

image not found or type unknown



www.juventudrebelde.cu

image not found or type unknown



**El puerto de Santiago de Cuba es el segundo en importancia del país. Autor: Ismael Francisco Publicado: 21/09/2017 | 06:35 pm**

## Una cadena en busca de mejor puerto

Aunque se ejecutan y proyectan inversiones para el mejoramiento de la infraestructura portuaria del país, su deterioro, debido al sobreuso, la obsolescencia tecnológica y la limitada capacidad de algunas radas, junto a problemas organizativos, afectan todavía el engranaje puerto-transporte-economía interna

**Publicado: Sábado 16 julio 2016 | 09:16:32 pm.**

**Publicado por: Roberto Díaz Martorell, Odalis Riquenes Cutiño, Glenda Boza Ibarra, Yunet López Ricardo**

Ya no es una de las grandes *vedettes* informativas del país, como lo fue en tiempos pasados. Y esa ausencia no inspira demasiadas referencias, algunas de las cuales llegaron a ser sarcásticas, como la de un funcionario que en cierto filme cubano, no más entrar de un viaje del exterior, inquiriere por cómo va la cadena puerto-transporte-economía interna.

Pero ese silencio no hace menos importante para el desenvolvimiento y el desarrollo del país a ese engranaje, que padece de viejos y nuevos lastres, incluyendo los derivados de la dura situación económica.

Desde el entorno del segundo puerto en importancia del país, Santiago de Cuba, los directivos implicados y protagonistas reconocen que la cadena ha ganado en organización, planificación, rigor y control, aunque todavía no alcanza a responder con la dinámica necesaria al volumen creciente de importaciones y exportaciones que por vía marítima buscan contribuir al desarrollo local y nacional.

A pesar de cuanto se ha perfeccionado el mecanismo, la realidad cotidiana indica que la economía interna no dispone aún de una infraestructura que le permita recibir, distribuir y absorber el volumen creciente de

mercancías con la misma rapidez con que los puertos pueden operar. Y en estos también existen problemas organizativos y no pocas limitaciones.

JR ofrece una mirada a las realidades de cuatro radas del sur del archipiélago cubano: Isla de la Juventud, Batabanó, Cienfuegos y Santiago de Cuba, donde funciona una dirección del sistema de transportación de carga vía marítima creado para aplicar medidas de organización, control y eficiencia que coadyuven a la disminución de los costos de las operaciones y a la calidad del servicio.

## ¿Puerto seguro?

Las 62 millas náuticas que separan al Municipio Especial de Isla de la Juventud del puerto de Batabanó, en Mayabeque, es la «carretera» principal por donde se mueve la mayoría de los recursos, materias primas, pasajeros y cuanto se quiera o necesite trasladar en ambas direcciones.

Manuel Ramón Moreno Rodríguez, director de la Empresa Portuaria Manuel Porto Dapena, en Isla de la Juventud, explicó que ellos manejan las cargas de todas las instituciones, «porque por aquí se transporta todo lo que entra y sale del territorio».

Aseguró que los resultados de los últimos años son positivos desde el punto de vista de la rentabilidad económica y financiera. Sin embargo, «nuestros muelles de atraque no están en buenas condiciones», comentó.

Entre las principales debilidades, el directivo destaca el mal estado de los almacenes, con capacidad para guardar unas 9 000 toneladas. Hoy se utiliza solo el 50 por ciento por dificultades con la impermeabilización de las cubiertas. «Esa realidad lleva a que el puerto reduzca aún más su limitada capacidad y se afecten los índices de eficiencia», aclaró Raúl Diéguez Domínguez, subdirector general de esa empresa pinera.

Según explicó, en todo ello influye, además, el alto deterioro de los aditamentos portuarios, como los estrobos, parles, paletas.... Los medios de izaje no son los óptimos, ya que no cuentan con una grúa flotante y utilizan una de menor capacidad, que no puede cargar contenedores grandes.

De igual modo expuso que el sistema de defensa portuaria es con neumáticos viejos que ya muestran un mal estado por el efecto del tiempo y el agua. No obstante, en tal sentido informó que ya cuentan con una inversión aprobada. Al referirse al pequeño puerto de Cayo Largo del Sur, dijo que el reducido tamaño de este complejiza también las operaciones.

