

PRESENCIA DEL TRABAJO POR CUENTA PROPIA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN CUBA

Julio Cesar Fariñas Pérez

El trabajo por cuenta propia en Cuba ha experimentado a lo largo de estas cinco décadas una inestabilidad económica, política, social y jurídica. En la década de los años 90 del siglo XX y bajo la presión de una crisis estructural de la economía nacional, se comienza una apertura moderada a partir del año 1993 que tiene su clímax en el año 2010 con la aprobación de una norma jurídica que reconoce 181 actividades autorizadas, que en 2013 ascienden a 201.

Esta alternativa económica puede definirse conceptualmente como “todas aquellas actividades desarrolladas por agentes económicos, fuera de los dos sectores sociales fundamentales de la economía socialista, el estatal y el cooperativo (...) estaría dentro de lo que es el sector privado, aunque sólo constituye una parte de éste, dado que en la sociedad cubana opera también el mixto, resultado de asociaciones entre el capital extranjero y estatal nacional, el campesinado individual, entre otras figuras privadas que no son cuentapropistas” (Pérez Izquierdo, Oberto Calderón, & González Rodríguez, 2003).

Con la llegada a La Habana de los barbudos, en enero de 1959, la realidad económica de la actividad privada en la isla se fue gradualmente violentando. Ante la no compatibilización de esta forma de gestión y de manejo de la propiedad con la nueva sociedad que se construía en la nación, el naciente Estado socialista, poco a poco y bajo disímiles justificaciones económicas, jurídicas, sociales y sobre todo políticas, fue de forma progresiva creciendo en tamaño y poderío mediante la absorción de propiedades (*industrias, pequeñas y medianas empresas y otras*) ya constituidas. Procesos como la nacionalización de propiedades extranjeras,¹ la confiscación de bienes malversados,² la primera Ley de Reforma Agraria,³ la segunda Ley de Reforma Agraria⁴ y otros, aceleraron la estructuración del nuevo Estado en detrimento de las formas de propiedad (*como la privada, la mixta*) consideradas no compatibles ideológicamente con el socialismo.

En tanto la economía nacional primero presentó un carácter mixto, compuesta por el sector estatal,⁵ las cooperativas y el sector privado.⁶ Más adelante aparece el establecimiento de normas para realizar la distri-

1. En 1960 se llevó a cabo el Proceso de Nacionalización de las empresas extranjeras, la mayoría pertenecientes a grandes capitales estadounidenses. La nacionalización comenzó con las refinerías de petróleo a mediados de 1960 y se extendió al resto de las empresas extranjeras mediante la Ley 890 de octubre de 1960.

2. La confiscación de bienes malversados se realizó a las personas nacionales relacionadas directa o indirectamente con el régimen de Batista.

3. La Primera Ley de Reforma Agraria, se promulgó en mayo de 1959, acción que eliminó la propiedad latifundista y redistribuyó aproximadamente el 67% de las tierras a los pequeños agricultores y el Estado; así mismo se creó el sector estatal en la agricultura, que pasó a controlar alrededor del 40% de las tierras (Díaz Vázquez, 2011).

4. La Segunda Ley de Reforma Agraria, se promulgó en octubre de 1963, tuvo un marcado carácter socialista, y estuvo orientada a eliminar las relaciones capitalistas de producción en la agricultura.

bución de alimentos y otros bienes, a partir del año 1962 y la posterior Ofensiva Revolucionaria,⁷ hechos que redujeron considerablemente los tipos de actividades privadas e individuales y fueron despojando así al mercado, en la práctica, de casi todas sus funciones económicas.

Cierto es que no desapareció de manera generalizada esta forma de gestión y de propiedad. Su permanencia activa en la nación ha estado presente a lo largo de estas difíciles jornadas, en actividades como el transporte, las prácticas de profesionales calificados, la gastronomía y en mayor medida la actividad agrícola, junto a otras.

El comportamiento irregular de esta práctica tuvo momentos que se pueden definir como críticos. En el año 1989 (a las puertas del derrumbe del Campo Socialista y la posterior crisis estructural de la nación), el peso relativo de los fondos básicos estatales en la economía eran: en la agricultura, 92%; en la industria, la construcción, el transporte (excepto un pequeño grupo de operadores privados), el comercio mayorista, minorista y exterior, así como en la banca, 100% (CIP, 2009).

Dos fenómenos detonaron la apertura progresiva de la actividad privada, particularmente el trabajo por cuenta propia, como una alternativa económica, viable y digna para los cubanos y para el fortalecimiento de la economía nacional. El primero de carácter estructural se refiere a las deformaciones estructurales no resueltas por las estrategias de desarrollo asumidas hasta 1989 o creadas al calor del fracaso de esas estrategias, y el segundo, ligado al anterior pero de corte más coyuntural, la caída del sector externo, tras el derrumbe del Campo Socialista y de las estructuras eco-

nómicas, financieras y comerciales que ofrecían abiertas ventajas al consumo nacional. Así comenzó el llamado “Período Especial.”

El trabajo por cuenta propia en Cuba ha demostrado en su forma general, ser una actividad económica privada eficiente, distando en resultados cuantitativos y cualitativos de las entidades empresariales del sector estatal, donde la ineficiencia, la corrupción y otros males flagelan constantemente la posibilidad de prosperidad. Este constituye un mal que lamentablemente se ha generalizado en todas las regiones y sectores de la nación, debido a causas objetivas y subjetivas que no constituyen objeto de esta investigación.

EL CAMINO Y LOS TROPIEZOS DE LOS EMPRENDEDORES

El primer registro legal encontrado que norma la actividad por cuenta propia en Cuba es el Decreto Ley No. 14/78.⁸ En su contenido se ordenan las formas, vías y actividades que se permiten entonces en la isla.

En el año 1993 se promulgó el Decreto Ley No. 141,⁹ referente a la autorización del trabajo por cuenta propia, en el que se normaban las 55 actividades que podían ejercerse, se establecía qué sectores de la población podían realizarlas y los requisitos para hacerlo. Estas aperturas estaban restringidas para los profesionales ya que estos debían tener asegurado el empleo, y se trató de evitar la subutilización del trabajo profesional. No obstante, el 8 de septiembre de 1995 se autorizó su integración, siempre y cuando la actividad por cuenta propia no interfiriera en la actividad profesional que se realizaba y no se practicara la misma dentro del cuentapropismo. En este mismo período se aprobó la elaboración y venta de alimentos y bebidas por cuenta propia; de esta forma se permite

5. La economía estatal estaba entonces conformada por: las empresas agrícolas e industriales, el comercio mayorista y parte del minorista, los bancos y el transporte (CIP, 2009).

