fueron detectados en operativos conjuntos, de los cuales el 73,5 % corresponde a cocheros”.

- “Como parte de las acciones de Inspección Estatal del Transporte, la PNR, Tránsito y la Dirección Integral de Supervisión (DIS), se impusieron 239 decretos, 167 actas de apercibimiento y 134 multas a conductores de medios de tracción animal, aparte de la ocupación y retención durante un mes de 83 coches de caballos”.
- El mismo autor incorpora en su artículo el criterio de un cochero que lleva más de 40 años en el sector de transporte no estatal, este nos comenta: “Esto no es nada nuevo. Llevo mucho tiempo en la zona del Materno, y no puedo contar las veces que vinieron la policía y los inspectores. Claro, siempre cogen a algunos, quizá les ponen una multa, pero eso para ellos es nada, porque como no costean ni patente, ni Seguridad Social, ni piquera, ni el 10 % sobre los ingresos, la pagan —si les parece— y continúan aquí, haciéndonos la vida imposible con tal de cargar el pasaje e irse volando. “Se están riendo de nosotros y de la ley, y a uno lo enciende que por el menor atraso en los papeles, así sea de una semana, nos impongan las peores sanciones, que pueden llegar hasta 700 pesos. Yo mismo soy un viejo y no puedo trabajar todos los días por problemas de salud, y como mi caso existen muchísimos, pero cuidadito, al menor error lo que te viene encima es un monstruo. Entonces, ¿cómo quedamos? ¿La ley ampara al justo o al pecador?”.

La disponibilidad y suficiente distribución de puntos de presencia de coches tirados por caballos (piqueras), en espacios geográficos previamente identificados y conocidos por la población, en añadidura al uso de otros medios de transportación pública de pasajeros, como son los ómnibus, semiómnibus, entre otros, debería ser suficiente razón para que, junto con el incremento de las opciones de transporte, también se mantuvieran las tarifas establecidas y quizá con el tiempo algunas de estas mostraran cierta tendencia a la disminución, con el objetivo de hacer frente a la competencia. Contrario a lo que dicta la lógica, el escenario aquí descrito se distancia de la realidad en lo que al precio de los coches se refiere, pues este tiende a mantenerse o a subir. Algunos cocheros llegan a preferir ser alquilados por particulares para el traslado de estos o de alguna forma de carga, en lugar de dedicarse únicamente al transporte de pasajeros; toda vez que esta alternativa les aporta mayores dividendos en menos tiempo y en ocasiones les permite viajar llevando menos peso. El artículo a que se hace referencia a continuación (López, 2014), ilustra en cierta medida lo aquí expuesto y aporta otros elementos útiles en la comprensión del dilema, estas crudas citas textuales pueden herir la sensibilidad de cualquier lector.

- “¿Que usted me va a cobrar 20 pesos por tan solo seis cuabras? Esta interrogante, más que expuesta, casi gritada por una mujer, en la intersección de las calles Simón Reyes y Ciego de Ávila, en la ciudad cabecera de la provincia avileña, encontró una respuesta que dejó estupefacta a la mencionada fémina: Usted me preguntó que si “alquilaba” el coche y, si no le cuadra ese precio, vaya a ver si en la piquera hay algún zongo que vaya por menos dinero”.

- “Situaciones similares se repiten diariamente. Y es que, luego de que se hablara del método oferta-demanda muchos cocheros tienen tarifas succionadoras del bolsillo de quien se les interponga en su ruta, cuestión que arrecia durante las noches, pues la mayoría de los conductores de estos carruajes, las menores cifras que conocen, amén de las distancias, son las de 20-25-30 pesos”.
- “Sume entonces a esto que a los inspectores —individuos con recursos legales para sancionar una conducta reprochable— jamás se les ve en horario nocturno y que las personas, ni de día ni de noche, conocen a dónde dirigirse para denunciar alguna violación...”
- “...Urge mayor seriedad profesional del Cuerpo de inspectores, quitarnos la careta ante inescrupulosos y estafadores; no ser parte ni voltear la vista cuando se nos desprotege como clientes, reclamar lo que nos pertenece, y cumplir, también, con lo que nos toca, en el lugar que nos corresponde”.

Cabe preguntarse qué puede estar pasando que impide la moderación de los precios y los apetitos, a pesar de que, por lo general, no faltan coches en las piqueras durante las horas de mayor demanda, ni resultan despreciables las ganancias legalmente obtenidas por los cocheros durante un día de honrado trabajo.