Un poco más al sudeste del archipiélago, en el puerto de Cienfuegos, uno de los más importantes en el sur de Cuba, que cada año logra manipular un millón de toneladas de mercancías de importación, exportación y cabotaje, se sufren problemas de espacio.

Marino Rodríguez Cárdenas, director de la Empresa de Servicios Portuarios Centro, corroboró que el arribo masivo de buques y las dificultades en cuanto a la disposición física del área para operar con varios al unísono, fue la principal limitación que afrontaron en 2015.

«Entendemos la coyuntura internacional en la cual se realizan compras y el alto valor por cada flete, pero cuando se acumulan muchos barcos no podemos manipularlos. Eso constituye una pérdida para todos. No es un problema de esfuerzo, sino más bien de capacidad». Pero más allá de las dificultades, los portuarios cienfuegueros cumplen e innovan para dar respuesta a las necesidades.

El puerto Guiller món Moncada, de Santiago de Cuba, el segundo en importancia del país, donde se manejan las mercancías que por vía marítima entran o salen de todo el oriente cubano, tampoco escapa a limitaciones de capacidad de espacio y operatividad. De 30 a 35 montacargas y cuatro grúas en 1989, hoy solo cuentan con alrededor de 15 montacargas y una grúa de tierra en activo.

Esos inconvenientes, sin embargo, no impidieron que el Guiller món Moncada alcanzara, a finales de 2015, el record de 1 005 000 toneladas de mercancías manipuladas —una cifra que no se conseguía desde 1989—, de estas 173 900 toneladas son de saquería de importación.

## **Invertir, modernizar**

En el último destino geográfico de la costa sudoccidental mayabequense se encuentra el puerto de Batabanó, uno de los puntos de enlace que garantiza el traslado de recursos y materias primas hacia la Isla de la Juventud y el polo turístico de Cayo Largo del Sur.

Según aseguró a **JR** Julio de Armas Serrano, director de la Unidad Básica de Servicios Portuarios Sur Oeste Batabanó, en esa rada tienen lugar mensualmente alrededor de 70 entradas de tres o cuatro embarcaciones contratadas a la Empresa Navegación Caribe, las cuales van desde Batabanó a Gerona o Cayo Largo del Sur, y de vuelta.

Contrario a lo que ocurre en el puerto pinero, allí se ejecuta una inversión de más de un millón de pesos y el muelle de carga general se repara de manera capital para aumentar su capacidad de transportación con maquinaria de última tecnología, donde se incluye una grúa terrestre.

«Hoy contamos con una capacidad para 45 contenedores, pero las remodelaciones que se llevan a cabo posibilitarán un aumento de hasta 60, pues habrá mayor espacio en el área de operaciones, lo que permitirá realizar la carga y descarga de más barcos simultáneamente y aumentar los ingresos», declaró Serrano.

Desde Santiago de Cuba, el ingeniero Mario Sierra Osorio, director adjunto de la Empresa de Servicios Portuarios del Oriente (ESPO), comentó que «hay proyectos costosos para cambiar la actual situación del territorio, que llevan inversión. Pero los estudios están hechos y a lo mejor más rápidamente de lo que pensamos tienen una solución», expresó.

«Por lo pronto —aclaró— la inversión para la construcción de la nueva terminal multipropósito, con financiamiento chino, a partir de 2018, debe incrementar las posibilidades operacionales, y ahorrarle al país cifras importantes que hoy se gastan por falso flete, que es cuando no se usa toda la capacidad», dijo.

Ante el panorama renovador de las radas de Batabanó y Santiago de Cuba, Diéguez Domínguez, de Isla de la Juventud, recordó que, a pesar de contar con tecnología de avanzada, como es el caso de los montacargas, en el Municipio Especial se necesitan, además, aditamentos portuarios en buenas condiciones. Manifestó, al no avizorarse una inversión en este sentido, que si bien siempre se buscan variantes con lo que se tiene, «se debe mirar con prioridad a la Isla de la Juventud, por ser el mar la principal vía de acceso a este territorio del archipiélago».

## **Casos y cosas de la Isla**

Las particularidades de transportación desde y hacia el Municipio Especial ameritan un tratamiento aparte, que pasa no solo por lo que ocurre en la rada pinera, sino también en Batabanó, e involucra a la empresa encargada de la contratación de los recursos (Transitaria), la entidad transportista (Navegación Caribe) y a los servicios del puerto.