6. El sector privado estaba constituido por: bodegas, kioscos, pequeños talleres, industrias artesanales y productores individuales en el campo (CIP, 2009).

7. Ofensiva Revolucionaria: fue una medida esencialmente dirigida a eliminar al sector de la pequeña burguesía urbana anunciada por Fidel Castro Ruz el 13 de marzo de 1968 (CIP, 2009).

8. Decreto-Ley No. 14/78 del Consejo de Estado, aprobado el 3 de julio de 1978, que regulaba la actividad por cuenta propia bajo el nuevo sistema económico.

9. Se hace referencia al Decreto-Ley No. 141/93 del Consejo de Estado de la República de Cuba, con el nombre: “Sobre el ejercicio del Trabajo por Cuenta Propia”, aprobado el 8 de septiembre de 1993.

la inauguración de lugares con distintos tamaños y características. De esta forma ascienden a 117 las actividades, relacionadas sobre todo con los servicios de transporte, reparación de vivienda, vinculadas a la agricultura y aquellas para la ayuda familiar. En el año de 1996, se extendió el cuentapropismo mediante la Resolución Conjunta No. 1 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) y del Ministerio de Finanzas y Precios (MFP) sobre el ejercicio del Trabajo por Cuenta Propia, en donde se definieron el número de actividades autorizadas y el objetivo central de su impulso.

En el año 1997 se promulgó también un decreto que permitía el arriendo de viviendas, habitaciones o espacios, hecho que respondió a la difícil situación de la vivienda en la entonces Ciudad de La Habana, además de constituirse en una alternativa para captar las divisas del turismo.

La llegada del año 2000, comienza mostrar una mejora relativa en cuanto a los resultados económicos, este elemento hace tomar un nuevo rumbo que implicó un serio trabajo para promover la gestión empresarial y la dirección de la economía; de esta manera se acentuó la recentralización en la toma de decisiones. El trabajo por cuenta propia autorizado, sufrió oscilaciones a las que siguieron tendencias a su reducción. Luego de alcanzar 156 000 licencias para realizar estas actividades en 1999, a finales de 2007 sólo existían 138 000.

Como parte del Proceso de Actualización del Modelo Económico y Social cubano, el trabajo por cuenta propia, alcanza mayor notoriedad al ser redefinido como una alternativa de empleo viable, segura y políticamente aceptada, a partir de julio de 2010.¹⁰ La legislación vigente que regula la actividad data del año 2013.¹¹ Esta suprimió algunas actividades que no rin-

dieron el fruto esperado y abrió camino a otras como el agente postal y el de telecomunicación.

Con el reordenamiento de la actividad por cuenta propia, según informaciones publicadas, esta modalidad se incrementó de 147 mil en 2010 a más de 483 mil trabajadores en 2014, reportando elevados beneficios en la producción de bienes y servicios, y validándose como fuente de empleo. Siendo las actividades más representativas la elaboración y venta de alimentos con 57 776 (12,0%), el transporte de carga y pasajeros con 47 733 (9,8%), el arrendamiento de viviendas, habitaciones y espacios con 29 952 (6,2%), así como la contratación de trabajadores asociados fundamentalmente a las gestiones anteriores con 91 978 (19,0%) (Vega Muguercia, 2014). El Anexo 1 indica las actividades por cuenta propia vinculadas al sector del transporte y que su aprobación son competencia de las Direcciones de Trabajo a nivel Municipal (MTSS) y de la Unidad Estatal de Tránsito del Ministerio del Transporte (MITRANS).

Según las informaciones estadísticas ofrecidas por funcionarios del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS), en un programa televisivo efectuado en el mes noviembre del 2016, el trabajo por cuenta propia crece en la isla de forma significativa, con el registro de 518 479 personas asociadas hasta agosto de 2016, 361 108 más que en 2010 cuando se amplió la cantidad de oficios y labores aprobados en el área privada. De esa cantidad 159 563 son jóvenes (31,8%) y 162 872 mujeres (31,4%), mientras que 84 109 son trabajadores asalariados (16,2%) y 60 897 jubilados (11,7%).

El futuro de Cuba, según la proyección de los documentos emitidos por en el VII Congreso del Partido Comunista de Cuba (PCC), pretende la construcción de una sociedad socialista próspera, sostenible y sustentable. Aunque se reconoce el contexto de hetero-

10. Decreto-Ley No. 274/10, No. 275/10, No. 277/10 y No. 278/10 del Consejo de Estado, publicados en la Gaceta Oficial de la República de Cuba No. 011 Extraordinarias Especial del 1 de octubre de 2010. Resoluciones No. 32/10, No. 33/10 y No. 34/10 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS); Resolución No. 399/10 del Ministerio de Transporte (MITRANS) y Resoluciones No. 286/10, No. 287/10 y No. 288/10 del Ministerio de Finanzas y Precios (MFP), publicadas en la Gaceta Oficial de la República de Cuba No. 012 Extraordinaria Especial del 8 de octubre de 2010.

11. Resolución No. 41/13 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, "Reglamento del ejercicio del Trabajo por Cuenta Propia" aprobada el 22 de agosto de 2013 y Resolución No. 42/13 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social del 22 de agosto de 2013.

gencia de formas de propiedad y de gestión, y el papel y las funciones de los principales actores económicos, se cimienta como esencial el lugar primero que ocupan las relaciones de producción socialista y del Estado en los diferentes niveles de dirección.

En el documento denominado “Conceptualización del Modelo Económico y Social Cubano de Desarrollo Socialista,” uno de los elementos más peligrosos a juicio de este autor reside en el artículo 176: “El ejercicio de los derechos de propiedad privada sobre determinados medios de producción se enmarca en normas que regulan los límites de la concentración de la propiedad y la riqueza, bajo los principios y finalidades del desarrollo socialista.” Quizás el planteamiento de esta idea puede generar preocupación a los emprendedores, que con su esfuerzo personal o con apoyo colectivo pueden tener en riesgo parte de sus resultados bajo esta política estatal. La preocupación se transforma en alarma cuando se conoce de la no existencia de normas jurídicas que limiten estos fenómenos, por demás objetivos. Se carece asimismo de una medida cualitativa o cuantitativa que permita medir la concentración de la propiedad o la riqueza, ambos conceptos profundamente abstractos y con un carácter muy relativo.