Una aproximación a esta problemática se localiza en la carta a la dirección, recibida y publicada por el Diario Granma (órgano oficial del Comité Central del Partido Comunista de Cuba) con fecha 27 de enero de 2012. Una vez más se recurre a la cita textual por lo esclarecedor del texto redactado y su pertinencia:

- “No es necesario ser economista, ni experto en Marketing para percibir algo “raro” en la tan alabada ley de oferta-demanda, que casi siempre se utiliza como sable contra quienes —con entera razón a veces, y en otras ocasiones con inusitado nivel de incomprensión—, se oponen a los elevados precios de determinados productos y servicios, esencialmente ofrecidos por trabajadores por cuenta propia. Para que esta Ley se manifieste en toda su magnitud deben coexistir dos condiciones básicas:”
- “Libre competencia: cantidad de vendedores (competidores) que utilizan de forma distinta las variables de comercialización (precio, producto, distribución y comunicación). O sea, un cierto número de oferentes que comercializan sus productos o servicios de manera desemejante, esencialmente mediante la diferenciación de precios.”
- “Libre concurrencia: la capacidad de elección del consumidor. Si no deseo comprar un producto o servicio del vendedor X, lo haré del Y, o del Z.”
- “Pongamos por caso los cocheros: la piquera se atiborra de ellos, pero en términos comerciales no pueden ser considerados competidores, aunque satisfagan la misma necesidad, pues funcionan algo así como una corporación que impone precios a todos sus miembros. “Son dos pesos por tramo y

cuidadito con decir lo contrario, porque te bajas". En esas circunstancias el viajero se ve imposibilitado de acudir a algún otro "competidor", ¡pues no existe! Los ómnibus que podrían acudir a su ayuda, casi nunca están a la hora de ir al trabajo o siempre quedan retrasados. Es un escenario de competencia monopólica donde no rige una única empresa, sino una asociación "informal" de cocheros que abarca más del 50 % de la cuota de mercado del transporte urbano en algunas ciudades". "...Los supuestos competidores colaboran en la formación de precios, monopolizan una abismal cuota de mercado e imposibilitan al consumidor a acudir a otras ofertas."

Asociaciones informales como la aquí descrita no son infrecuentes dentro del quehacer del cuentapropismo cubano actual, a esa razón obedece la extraña uniformidad que presentan no pocos de los productos y servicios ofrecidos en este ámbito, sobre todo en lo concerniente a sus precios, se trata de una extraña modalidad de cofradía que garantiza la homogeneidad de las ofertas de cara al mercado, el perdedor en este caso casi siempre resulta ser el cliente.

### 3.- Conclusiones.

La transportación, vista desde la perspectiva del papel que desempeña en el desarrollo de las actuales sociedades, constituye un complejo fenómeno de alcance mundial; no existe sociedad alguna que pueda aspirar a crecer y desarrollarse sin poner especial énfasis en el mejoramiento progresivo y sostenible de sus medios de transporte. A pesar de esto, en Cuba resulta imposible hablar de un perfeccionamiento continuado y gradual en el frente de la transportación de pasajeros (al estilo de las naciones desarrolladas del primer mundo). Una amplia amalgama de factores socio-económicos y políticos han incidido durante décadas en los altibajos y quebraderos de cabeza de toda una nación, en materia de transporte. Dentro de este complejo tejido de factores imbricados en tan sensible tema se encuentran: la férrea y resuelta voluntad política del gobierno y el estado cubano, el advenimiento del período especial con su pléyade de complicaciones y el recrudecimiento del genocida bloqueo económico impuesto a Cuba. Este escenario está matizado, además, por el desvanecimiento del campo socialista, así como por los “efectos colaterales indeseables” que, hacia el interior de la sociedad cubana, aportan algunas soluciones con rostro de problema; como la transportación de pasajeros por medio de coches tirados por caballos, modalidad de trabajo por cuenta propia con incontable número de indisciplinas y otros efectos nocivos que hacen dudar de si es esta una forma eficaz de aliviar la falta de otras modalidades de transporte urbano, o una novedosa manera de complejizar aún más la enmarañada dinámica de la sociedad cubana.

