

■ Por Liena María Nieves Portal
 ■ Fotos: Ramón Barreras Valdés

Transporte no estatal en Santa Clara

Cuentapropista vs... ¿«cuentrapropista»?

La inoperancia de planes de alas cortas y campañas de orden público cuya efectividad no trasciende más allá de un suspiro, distinguen entre los mayores tropiezos que Cuba ha debido enfrentar durante los últimos años.

A la hora de atrapar culpables, el tiempo y las circunstancias dan casi siempre el paso al frente —aunque sospecho que los empujaron en más de una ocasión—, y en el mejor de los casos, la técnica japonesa del harakiri, expuesta en la tribuna correcta, sale a relucir como trillada estrategia que, no obstante, tampoco resuelve los problemas ni mucho menos convence al pueblo.

Sin embargo, no sería justo generalizar, sobre todo porque no escasean ideas o voluntades para dar el giro, sino exigencia, perseverancia y supervisión. Por eso, y bien en serio, 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 ajaco del delito.

El tránsito diario de aproximadamente 870 medios privados —entre los cuales sobresalen 413 coches de tracción animal y 156 motonetas, de acuerdo con las estadísticas de la Unidad Estatal de Tráfico— posibilita el traslado del 70 % de los pasajeros habituales, cuyo mayor volumen se concentra en la zona hospitalaria. Automóviles, microbuses, camiones y bicitaxis completan la flotilla cuentapropista, y como dicta la experiencia, a pesar de los pesares y de los vaivenes de la oferta y la demanda, las opciones baratas no siempre llegan a tiempo, y si hay que elegir entre aguardar una «Diana» o llegar temprano al turno, el bolsillo cierra los ojos y apuesta casi siempre por lo segundo.

Muchos defienden la versión práctica: lo más importante es que el transporte no falte, y ya se encargará la gente de adecuar el apuro a sus humanas posibilidades. Hasta ahí el asunto no ofrece aparentes dificultades, y el porqué no esconden mayores misterios: esta vez, Liborio no lleva las de perder, sino quienes se acogen a la legitimidad del sistema tributario.

Pues sí, digámoslo por lo claro, el trabajo por cuenta propia también esconde sus propios vampiros, y lo que la mayoría respeta y cumple, otros lo minimizan y obvian para inclinar la balanza de su lado.

QUITATE TÚ PA' PONERME YO

Resulta que en materia de multas, recargos y contravenciones, el legal marcha en desventaja, mientras que el «indocumentado» libra el combate con una advertencia verbal o una multa de 25 pesos. No sé ustedes, pero a mí me huele, por encima de todo, a imperdonable descontrol. Apenas tres años atrás, el número de coches con patente superaba en 213 la cifra actual, aunque no hay que ser demasiado inteligente para percibir que en nuestras calles circulan 600 o más de estos vehículos tirados por caballos.

No obstante, tampoco sería correcto demonizar a los carretoneros, porque suman decenas los choferes de camiones, motonetas y bicitaxis cuyo único permiso es el de sus conciencias, y aun así, no dudan en «levantarles» el pasaje a sus hermanos de gremio, si legalizados.

La supresión de este panorama, unida a la problemática nacional de la evasión fiscal, constituye el principal objetivo de la Comisión de enfrentamiento a las ilegalidades del transporte en Santa Clara, según declaró a Vanguardia Jesús Sánchez Villalobos, vicepresidente del Consejo de Administración Municipal (CAM).

«Esta resulta otra muestra de cuánto daño provoca la indisciplina social cuando no se le frena con la energía y la prontitud necesarias. Hemos pasado demasiado tiempo improvisando y regalando segundas oportunidades, y todo ello debilitó la sistematicidad del trabajo inspectivo y gubernamental.

«La Comisión no se concibe ya como un frente único, sino con un perfil multifactorial, porque solo mediante el accionar conjunto de las fuerzas de la PNR, el cuerpo de inspección del Consejo de Administración Provincial (CAP) y el de la Dirección Integral de Supervisión (DIS), el Centro de Control Pecuuario (CENCOP), Transporte, la ONAT, la Fiscalía y la Oficina de Multas, se podrán llevar a su máxima expresión las medidas que iniciaron el 1 de enero de 2015».

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

Mientras la fila de coches aguarda al público en la piquera del Materno, choferes ilegales esperan en sitios estratégicos y usurpan el pasaje.



«Si la ley se aplicara sin tantas consideraciones con el ilegal, quienes tributamos correctamente y cumplimos con nuestras obligaciones no tendríamos que preocuparnos por los choferes que nos roban el pasaje. Mientras las violaciones queden impunes, el control será momentáneo», expresó Rolando León Pérez.