Por último se plantea que los emprendedores, definidos como actores económicos, son un elemento complementario, facilitador del bienestar, canalizador de potencialidades productivas y que por tanto aportan al desarrollo social, sin embargo es el Estado el garante y responsable de este proceso.

La preocupación más profunda de aquellos actores económicos que funcionan hoy al margen (relativo) del sector estatal, reside en el carácter temporal de la permisión de las prácticas económicas. El sistema social, económico y político que se construye en la isla, aparta en su esencia la existencia de la propiedad privada. Su permanencia hoy dentro de la escena económica responde a una necesidad objetiva, ante la incapacidad demostrada por el Estado de asumir todas las funciones y la carencia de elementos materiales, tecnológicos y otros que garantizan la realización de los bienes.

Una posible estabilización de la economía nacional vista mediante un crecimiento ascendente y prolon-

gado del PIB, por encima del 2% anual y el respectivo fortalecimiento de las estructuras estatales, pondrían quizás en riesgo la actividad por cuenta propia como ha sucedido en ciclos anteriores.

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD POR CUENTA PROPIA EN CUBA 1959–2016

El comienzo de la Revolución Cubana del año 1959, contrae considerablemente la presencia física de los trabajadores privados dentro de la actividad económica doméstica. En sus inicios los procesos de confrontación entre el nuevo sistema socio-político que se construía y esta forma de gestión y tenencia de la propiedad, fueron profundamente antagónicos. La nueva ideología que se articuló, se apegó a prácticas de pensamiento y actuación radicales, importados de los países que componían el denominado Campo Socialista. La presencia mayoritaria de la propiedad estatal, regía el nuevo orden instaurado, el combate contra la propiedad privada foránea y doméstica fue severo.

Las informaciones estadísticas oficialistas, develan que en 1970, tras once años de economía socialista y en ocasión del Censo de Población y Viviendas, la actividad privada en la isla, agrupaba a 300 100 trabajadores (12,46% del total de ocupados) y de ellos 30 000 (1,25% del total de ocupados) correspondían a los registrados como trabajadores por cuenta propia. Desde el punto de vista cuantitativo, las décadas de los 70 y los 80 del pasado siglo XX, muestran los indicadores más bajos. El valor promedio de los trabajadores asociados al sector privado de la economía, durante los años 80, alcanza los 218 100 trabajadores (6,25% del promedio total de ocupados), siendo el año 1981 el de resultado más discreto con 204 100 (7,11% del total de ocupados), siendo este último el valor más bajo alcanzado durante los años de economía socialista.

El arribo repentino pero inevitable al Período Especial, hizo cambiar la concepción que hasta el momento las autoridades políticas tenían sobre la actividad privada. En el año 1993 se abre la posibilidad de constituirse como trabajador por cuenta propia, bajo el precepto institucional de contribuir al desarrollo nacional e impulsar a través de sus contribuciones al financiamiento de la obra que se profesa en Cuba. Ya

en 1995 la cantidad de trabajadores vinculados a la actividad por cuenta propia ascendía a 138 100 personas, siendo este registro cuatro veces mayor que el que se tenía en 1970.

Hasta el año 2005, el crecimiento en su forma generalizada puede describirse como regular y ascendente, alcanzando los 169 400 trabajadores vinculados a este tipo de actividad, mientras que el trabajo privado en general agrupaba a 665 600 trabajadores. La vuelta hacia un modelo centralizado de economía, acompañado de una leve mejoría en el plano económico y financiero a partir de nuevos vínculos comerciales con el exterior, caracterizó el período de 2006 al 2010. En estos cinco años, la actividad no estatal en general y los trabajadores por cuenta propia en particular descienden cuantitativamente. En el año 2007 la cantidad de ciudadanos y ciudadanas vinculadas a

la actividad por cuenta propia era similar a los valores que se alcanzó en los años 90 cuando inició la puesta en marcha del trabajo (138 400 trabajadores por cuenta propia), sin embargo, el total de ocupados en la economía era superior (en este período superaba los 4 867 600 trabajadores).

El denominado Proceso de Actualización del Modelo Económico Cubano, impulsa la práctica de actividades por cuenta propia, en 2011 primero con 181 y luego en 2013 con 201 actividades permitidas. Desde la apertura formal y legal de esta actividad no estatal, bajo una concepción política e ideológica diferente a la forma en la que se venía realizando, la tasa de crecimiento de los implicados en este importante sector de la economía, ha experimentado hasta el 2016 un crecimiento promedio anual de 1,4%.

Figura 1. Comportamiento de la Actividad Privada en Cuba (1970–2016)

Años	Total de ocupados en la economía	Tasa de crecimiento anual de los ocupados en la economía		Tasa de crecimiento anual de los trabajadores privados		Tasa de crecimiento anual de los trabajadores por cuenta propia	
		Trabajadores privados	%	Trabajadores privados	%	Trabajadores por cuenta propia	%
1970	2408,9			300,1	12,5%	30,0	1,2%
1981	2867,6	1,19		204,1	0,7	46,5	1,6%
1985	3404,6	1,19		231,3	1,1	39,4	0,8
1987	3555,1	1,04		216,9	0,9	32,8	0,8
1988	3740,6	1,05		209,3	1,0	28,6	0,9
1989	3870,2	1,03		229,1	1,1	25,2	0,9
1995	3591,0	0,93		325,8	1,4	138,1	5,5
1996	3626,7	1,01		316,5	1,0	120,0	0,9
1997	3705,2	1,02		363,3	1,1	129,2	1,1
1998	3753,6	1,01		418,1	1,2	112,9	0,9
1999	3821,3	1,02		491,4	1,2	156,6	1,4
2000	3843,0	1,01		514,6	1,0	153,3	1,0
2001	3968,9	1,03		584,8	1,1	152,3	1,0
2002	4024,1	1,01		593,8	1,0	152,9	1,0
2003	4607,0	1,14		649,1	1,1	151,0	1,0
2004	4641,7	1,01		667,6	1,0	166,7	1,1
2005	4722,5	1,02		665,6	1,0	169,4	1,0
2006	4754,6	1,01		609,0	0,9	152,6	0,9
2007	4867,6	1,02		589,5	1,0	138,4	0,9
2008	4948,2	1,02		602,1	1,0	141,6	1,0
2009	5072,4	1,03		591,3	1,0	143,8	1,0
2010	4984,5	0,98		589,4	1,0	147,4	1,0
2011	5010,2	1,01		928,5	1,6	391,5	2,7
2012	4902,2	0,98		1005,3	1,1	404,6	1,0
2013	4918,8	1,00		1064,2	1,1	424,3	1,0
2014	4969,8	1,01		1147,0	1,1	483,4	1,1
2015	4860,5	0,98		1185,8	1,0	499,0	1,0

Nota: Se resaltan los valores que reflejan una estabilidad o decrecimiento del indicador

Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados en los *Anuarios Estadísticos de Cuba* (1970–2015).