Héctor García Véliz, director de la Unidad Empresarial de Base Transcarga, en Isla de la Juventud, comúnmente conocida como Transitaria, explicó que su entidad trabaja mediante contrato con los clientes, a partir de las demandas de carga al año, algo que se distribuye por meses, y se puntualiza por posibles cambios de fecha, teniendo en cuenta la existencia o no de la mercancía.

«Esta planificación mensual se concilia, a su vez, con Navegación Caribe, que es la empresa que presta el servicio de transporte. Ello se precisa 24 horas antes, para verificar si se cumple o no con los requisitos, según la disponibilidad de embarcaciones y contenedores.

«En el caso específico de la Isla las cargas que se priorizan son las de las empresas Mayorista —que tienen que ver con la canasta básica—, la Productora de alimentos, Comercio, Alimentaria y los piensos de la Agricultura. También reciben tratamiento especial los servicios básicos del hospital y los medicamentos.

Pero para realizar estas operaciones la empresa transportista cuenta con muy pocos medios en la línea fija Gerona-Batabanó, y viceversa. En Batabanó, de acuerdo con la planificación que se hace desde el Municipio Especial, se le prestan los servicios a Gerona, explica el director de la Unidad Básica de Servicios Portuarios Sur Oeste Batabanó, Julio de Armas Serrano.

«En Gerona se realiza el inventario de los insumos que tienen aquí en Batabanó y se establecen prioridades. Nosotros tenemos la misión de recepcionar la mercancía proveniente de entidades de La Habana u otras provincias y montarla en las embarcaciones.

«Los contratos para la transportación de cargas son, únicamente, con Transitaria, empresa mediadora entre las autoridades de la Isla y nosotros», puntualiza.

Si profundizamos en el estado de los medios para la transportación desde y hacia la Isla de la Juventud, encontramos un panorama complejo. Navegación Caribe cuenta solo con 12 embarcaciones: ocho patanas de carga y cuatro remolcadores, según dijo Emilio Domínguez Fuentes, administrador de la Unidad Básica Transportación de Carga de Isla de la Juventud, de la referida empresa.

«El estado técnico de las embarcaciones, en sentido general, es malo. Por ello para este año no estamos en condiciones de dar respuesta, con prontitud, a todas las demandas de las cuatro líneas: Gerona-Batabanó, Batabanó-Cayo Largo del Sur, Cienfuegos-Cayo Largo del Sur y Cienfuegos-Gerona», comentó.

«En 2014 y 2015 trabajamos con un 85 por ciento de disponibilidad, y hoy no están en ningún plan de desarrollo del sector aquí acciones de inversión o mejoras tecnológicas; aunque en el Programa de Desarrollo Integral del territorio se planificó para más adelante —entre 2017 y 2018— una patana y un remolcador polar de cabotaje.

Hoy trabajamos con una embarcación con capacidad para cargar unas 500 toneladas en la ruta fija Gerona-Batabanó, con salidas en días alternos para trasladar carga rodante y otras mercancías.