Amado León Darías lleva más de 40 años en el sector del transporte no estatal, y aunque considera que muchas veces los cocheros reconocidos han violado lo establecido, quienes ejercen ajenos a la ley constituyen una amenaza al orden y el correcto funcionamiento de las piqueras.

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.

Sin embargo, a Amado Trimiño Darías, jubilado del CAN y con patente para «cochear» desde 1973, aún no lo convencen las nuevas disposiciones. Más de cuatro décadas en el oficio le han aguzado el olfato, y se lamenta con razón por lo efímero de los programas anteriores.

«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?»

Besley Duardo Bermúdez, bicitaxero desde 2007, también comparte ese criterio. «Es verdad que ahora están viniendo más, pero aquí todo es temporal. Ojalá la cosa siempre se mantuviera así, porque cuando los ilegales se enteran no aparecen más y nosotros trabajamos con tranquilidad. Pero hay que decir la verdad: a ellos les dejan pasar dos mil cosas, los advierten y basta, pero a nosotros, por un detalle, nos crucifican».

Tras ejercer como jurídico de la Oficina Nacional de Administración Tributaria (ONAT), Rolando León Pérez decidió unirse a las filas del cuentapropismo, y ya pasaron cuatro años

desde que comenzó a manejar una motoneta. Le pregunto por los choferes ilegales y me responde con una sonrisa de resignación: «Qué quieres que te diga, si tal parece que son adivinos, jamás asoman en los días de inspección. O sea, que cuando baja la marea regresan, se parquean en donde les plazca, se llevan nuestro pasaje y, como muchos, se arriesgan a una multa mínima en comparación con las nuestras».

«Saque la cuenta: por un impago de la piquera —que son 30 pesos mensuales, y se supone tengamos de plazo desde el primero hasta el día 10 de cada mes, aunque nos exigen mucho antes— te sancionan con 700 pesos, y los que no tienen papeles viven ajenos a estos compromisos: casi todo es ganancia para ellos. El fisco se paga, ¡y muy bien!, y así cumplimos como contribuyentes a la solvencia del territorio. Pero todo tiene que ser recíproco, lo mismo en el referente a la protección legal que al cumplimiento de nuestras obligaciones».

Ante las dudas y el cuestionamiento de métodos y formas de hacer valer la ley, el vicepresidente del CAM en Santa Clara aclaró que la punta de la lanza de este nuevo empeño radica en la aplicación del Decreto 313 del Consejo de Ministros, dictado el 18 de junio de 2013, cuya inmediata ejecución habría evitado una avalancha de infracciones.

Este documento refiere los procedimientos que se deben seguir con los bienes muebles ocupados en procesos confiscatorios administrativos o penales, y especifica que tales ocupaciones se realizan en correspondencia con la Ley no. 62 Código Penal, la Ley no. 5 Ley de Procedimiento Penal, y por la aplicación de los decretos leyes Sobre Confiscación de Bienes Obtenidos mediante Enriquecimiento Indebido, y Sobre Confiscación por Hechos Relacionados con las Drogas, Actos de Corrupción o con Otros Comportamientos Ilícitos.

«En el municipio ya se definieron las responsabilidades administrativas establecidas en el Decreto 313, en cuyos artículos se regula el traspaso de los medios a favor del Estado, una vez dispuesto el comiso o la confiscación por las autoridades competentes. Existen varios organismos y entidades de

la Administración Central responsabilizados con el depósito, conservación y ocupación de los bienes, que en el caso que nos compete incluyen al CENCOP, adscrito al Ministerio de la Agricultura, para todo lo referente a los equinos y los carretones, y al Ministerio de Industrias, en cuanto a los vehículos automotores», explicó Sánchez Villalobos.

La confianza en el novedoso sistema de control podría resquebrajarse en manos de la opinión pública, sobre todo, cuando muchos saben que solo en la piquera ilegal de coches que opera en el Callejón de Lubián, al costado de la Catedral, se han impuesto más de 800 multas con un elevado índice de incumplimiento y reiteración. Sin embargo, la recién creada Comisión estableció una plataforma digital que podrá llevar las estadísticas y datos actualizados de los infractores, lo que supone una evidente evolución respecto a las estrategias de antaño.

Cuba apunta la proa al orden y la eficiencia, pero si la autoridad se balancea sobre una cuerda floja, el que viola la ley no encontrará oposición efectiva. Al César lo que es del César, y al ilegal, lo que le corresponde: control y disciplina.