ORDENANZA ACTUAL DE LA ACTIVIDAD POR CUENTA PROPIA

La actividad por cuenta propia en Cuba, está regulada entre otras por las Resoluciones No. 42 y No. 43 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS). En estas normativas se relacionan las actividades permitidas, así como la documentación que los ciudadanos deben presentar y los procesos que deben efectuar.

Además, existe un conjunto de normas complementarias que ordenan elementos de sustancial importancia para la estabilidad de la actividad y de los ciudadanos y ciudadanas que lo realizan, como la ordenanza fiscal, el régimen de seguridad social, la contratación económica entre las partes y otros asuntos.

En la isla se reconocen 201 actividades, listadas por un documento oficialista donde se especifica el contenido y alcance de estas prácticas individuales. Veintidós de las labores permitidas son exclusivas de las provincias La Habana (22¹²), Artemisa (2¹³) y Mayabeque (2¹⁴).

Cada una de las actividades aprobadas guarda relación con diferentes entidades, organismos, instituciones y otros entes pertenecientes al aparato estatal cubano. Y aunque las direcciones de Trabajo en cada uno de los municipios ordenan el proceso de constitución de los nuevos trabajadores por cuenta propia, en algunas de las actividades se requieren pasos intermedios que implican la participación, evaluación y/o aprobación de otras direcciones, empresas, unidades

estatales, oficinas, grupos empresariales y/o los consejos de la administración de los territorios.

Pueden ejercer el trabajo por cuenta propia los ciudadanos cubanos y extranjeros residentes permanentes en Cuba, mayores de 17 años que cumplan los requisitos establecidos para ello en la ley. La autorización para el ejercicio es personal e intransferible.

Los trabajadores por cuenta propia pueden comercializar sus productos y servicios a entidades estatales, dentro de los límites financieros que éstas tengan establecidos, debiendo extenderles un escrito (*factura*) donde se acredite la actividad realizada y la cuantía cobrada.

LA ACTIVIDAD POR CUENTA PROPIA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

El transporte es una actividad del sector terciario,¹⁵ entendida como el desplazamiento de carga o pasajeros de un lugar a otro en un vehículo que utiliza una determinada infraestructura. Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor desarrollo ha tenido en los últimos dos siglos, como consecuencia directa de la industrialización, el aumento del comercio y de los desplazamientos humanos a escala nacional e internacional, y los adelantos técnicos que se han generado y que han resultado en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes.

En el año 2015, según informaciones ofrecidas por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) de la República de Cuba, el sector del transporte ocupaba en tercer puesto dentro de las actividades por cuenta propia de mayor popularidad en la isla, mien-

12. De competencia de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana: Servicio de paseo de coches coloniales, Anticuario, Habanera, Cartomántica, Artista de danza folklórica, Grupo musical “Los mambises”, Caricaturista, Vendedor de flores artificiales, Pintor callejero, Dandy, Peluquera peinadora de trenzas, Pelador de frutas naturales, Dúo de danza “Amor”, Pareja de baile “Benny Moré”, Exhibición de perros amaestrados, Dúo musical “Los amigos”, Figurantes, Peluquero tradicional. De competencia de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana y el Grupo Empresarial PALCO: Contratista privado. De competencia del Consejo de la Administración Provincial del Poder Popular de La Habana: Elaborador vendedor de alimentos y bebidas mediante servicio gastronómico del Barrio Chino. De competencia de las Direcciones de Trabajo municipales: Vendedor mayorista de productos agropecuarios, Vendedor minorista de productos agropecuarios.

13. De competencia de las Direcciones de Trabajo municipales: Vendedor mayorista de productos agropecuarios, Vendedor minorista de productos agropecuarios.

14. Ídem.

15. La economía se estructura en tres sectores: primario, secundario y terciario. El sector primario comprende todas aquellas actividades que guardan relación con la agricultura y la minería, el sector secundario se refiere a la industria y las construcciones; y el sector terciario agrupa todas aquellas actividades definidas como servicios.

tras que de forma cuantitativa se encontraba entre las 10 primeras.

En las normas jurídicas que regulan la actividad no estatal en el sector del transporte en la isla presentan bajo la competencia del MITRANS, se orden 15 actividades (11 de motor y 5¹⁶ de tracción animal y humana). Pero no solo esos oficios sustentan el movimiento efectivo del sector, existen otras 23 actividades que de forma indirecta participan, pues garantizan el aseguramiento de los medios y procesos intermedio que necesariamente se debe cumplimentar para el funcionamiento sistemático, efectivo y seguro de esta labor.

El sector del transporte privado, se comporta en cuanto a su composición y presencia, de forma irregular por toda la isla. Por lo general los municipios cabecera (capitales provinciales) en toda la región nacional la presencia de medios de transporte tiene similar comportamiento.

Para garantizar el movimiento interno en las principales ciudades de toda Cuba se utiliza el bici-taxi, el coche o carretón de caballo, motocicletas y motonetas (ciclomotores con capacidad entre 4 y 10 pasajeros). Mientras que para el transporte intermunicipal e interprovincial es más frecuente el uso de los automóviles y los camiones.

Aunque la mayoría de los vehículos utilizados en esta actividad datan de la década del 50 y 60 del pasado siglo, el estado técnico de estos equipos suele ser por lo general bueno; la innovación constante distingue la práctica cotidiana, ante la carencia de surtidos y la necesidad de mantener “andando”¹⁷ el medio que garantiza el sustento económico. Se realizan adaptaciones de maquinarias modernas y de fabricantes diferentes, se acondicionan con medios actuales (*modernos*) pero manteniendo el armazón o estructura original, tal cual lo exige la ley.