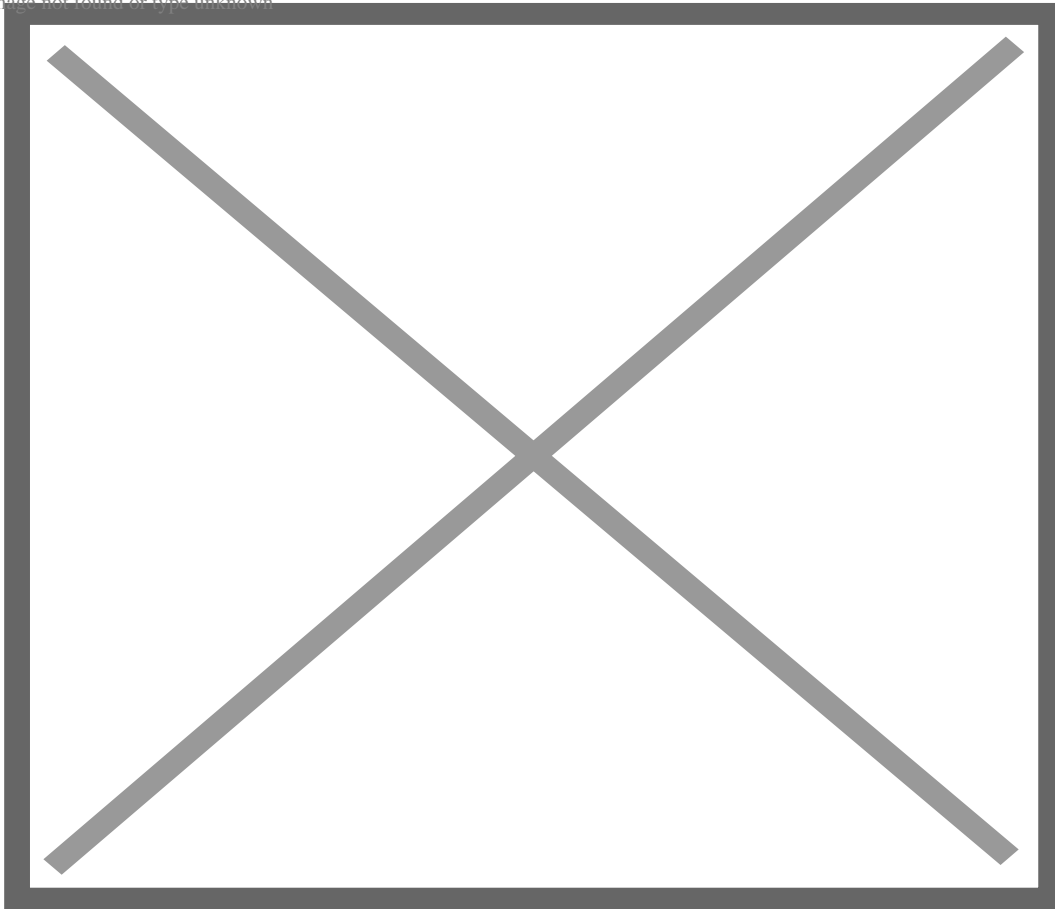
«Afecta que desde Isla de la Juventud solo se traslada para La Habana de manera regular caolín, mármol, cerámica, carbón, y casi siempre se cubre el volumen, pero no el peso. También influye el bajo calado del

puerto de Batabanó, que no permite llenar la embarcación a toda su capacidad», acotó el administrativo.

## El horario anda mal

Tanto en Isla de la Juventud como en Santiago de Cuba, los responsables de organizar la transportación de la mercadería destinada al desarrollo local o para el consumo de la población se quejan de los horarios que tienen las empresas para recibir estos recursos, y lo definen como un lastre de la economía interna.