## Bibliografía:

- Arévalo, K. S. (2012, July). Reingeniería de los procesos administrativos direccionados al mejoramiento del servicio que ofrece la cooperativa de transporte de pasajeros Marcelino Maridueña. In *Repositorio Unemi*. Retrieved May 9, 2016, from [repositorio.unemi.edu.ec/xmlui/handle/123456789/1020](http://repositorio.unemi.edu.ec/xmlui/handle/123456789/1020)
- Cabrera, A. (2015, October 6). ¿Por qué postergar una decisión que traería múltiples beneficios al pueblo?. In *Granma*. Retrieved May 9, 2016, from <http://www.granma.cu/cuba/2015-10-06/por-que-postergar-una-decision-que-traeria-multiples-beneficios-al-pueblo>
- Chaveco, O. (2014, October 4). S.O.S por el caballo cubano. In *Agencia cubana de noticias*. Retrieved May 9, 2016, from <http://www.acn.cu/punto-de-vista/4066-s-o-s-por-el-caballo-cubano>
- CMLL, Radio Victoria. (2013, November 19). En coche o en bicitaxi... pero disciplinadamente . In *Tiempo21.cu*. Retrieved May 9, 2016, from <https://www.tiempo21.cu/2013/11/19/en-coche-o-en-bicitaxi-pero-disciplinadamente/>
- Cubadebate. (2013, July 22). Realidades y perspectivas del transporte de pasajeros en Cuba. In *Cubadebate*. Retrieved May 9, 2016, from <http://www.cubadebate.cu/especiales/2013/07/22/realidades-y-perspectivas-del-transporte-de-pasajeros-en-cuba/>
- Gobierno de la República de Cuba. (n.d.). Ministerio del Transporte. In *Sitio del Gobierno de la República de Cuba*. Retrieved May 9, 2016, from [http://www.cubagob.cu/des\\_eco/mitrans/inicio\\_mision.htm](http://www.cubagob.cu/des_eco/mitrans/inicio_mision.htm)
- Intef. (n.d.). Los Transportes. In *Instituto Nacional de Tecnologías Educativas y de Formación del Profesorado*. Retrieved May 9, 2016, from <http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>
- López, A. F. (2014, March 20). ¿Quién le pone el gato al cascabel? . In *Invasor. Periódico digital de Ciego de Ávila*. Retrieved May 9, 2016, from <http://www.invasor.cu/criterios/25-quien-le-pone-el-gato-al-cascabel>
- López, E. T. (2012, January 27). La tan alabada ley de oferta-demanda. In *Diario Granma*. Retrieved May 9, 2016, from <http://www.granma.cu/granmad/secciones/cartas-direccion/cart-184.html>
- Ríos, H. V. (n.d.). Servicios de transporte público utilizando tracción animal en Cuba. In *RECTA. Red cubana de tracción animal*. Retrieved May 9, 2016, from [http://www.google.com.cu/url?sa=t&rct=i&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwix\\_aXSis3MAhULOj4KHx4tBxgQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.recta.org%2Fpdf%2Fgrupoit-transporttraccionanimalencu](http://www.google.com.cu/url?sa=t&rct=i&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwix_aXSis3MAhULOj4KHx4tBxgQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.recta.org%2Fpdf%2Fgrupoit-transporttraccionanimalencu)
- Rivera, Y. O. (2013, July 19). Transporte público en Cuba: desafío cotidiano. In *Mesa redonda*. Retrieved May 9, 2016, from

<http://mesaredonda.cubadebate.cu/mesa-redonda/2013/07/19/transporte-publico-en-cuba-desafio-cotidiano/>

Romero, Y. L. (2014, November 11). Maltrato no es solo pegarle a los animales. In *Cubahora*. Retrieved May 9, 2016, from

[http://www.cubahora.cu/sociedad/maltrato-no-es-solo-pegarle-a-los-animales?reply\\_to=20293](http://www.cubahora.cu/sociedad/maltrato-no-es-solo-pegarle-a-los-animales?reply_to=20293)

Vanguardia. (n.d.). Cuentapropista vs... ¿cuentrapropista?. In *Editora Vanguardia*.

Retrieved May 9, 2016, from [www.vanguardia.cu/villa-clara/3122-cuentapropista-vs-cuentrapropista](http://www.vanguardia.cu/villa-clara/3122-cuentapropista-vs-cuentrapropista)