Por tanto se pueden observar transitando por las vías públicas y ofreciendo servicios, verdaderos Frankenstein con ruedas; Chevrolet de los años 50 y 60 con

motores de autos marca Fiat, Kia, Daewoo u otros de fabricación moderna, además lucen un sistema de enfriamiento que permite apelar el intenso calor que castiga constantemente a la isla. Audio y televisión digital, asientos de espuma reemplazando los antiguos de muelles y vinil entre otras comodidades y aditamentos estéticos.

Autos marca Ladas, Moskvich y otros de orígenes soviéticos o del Campo Socialista que entraron a la isla en los años 70 y 80 del siglo XX, también se suman a estas novedosas remodelaciones.

Los camiones también se suman a estas modificaciones. Audio, vídeo, clima agradable, asientos reconfortantes, un timbre rústico para desde la parte trasera avisar al conductor cuando se desee realizar una parada y otros muchos elementos técnicos y estéticos, algunos como lujo y otros como cambios necesarios para subsistir o mantenerse dentro de la competencia. Se hace válido agregar que el costo de estos cambios resulta extremadamente elevado en comparación con los niveles de ingresos que perciben los ciudadanos cubanos promedio.

Para el caso particular de los medios de transporte de tracción animal y humana las innovaciones son igual de creativas, necesarias y latentes. Estos medios (bici-taxi, coches y otros) se acondicionaron con audio, para hacer agradable el viaje y la labor del conductor, luces para facilitar el trabajo y evitar un posible accidente, además de hacer único, particular su medio desde el punto de vista estético. Lonas, nailon y otros materiales impermeables son utilizados en los laterales y de forma desplegable como protección ante la lluvia y el sol. Los diseños de estos medios varían en forma y tamaño a la largo de toda Cuba, incluso al interior de una región o provincia, cada uno se ha adaptado a las condiciones, necesidades, medios disponibles, regulaciones de las autoridades y otros factores objetivos y subjetivos.

Desde el punto de vista cultural, estas novedosas ideas han calado en el cubano y despiertan el interés

16. Incluye el Arriero (8) y el Servicio de paseo de coches coloniales (170).

17. Andando: es un término del argot popular utilizado comúnmente por los cubanos y las cubanas para referir un estado técnico aceptable, que permita el funcionamiento correcto y cotidiano.

de no pocos foráneos que desean experimentar a menudo la experiencia de usar algunos de estos medios privados de transporte, algunos de los cuales han desarrollado una estrategia comercial y de marketing, la mayoría de forma empírica, encaminada al sector del turismo y al ofrecimiento de un servicio único y autóctono.

En el caso particular de la capital, La Habana, la presencia de los boteros, es mayor que en el resto de la región. Este medio de transporte garantiza un grupo importante de rutas dentro de la capital. Los denominados almendrones, hacen gala igualmente de transformaciones técnicas y estéticas para garantizar su permanencia en las vías. Tal importancia cultural ha adquirido este alternativo medio de transporte privado, que en algunas latitudes, es considerado sello distintivo de la capital de la isla.

CRÍTICAS DE LA POBLACIÓN A LOS TRANSPORTISTAS

El primero de los elementos objetivos sometidos a claro cuestionamiento es el precio de los servicios prestados, las cuotas establecidas para cada distancia y medio, así como la forma rígida de negociar en el momento de ofrecer sus servicios, pues para el ciudadano cubano promedio cuyo salario mensual asciende a 687 CUP, según la información de la Oficina Nacional de Estadística e Información (ONEI), aunque existen ciudadanos cuyo nivel de ingreso es inferior, recordemos que el salario mínimo asciende a 250 CUP) las cifras clasifican como altas, por tanto la concurrencia hacia esta salida en ocasiones suele ser limitada.

Como deficiencia subjetiva se alega el trato poco adecuado de quienes realizan el servicio (aunque esto no es generalizado) y la no existencia de una cultura de cliente que permita la protección real del consumidor y el sucesivo aporte a la calidad futura del servicio.

CONFLICTOS DE INTERÉS ENTRE LAS FORMAS ESTATALES Y EL SECTOR PRIVADO DEL TRANSPORTE

La regulación estatal sobre el sector transporte se ha ejercido de forma directa e indirecta. El estado puede regular mediante normas jurídicas la actividad, protegiendo intereses y de forma cooperada contribuir al

desarrollo del sector transporte y a su funcionamiento sistemático. Pero además puede constituirse como un competidor más, esta variante en el caso particular de Cuba es una alternativa, injusta, desleal y desigual, pues el estado posee grandes ventajas, técnicas, económicas, políticas, jurídicas, de infraestructura y otras, mientras que la actividad no estatal, sólo posee limitaciones. Por tanto bajo este escenario, cualquier confrontación directa favorece al ente más fuerte, el estado.

En diferentes regiones del país se han suscitado algunas diferencias donde se ponen de manifiesto estos elementos. Provincias como Las Tunas, Sancti Spíritus y La Habana, emitieron durante el año 2016 medidas aprobadas por los Consejos de la Administración Provincial, encaminados a regular los precios que establecen las personas que realizan la actividad no estatal en el sector del transporte. Se establecen así precios máximos a pagar por los usuarios, en correspondencia con el vehículo—ya sean camiones, coches, motocicletas, bici-taxis, autos y otros—y las rutas. Estas provincias realizaron estudios con la participación de académicos, funcionarios públicos, porteadores privados y población en general para determinar los valores adecuados.

En la ciudad de Santa Clara en febrero de 2017 un grupo de transportistas articularon un paro ante su inconformidad por la medida tomada de restringir la cantidad de pasajeros a transportar. La respuesta de las autoridades fue rotunda, en menos de dos horas, se refuerza la ruta que cubren los transportistas y a pesar de la crisis energética que por entonces enfrentó la isla, los medios de transporte estatales hacían fila. El Estado se comportó como un competidor más y en apenas 6 horas aplastó sus seguidores y consiguió que estos acataran progresivamente la norma establecida.

Podrán quizás existir eventos similares, que generen igual o mayor impacto mediático, pero se debe entender que hasta tanto los trabajadores por cuenta propia no se constituyan como una fuerza económica sólida, consolidada y organizada, no lograrán ejercer una presión real sobre su contraparte como competidores y como decisor de políticas, el sector estatal de la economía.