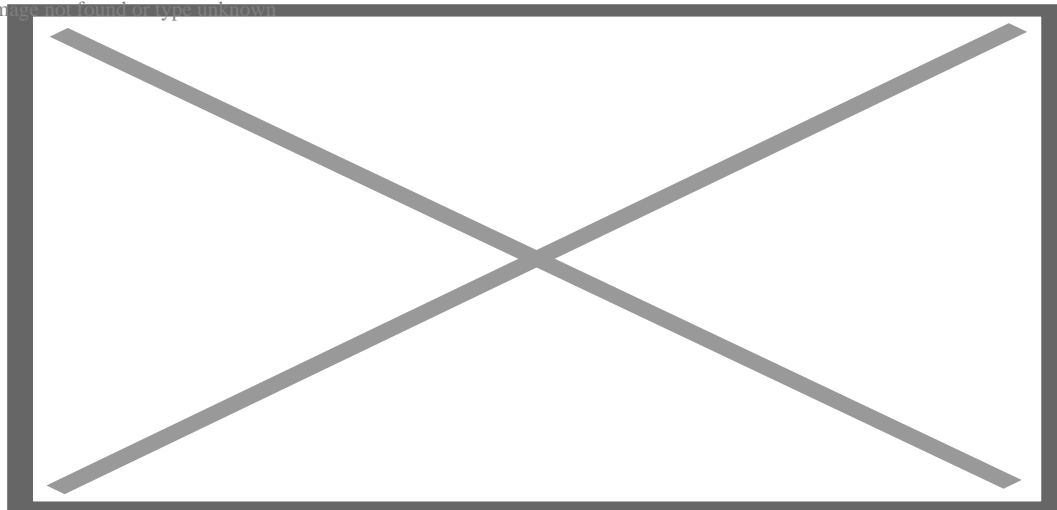
Image not found or type unknown



Manuel Ramón Moreno Rodríguez, director de la empresa portuaria pinera, aseveró que a la limitada capacidad de los almacenes en el puerto Manuel Porto Dapena, se suma la afectación que generan los horarios de trabajo de las entidades encargadas de recibir los productos destinados a la economía interna. «Laboramos en dos turnos hasta las 11:40 p.m., y las empresas no reciben mercancías después de las cuatro de la tarde. Por tal razón, a veces los carros se quedan cargados, o una buena parte de las mercancías permanecen en el puerto», apuntó.

Alexander Aldana Rosabal, subdirector comercial de la UEB Camiones Isla, reveló que la economía interna en Isla de la Juventud no tiene condiciones para recibir el servicio en horario de la tarde, pues muchas empresas carecen de alumbrado y no tienen personal para la descarga. Y de eso hemos sido testigos los transportistas, dijo.

Image not found or type unknown



El directivo de Camiones Isla explicó que el Municipio Especial cuenta con 34 medios de transporte en estado técnico regular, y ahora con la entrada de diez rastras, de ellas ocho Foton, de fabricación china, y dos MAZ 500, con capacidad de 30 toneladas cada una, están en mejores condiciones para dar respuesta a la planificación de la operación dentro del territorio.

Una situación también compleja con los horarios se da en Santiago de Cuba. El directivo de la empresa portuaria oriental, Mario Sierra Osorio, apuntó que el puerto está diseñado para trabajar ininterrumpidamente durante 24 horas. «Trabajamos hasta los domingos si es necesario y en las noches también. Pero, por lo general, ni las entidades receptoras ni los frigoríficos reciben contenedores los fines de semana ni en horario nocturno. Tampoco tienen la tecnología adecuada para recibir esa carga.

«Igualmente la capacidad en los frigoríficos a veces no responde al mismo volumen de carga que entra o que debe salir por el puerto y, por tanto, los contenedores se demoran. Eso es algo que se discute y analiza constantemente en la reunión del puesto de la dirección de la cadena, que todas las semanas, con un alto nivel de exigencia, se realiza en todas las provincias, considerando que el país no puede darse el lujo de seguir perdiendo dinero por esa causa», precisó Sierra Osorio.

Otro tema que también limita la actividad de contenedores es la habilitación ante la Aduana de los que son de importación, para lo cual los dueños tienen que presentar la documentación requerida. Hasta que ese trámite no se complete, el puerto no puede despachar el contenedor. En el caso santiaguero, la mayoría de las entidades importadoras están en La Habana, y a veces esa lejanía geográfica enlentece el proceso.

## **Transporte en aprietos**

El informe de balance de 2015 de la ESPO santiaguera redundaba sobre el incumplimiento sostenido de los planes de extracción de las mercancías por parte de los principales transportistas.

Especialistas de la Operación Puerto-Transporte Economía Interna (Optei) en Santiago de Cuba, aseguran que, si bien hay limitaciones materiales, la baja disponibilidad técnica de los medios no es el mayor contratiempo, pues cuando hay problemas con los equipos se piden refuerzos y vienen de otras provincias, o se les da tareas a los organismos y empresas del territorio y se cumplen los planes de transportación.

Los problemas, en la opinión experimentada de Wilmer Reyes, al frente de la Optei indómita, afloran cuando se reciben dos o tres barcos uno tras otro, en un puerto cuya capacidad de almacenaje se vio reducida de 22 000 toneladas a 12 000, como consecuencia de los embates del huracán Sandy.

Enrique Rubalcaba, director de Operaciones de la Empresa de Ferrocarriles del Oriente (EFO), explica que su entidad, con importantes misiones en el traslado de la harina de trigo y los alimentos de la canasta básica de las cinco provincias orientales, tiene un plan diario de más de diez casillas para la transportación de las mercancías que llegan por vía marítima, las que están en condiciones de incrementar si se les solicita.

