

Estímase necesario regular el transporte aéreo en Cuba

Parece que está en vías de solución el problema de la Cuba. Declaraciones hechas por el interventor

El problema surgido en la Compañía Cubana de Aviación por la necesidad de esa empresa de realizar un reajuste en su economía que afecta, principalmente, al salario de los empleados, ya que las erogaciones por ese concepto hacían elevar las nóminas del personal a sumas fabulosas, parece que ha entrado en un plano de franca solución al aunar los distintos criterios de los tres grupos de empleados, llegando a la con-realización rebajas de salarios, aunque para ello los empleados se sacrificuen, a fin de que no se produzca desplazamientos en el personal.

Declaraciones del Interventor

El capitán Mario Torres Menier, Interventor del Estado en la Compañía Cubana de Aviación, cuyo informe rendido respecto a la situación de esa empresa fue considerado en Consejo de Ministros, nos ha dado, con carácter exclusivo, las declaraciones siguientes respecto a la situación del problema:

"El penoso y debatido problema de la Compañía Cubana de Aviación, S. A., es un síntoma de la grave condición en que se encuentra nuestro transporte aéreo.

"La Compañía Cubana de Aviación es la columna vertebral de ese transporte, ya que posee una flota uniforme de 8 aviones Douglas B-17 de 21 y 27 pasajeros, y la "Estrella de Cuba" que es el aeroplano que une semanalmente a nuestro país con la Madre Patria.

"Esta Compañía, de capital privado, es también el tren y las fajas de nuestro transporte aéreo doméstico; administra los dos aeropuertos internacionales y la mayoría de los locales de nuestro territorio.

"Durante la última guerra la crisis de la Marina Mercante derivó hacia el transporte aéreo gran parte del tráfico, y causó la expansión del personal de la "Cubana de Aviación", que hoy sobrepasa el número de 1,000.

"Al terminar esta guerra, el material de vuelo sobeante, especialmente en los Estados Unidos, facilitó la operación de muchas empresas de transporte aéreo, con lo cual se inició una competencia que amenaza con eliminar las actividades del transporte aéreo en Cuba.

"Además de la "Cubana" operan en nuestro país otras tres compañías de transporte aéreo cubanas, y ya se inicia en el interior el desarrollo de compañías tributarias.

"El transporte aéreo es una industria regulada, y en la mayor parte de los países es de índole oficial o está subvencionada por el Gobierno. En Cuba son de capital privado, pero no gozan de un verdadero subsidio o protección del Gobierno. Todas las compañías cubanas están exentas del pago del impuesto sobre la ganancia, pero a fin de derivar ese beneficio, compiten en el transporte de la correspondencia y en el usufructo de las rutas aéreas, en muchos casos en una forma ruinosas.

"Además de lo que dejamos señalado, pesa sobre nuestro transporte aéreo la carga del sostenimiento y hasta la construcción de aeropuertos, y aerovías.

"En otros países una verdadera declaración de utilidad y conservación pública el que se establece servicio de pasaje y de correspondencia en una ruta determinada, ese Gobierno agota la carga de organizar la aerovía, dotándola de radio-faros y otros auxilios, y licencia o respalda la construcción de los aeropuertos que la constituyen. En Cuba no hemos logrado todavía obtener esa política tan beneficiosa para el transporte aéreo.

"Nuestra situación geográfica hace de nuestro territorio el centro del enorme movimiento de transporte aéreo con que cuenta este Continente. En el año de 1945 entraron y salieron en Cuba 414,000 pasajeros; y la Compañía Cubana de Aviación movió dentro de nuestro territorio nacional 141,263 pasajeros; y hacia el extranjero le correspondió sólo un pequeño tanto por ciento de la enorme cifra que antes apuntamos.

"La mayor intensidad del tráfico tiene lugar entre La Habana y Miami, con un promedio de 130,000 pasajeros al año. Entre La Habana y Key West, el promedio es de unos 20,000 pasajeros al año; y hacia España es de unos 70 pasajeros mensuales.

"La carga aérea es también de gran importancia ya para Cuba, y de salida a gran número de productos del suelo cubano, que sufren la falta de un transporte adecuado que los condujera a los mercados de consumo. En 1944 la recaudación alcanzó la cifra de \$4,763,763.00.

"Lo limitado del espacio que se dispone para este tipo de de publicaciones, nos obliga a suspender las consideraciones básicas de este interesante tema. Sin embargo creemos que hemos puesto de manifiesto la importancia de esa riqueza que Cuba debe captar y explotar, en beneficio de la economía. Es necesario, y así lo comprende ya nuestro Gobierno, regular nuestro transporte aéreo para evitar una competencia ruinosas entre nuestras propias líneas y para protegerlas de la agresiva penetración que los transportes aéreos extranjeros ejercen sobre nuestra zona de desarrollo económico.

"La organización de una flota de la marina mercante cubana si se mantiene una competencia intrusa de las compañías nacionales entre sí, y estas a la vez se ven obligadas a competir con las extranjeras, no puede esperarse que sirva a propósito por la sola inversión del capital privado; necesita el apoyo eficaz y decidido del Gobierno.

"Para Cuba es tan necesaria una aviación mercante, como una marina mercante, un ejército o una marina de guerra. Conocemos a fondo que esta situación preocupa a nuestro Gobierno, y recientemente se ha nombrado una Comisión Ministerial para estudiarla y darle solución."

(Ido)—Mario Torres Menier, La Habana, 21 de octubre de 1946.