Todo lo relatado resalta un cuestionamiento: ¿Y el mercado de oferta y demanda del que habla a menudo el diputado Marino Murillo Jorge¹⁸ en sus intervenciones ante la Asamblea Nacional del Poder Popular (ANPP), cuando evalúa el “avance” de los cambios en la isla?

EL DIFÍCIL CAMINO QUE LLEVA AL SECTOR PRIVADO DEL TRANSPORTE EN CUBA

De las 201 actividades por cuenta propia permitidas, las vinculadas al sector del transporte son quizás las que para su práctica necesitan mayor capital inicial. El costo de los medios asociados a esta actividad son altos en el mercado informal y muy altos en el mercado formal o estatal. Para iniciarse como cuentapropista en este sector es necesario vencer condiciones de partida.

Pueden unirse aquellos que poseen algún medio de transporte motor (*automóvil, camión y otros*) o los que poseen la cantidad suficiente de dinero para adquirir un medio de transporte en cualquiera de los mercados antes definido. Es cierto que la rentabilidad de esta actividad es bien diferente según el medio utilizado, la localización geográfica y otros.

El acceso a las partes y piezas de repuesto, en el caso particular del transporte motor de carga y de pasajero, constituye una de las mayores limitantes y por tanto reclamo de los cuentapropistas de este sector. La escasez reiterada, los elevados precios, la mala calidad, la ausencia de facilidades de pago mediante créditos u otros mecanismos de financiamiento, son algunas de las tantas dificultades que se reclaman.

Recordar además que la inversión extranjera destinada a la actividad no estatal, en particular al trabajo por cuenta propia está prohibida, por lo tanto todo recurso legal que corre hacia este sector debe provenir de la economía doméstica, donde el salario promedio mensual actual de un ciudadano cubano apenas rebasa los 27 CUC.

Parece pues una oportunidad restringida, una opción abierta no para todos los cubanos, sino para aquellos

que poseen una base inicial capaz de costear el gran salto inicial. La posibilidad existe, está abierta pero la realidad de la economía cubana limita la implicación de un grupo mayor de ciudadanos a estas prácticas.

Es esta, entre otras, la causa de un fenómeno poco estudiado y declarado, que en el sector del transporte se ha desarrollado peligrosamente en los últimos años. Se trata de la presencia creciente de trabajadores contratados, personas pactadas que realizan el trabajo, mientras los dueños de los medios de transporte, bajo cierta periodicidad reciben una cuota de dinero acordada. Aunque desde el punto de vista legal no se permite tal acción, el intrépido cubano una vez más ha encontrado una vía para hacer correr esta realidad.

Otro de los fenómenos igualmente interesante asociado a las problemáticas de género en la isla, es la abrumadora presencia de hombres en la práctica de esta actividad. Más del 95% de las personas asociadas directamente a las actividades del sector de transporte privado, son hombres. En estudio realizado por el Instituto Cubano de Economía Aplicada (ICEA), se arroja como resultado final, la presencia de criterios machistas sobre estas actividades incluso dentro población femenina. Criterios sexistas como la necesidad de fortaleza física, son considerados criterios de selección para el ejercicio de esta labor. Patrones heteronormativos, establecidos como parte de la cultura machista y sexista limitan la capacidad física y mental de las mujeres y su potencial para realizar una labor o tarea determinada. Se aprecia además una cultura machista enraizada en una sociedad cubana, libre de analfabetismo, pero llena de prejuicios aún, sobre el papel de la mujer y los derechos de las personas LGBTIQ en la isla.

SOBRE LA VENTA DE AUTOS EN CUBA

Para las ciudadanas y los ciudadanos cubanos que pretenden aventurarse a la actividad privada en el sector del transporte y no poseen los medios necesarios para hacerlos, existen dos vías, para hacerse de un equipo de motor en la isla. La primera y la más utilizada, es recurrir a la opción de compraventa de autos usados (en el año 2011, se autorizó la compraventa

18. Presidente de la Comisión de Implementación de los Lineamientos de la Política Social del Partido y la Revolución.

de automóviles usados entre ciudadanos cubanos) y la segunda, adquirir este equipo a través de las agencias estatales que brindan tal servicio.

Desde el 19 de diciembre de 2013, se abolió la restricción que exigía tener permiso gubernamental para adquirir un vehículo y desde la entrada en vigor de la medida, cualquier cubano tiene el derecho de comprar un coche. De esta manera y después de 51 años de restricciones en el mercado interno, arranca la venta de autos.

Los autos (de segunda mano y nuevos) solo los vende el gobierno, los precios en Cuba distan de los de otros países: por ejemplo, un Peugeot 508 en una de las salas de ventas de La Habana figura a US \$262.000,¹⁹ es decir, ocho veces más de lo que cuesta en Reino Unido. Y el sobre precio no sólo corre para autos nuevos. Un Peugeot 206 con cinco años de explotación, puede costar fácilmente unos US \$85.000.

El gobierno argumenta que una porción importante de los beneficios de las ventas irá a renovar el sistema de transporte público de la isla e insiste en que esa es la prioridad.

INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

El sistema de transporte requiere de la articulación efectiva de varios elementos, para la práctica de esta actividad y sus beneficios: el vehículo²⁰ como instrumento que permite el traslado de personas o cargas de un lugar a otro; el operador de transporte, como persona encargada del manejo del vehículo; las normas y leyes que dictaminan la manera de trasladarse de un lugar a otro; y la infraestructura como canal efectivo para ejercer de forma segura esta práctica.

La infraestructura, se define como el componente material de las condiciones que se requieren para dar vida al sector del transporte. Vías y carreteras para el transporte terrestre urbano, provincial, regional, nacional e internacional, aeropuertos y rutas aéreas para el transporte aéreo, canales y rutas de navegación para el transporte naviero ya sean estos por mar o por ríos

y lagos. Otra parte de la infraestructura son las paradas, los semáforos y todos los elementos que facilitan el desarrollo de la actividad, hacen más comfortable el tránsito tanto para el conductor como para el pasajero y/o seguro en el caso particular de la carga.

El sistema de infraestructuras asociados a la actividad del transporte en Cuba, se encuentra en estado crítico. La difícil situación económica que ha vivido el país, ha golpeado con severidad el estado de las vías a lo largo y ancho de toda la isla. Incluso la autopista nacional, destinada a constituirse como el principal canal de comunicación vía terrestre de Cuba, apenas pudo rebasar el centro de la isla. Esta importante infraestructura vial apenas llega al municipio Taguasco de la central provincia de Sancti Spíritus.