No obstante, y según consta en los documentos de la Optei, reiteradamente esta entidad ha incumplido en los últimos meses con los planes de extracción, debido al insuficiente número de casillas, a dificultades con las locomotoras y con las planchas portacontenedores.

Al decir del directivo ferroviario, en el caso de las casillas la causa de los incumplimientos radica en problemas con los centros de carga y descarga de las provincias, ocasionados por la baja disponibilidad técnica de la Empresa de Camiones Udecam, contratada por muchos de los clientes, que entorpece la rotación en tiempo de estos medios.

Como puede colegirse de los intercambios en la Optei y lo expresado por Rubalcaba, las casillas del ferrocarril son un parque de uso nacional, lo que ocasiona que muchas de las que salen del puerto santiaguero con mercancías luego no regresen. «Las que van para Guantánamo, por ejemplo, cargan la sal para todo el país, y así hay otros compromisos nacionales que igualmente hay que atender», acota Rubalcaba.

Asimismo, como dan cuenta los informes de la Optei, la falta en tiempo de las fuerzas y medios que debe garantizar la EFO en los centros de carga y descarga, es otro factor que en ocasiones influye.

Tampoco logra la Empresa de Ferrocarriles del Oriente ser ágil en el arrastre de los contenedores, actividad en la que no han conseguido rebasar el 50 por ciento de cumplimiento de sus planes en este 2016, que igualmente muestra un incremento de los niveles de mercancías por esta vía en la rada santiaguera.

Por su parte, la Empresa de Carga por Camiones (Encarga), de Santiago, aun cuando recibe vehículos y piezas, tampoco da abasto ni cuenta con la técnica en condiciones de extraer los volúmenes de carga que demanda el puerto, sostiene Sierra Osorio.

Para bien, según trascendió en un encuentro con directivos de la Optei, esta empresa, que había presentado dificultades con la disponibilidad técnica de su parque, acaba de recibir 12 nuevos medios, lo que unido a un refuerzo de la provincia de Sancti Spíritus inyecta fuerza nueva al alrededor de medio centenar de equipos vinculados con la transportación de mercancías, que si bien es aún insuficiente, puede ser muy valioso.

## **Problemas a granel**

Los lastres de la cadena puerto-transporte-economía interna se hacen particularmente visibles en territorio

santiaguero en la manipulación de los llamados buques graneleros, que transportan el maíz, la soya y otros granos, y que deben ser despachados por variante directa: del barco contra camión o medio ferroviario hacia los silos o fábricas, por cuanto el puerto santiaguero no tiene una infraestructura para almacenarlos.

Registros de la ESPO dan cuenta de que, como consecuencia de esta realidad, durante 2015 la descarga de los buques graneleros en Santiago de Cuba dejó una pérdida de más de cuatro millones de pesos.

En cuanto al transporte de estos productos, hoy se abren caminos hacia la recuperación, al decir de Wilmer Reyes, directivo de la Optei santiaguera, con la entrega a la Empresa de Transporte a Granel de 15 nuevos camiones para el transporte automotor, que se suman a los cerca de 15 equipos con los que venían trabajando.

## **Reforzar la coordinación**

Pero más allá de todos los problemas que aún existen, el ingeniero santiaguero Mario Sierra Osorio, con amplia experiencia en el ramo, insiste en que durante 2015 las labores de la cadena alcanzaron un nivel de organización superior.

«Hay que continuar insistiendo en la coordinación de los planes de transportación, la adecuación de los regímenes de trabajo entre los puertos y los organismos receptores, la creación de condiciones en sus almacenes, el aseguramiento de los medios y la comunicación constante entre los involucrados. Solo así fluirá la cadena y se desterrará el estancamiento», agregó.

La vicepresidenta del Consejo de la Administración en la provincia indómita, Mayra Pérez González, quien atiende la tarea, refuerza esta línea de pensamiento. «El análisis de las cuestiones que puedan limitar el desempeño eficiente de la cadena, con exigencia total, es permanente; estamos aquí para defender la política y el dinero del país. Para ello tenemos diseñado un sistema en el que se trabaja todos los días y en el que nadie puede actuar arbitrariamente, pues si algún eslabón falla, se afecta el resto», concluyó.

<http://www.juventudrebelde.cu/cuba/2016-07-16/una-cadena-en-busca-de-mejor-puerto>