La carretera central, obra comenzada en mayo de 1927 y concluida en febrero de 1931, muestra un estado técnico reservado. A lo largo de su extenso recorrido de más de 1 135 km, se pueden apreciar tramos donde las irregularidades del asfalto dejan espacios a peligrosos baches. El resto de las vías terrestres urbanas y rurales muestran estado similar. Algunos destinos priorizados, por su importancia estratégica—económica, política, social, cultural, deportiva y otras—gozan de mejor estado, pero la regularidad indica que cerca del 60% de las calles, carreteras y caminos en la isla, presentan dificultades que limitan su correcta explotación (de las Cuevas Toraya, 2011).

En el caso de los municipios no cabecera, comunidades apartadas geográficamente, e incluso en zonas menos metropolitanas en la capital cubana, muestran vías en estado crítico, como por ejemplo San Miguel del Padrón, donde apenas puede transitarse. Señalización, semáforos, alumbrado público, puntos de control e información son igualmente elementos desatendidos ante las crecientes carencias materiales y financieras de una economía que crece lentamente.

Sobre este hecho, las publicaciones estatales son inexistente, solo se ofrecen escasas valoraciones cuyo centro de rotación central, es el periodo especial que enfrenta la isla desde hace más de 25 años.

19. Con US \$200.000 se pueden comprar dos casas en España o una en Francia.

20. Entiéndase como todo medio de transporte de tracción animal o motor que se destina al movimiento de cargas o pasajeros.

REFLEXIONES FINALES

La existencia de la propiedad privada en Cuba, no constituye una libertad real y objetiva. En primer lugar, la ciudadana o ciudadano cubano sólo puede ejercer 201 actividades por cuenta propia, algunas de las cuales están restringidas en cantidad y regiones del país.

Para aquellos que bajo difíciles circunstancias logran mantenerse como trabajador por cuenta propia, las limitaciones suelen ser abrumadoras y recurrentes. A cada paso necesario para garantizar la realización efectiva y sistemática de la actividad, se presenta una problemática, que a menudo se ha de superar, no siempre utilizando métodos y/o vías legalmente establecidas. Una economía subterránea o informal, a menudo alimenta o más bien garantiza la subsistencia de esta alternativa. Y el estado ante la incapacidad de garantizar los procesos y medios necesarios, hace caso omiso de estas situaciones, que a juicio de este autor van en claro ascenso y en detrimento de la economía doméstica.

En el caso particular del sector del transporte, además de ser una actividad profundamente exclusiva, por las condicionantes que impone y la carencia de facilidades por parte del sistema institucional.

A pesar de las difíciles vicisitudes objetivas y subjetivas, esta actividad privada, ha prevalecido a los terribles embates de estos más de 50 años de economía socialista. En menor o mayor medida su presencia se ha hecho latente en todas las épocas vividas. Los escasos recursos, primero la limitante de acceso a medios de transporte y luego los elevados precios establecidos por el estado cubano, la escasez de partes y piezas de repuesto, las malas condiciones en las infraestructuras asociadas al sector; han sido algunas de las muchas limitantes que ha debido enfrentar esta actividad.

Pese a de todo lo antes descrito, el sector privado del transporte, ha brindado sus servicios sistemáticamente, apaleando de forma significativa la difícil situación del transporte en la isla, sobre todo luego de la caída del denominado socialismo real y la caída abrupta de la economía doméstica que desembocó en el “Período Especial.”

Las nuevas modificaciones impulsadas a partir del año 2011 como parte de la Actualización del Modelo Económico Cubano, no han dado una respuesta efectiva a las problemáticas que enfrentan los trabajadores de este sector. La política aplicada se ciñe básicamente a la ampliación del número de licencias permitidas y a otros elementos cuantitativos que distan de las medidas necesarias para hacer estable, efectivo, eficiente, competitivo y duradero este apartado privado.

Pero las estructuras gubernamentales aunque no lo declaran abiertamente y en particular hacia la rama del transporte, dejaron por sentado como elemento conceptual básico en los documentos emitidos por el 7^{mo} Congreso del Partido Comunista de Cuba (PCC), que la propiedad privada se reconoce como un elemento complementario y debe contribuir al desarrollado socialista de la economía.

La filosofía bajo la cual funciona la heterogeneidad de formas de gestión y de propiedad en la isla, es mediante la entrega o transmisión de aquellas cuotas de mercado—entiéndase como grupo o grupos de poblaciones necesitadas de bienes con carácter regular—que las autoridades no son capaces de satisfacer por cualquier causa. La competencia existe bajo condiciones formales, donde el Estado como ente superior y bajo conductas monopolistas en ocasiones maneja la economía.

BIBLIOGRAFÍA

CIP. (2009). Recuperado el 10 de febrero de 2014, de sitio Web Centro de Información para la Prensa (CIP): <http://revolucioncubana.cip.cu/lo-gros/desafios-del-desarrollo-economico/>

de las Cuevas Toraya, J. (2011). *Las siete maravillas de la ingeniería civil cubana*. La Habana: Editorial Científico-Técnica.

- Díaz Vázquez, J. (abril-junio de 2011). “Un balance crítico sobre la economía cubana. Notas sobre dirección y gestión.” *Revista Temas* (No. 66), 123–133.
- Escalante Lara, Z. (1 de abril de 2013). *Pacarina del Sur*. Obtenido de Revista de pensamiento crítico latinoamericano: <http://www.pacarinadelsur.com/index.php>
- Instituto Cubano de Economía Aplicada. (marzo de 2017). *La actividad privada en Cuba y los problemas de género*. La Habana, Cuba.
- Junta Central de Planificación. República de Cuba. (1975). *Censo de Población y Viviendas 1970*. La Habana: Editorial ORBE.
- Mesa-Lago, C. (julio-agosto de 2011). “Cuba, ¿qué cambia tras el VI Congreso del Partido?” *Nueva Sociedad*.
- Ministerio de Finanzas y Precios (MFP) de la República de Cuba. (2 de septiembre de 2013). Resolución No. 353/2013. La Habana, Cuba. *Gaceta Oficial de la República de Cuba*. No. 027 Extraordinaria de 26 de septiembre de 2013.
- Oficina Nacional de Estadística e Información (ONEI). (1982–2016). *Anuario Estadístico de Cuba 1981–2015*. La Habana.
- ONEI. (2015). *Panorama Económico y Social. Cuba 2015*. La Habana.
- Partido Comunista de Cuba. (2016). *Conceptualización del modelo económico y social cubano de desarrollo socialista y el Plan de desarrollo económico y social hasta 2030: Propuesta de visión de la nación, ejes y sectores estratégicos*. La Habana: Editora Política.
- Pérez Izquierdo, V., Oberto Calderón, F., & González Rodríguez, M. (2003). *Los trabajadores por cuenta propia en Cuba*. Obtenido de <http://www.cip.cu.webcip/libros>.
- Vega Muguercia, D. (21 de marzo de 2014). “Una mirada al cuentapropismo en Cuba.” *Cubahora. Primera Revista Digital de Cuba*.

ANEXO NO. 1

Relación de actividades vinculadas al sector del transporte y que su aprobación son competencia de las Direcciones de Trabajo a nivel Municipal (MTSS) y de

la Unidad Estatal de Tránsito del Ministerio del Transporte de la República de Cuba (MITRANS).

No. Act.	Actividad	Descripción
DIRECCIONES DE TRABAJO MUNICIPALES		
8	Arriero	Transporta mercancía con el empleo de mulos o similares.
14	Boyero o carretero	Brinda servicio de transportación y/o arado de la tierra con el empleo de bueyes y otros medios para ese fin.
19	Chapistero de bienes muebles.	Repara o transforma muebles de metal.
44	Electricista automotriz	Brinda el servicio de instalación, mantenimiento y reparación a instalaciones eléctricas de los vehículos automotores.
52	Fregador engrasador de equipos automotores.	Realiza la limpieza, fregado, engrase y lubricación de equipos y partes automotores.
53	Gestor de pasaje en piquera	Gestiona pasajeros para cubrir la capacidad de los vehículos en las piqueras autorizadas para ello por el Consejo de la Administración correspondiente.
55	Herrador de animales o productor vendedor de herraduras y clavos.	Produce, comercializa y coloca, las herraduras a los animales, así como los marca con un hierro candente.
57	Instructor de automovilismo	Imparte cursos teóricos y prácticos sobre vialidad y tránsito a aspirantes de la licencia de conducción o recalificación.
63	Limpiador y comprobador de bujías	Limpia y comprueba las bujías.
75	Operador de compresor de aire, ponchero o reparador de neumáticos.	Opera equipos de compresión de aire y repara neumáticos.
77	Parqueador, cuidador de equipos automotores, ciclos y triciclos.	Brinda el servicio de parqueo y cuidado de equipos automotores o de tracción animal, ciclos, triciclos y embarcaciones, en su domicilio, en los lugares autorizados, o locales arrendados.
81	Pintor automotriz	Aplica esmaltes y pinturas en equipos automotrices.
84	Pintor rotulista	Realiza rótulos de todo tipo, tamaños y colores en objetos o superficies que no incluyen la piel de las personas.
90	Productor vendedor de accesorios de goma	Produce y comercializa accesorios de goma y otros similares (juntas, tacos, suelas de calzado, etc.).
101	Productor, recolector vendedor de hierbas para alimento animal o Productor, recolector vendedor de hierbas medicinales	Produce, recolecta y comercializa hierbas y plantas medicinales, semillas y granos para alimento animal, los que puede preparar como pienso.
112	Reparador de baterías automotrices	Repara y habilita baterías automotrices.
113	Reparador de bicicletas	Brinda el servicio de reparación, pintura, ajuste y mantenimiento de bicicletas.

No. Act.	Actividad	Descripción
121	Reparador de equipos mecánicos y de combustión	Instala, repara y da mantenimiento a equipos mecánicos y de combustión (autos, camiones, motos, etc.).
131	Soldador	Realiza soldaduras en todos los planos sobre metales ferrosos y no ferrosos.
137	Tornero	Tornea y maquina piezas de cualquier material.
145	Trabajador contratado	Trabajador que es contratado por trabajadores por cuenta propia de cualquier actividad o a solicitud de los creadores y artistas, realizando las labores que le asignen en función del desarrollo de la actividad.
156	Chapistero	Chapisteo equipos mecánicos y de combustión a solicitud del cliente, con el empleo de oxígeno y acetileno.
159	Fundidor	Produce y comercializa artículos fundidos.
161	Oxicortador	Corta piezas de metal con gases inflamables (oxígeno y acetileno).

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA CIUDAD DE LA HABANA

170	Servicio de paseo de coches coloniales.	Brinda el servicio de paseo por la ciudad.
-----	---	--

TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS

188	Camiones.	Transporta carga o pasajeros con camión propio o arrendado.
189	Camionetas.	Transporta carga o pasajeros con camioneta propia o arrendada.
190	Paneles.	Transporta carga o pasajeros con medios propios o arrendados utilizando paneles.
191	Ómnibus.	Transporta carga ^a o pasajeros con ómnibus propio o arrendado.
192	Microbús.	Transporta carga o pasajeros con microbús propio o arrendado.
193	Autos.	Transporta carga o pasajeros con auto propio o arrendado.
194	Medios ferroviarios.	Transporta carga o pasajeros con medio ferroviario propio o arrendado.
195	Jeep.	Transporta carga o pasajeros con jeep propio o arrendado.
196	Embarcaciones para el transporte de pasajeros.	Transporta carga o pasajeros con embarcaciones propias o arrendadas.
197	Motos.	Transporta carga o pasajeros en moto propia o arrendada.
198	Triciclos.	Transporta carga o pasajeros con medios propios o arrendados utilizando triciclos.

TRACCIÓN ANIMAL Y HUMANA

199	Carretones.	Transporta carga o pasajeros con medios propios o arrendados utilizando carretón tirado por caballos.
200	Coches.	Transporta carga o pasajeros con medios propios o arrendados utilizando coche tirado por caballos
201	Ciclos.	Transporta carga o pasajeros con medios propios o arrendados utilizando bicicletas.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Resolución No. 42 del 2013 emitida por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS).

a. Resulta interesante la definición o permisión de transporte de carga para los ómnibus, un particular que puede quizás justificarse ante la necesidad tecnológica imperiosa o una incorrecta distribución de tareas y recursos.