

**juventud
rebelde**

www.juventudrebelde.cu



Cuando la economía se mide por la carretera

En la transportación de pasajeros el «vaso medio lleno» es que esta se incrementa; el «medio vacío» es que aún está muy lejos de equipararse a sus mejores indicadores de la década de los 80 del pasado siglo

Publicado: Sábado 08 julio 2017 | 10:46:05 pm.

Publicado por: Yuniel Labacena Romero

Durante un viaje interprovincial, mi compañero de asiento me preguntó cuántas rastras se habían cruzado con nuestro vehículo en el camino. La cuenta era realmente escasa. Entonces recordé que un reconocido economista llamaba a medir la mayor o menor prosperidad de un país por el transporte en movimiento, lo mismo por carretera, que por ferrocarril u otras vías.

La comparación viene a colación cuando se revisa la publicación **Transporte**.

Indicadores Seleccionados. Enero-Diciembre 2016, de la Oficina Nacional de Estadística e Información (Onei).

El «vaso medio lleno» en este sector, para decirlo al estilo Mastriopero —el famoso doctor Alexander Sebastián, creador del reconocido principio de incertidumbre, o también llamado de indeterminación—, es que la transportación de pasajeros creció el pasado año en relación con el 2015; el «medio vacío» es que el incremento todavía está muy distante de su mejor época en Cuba, la década de los 80 del pasado siglo. Y la ostensible diferencia se mantiene, pese a los esfuerzos que ahora mismo se realizan en ese ámbito.

Este indicador creció en el referido período en 135,1 millones de personas transportadas —y en los últimos cinco años ha mantenido una tendencia al aumento—, solo que en aquella etapa de bonanza, específicamente en 1989, se movieron más de 3 000 millones de viajantes.

No es casual entonces que la transportación de pasajeros esté entre los servicios peor valorados en el archipiélago, debido en lo esencial a la poca existencia de medios disponibles, al mal estado de los viales, a la deficiente información a la población y, especialmente, a que la demanda supera la oferta, entre otros inconvenientes. Los últimos años han estado marcados por la inestabilidad, insuficiencia y baja calidad en casi todas las modalidades de transporte, algunas de las cuales ahora mismo, como la aérea y el ferrocarril, son realmente bastante deficientes.

Es verdad que los difíciles años del período especial llevaron a que el transporte público prácticamente colapsara. Y no solo los medios y la infraestructura disminuyeron, sino también el personal calificado en las especialidades técnicas y de operaciones, como han declarado autoridades del sector. Pero ello no puede ser justificación para la situación actual, sobre todo cuando la transportación de pasajeros está comprendida entre los sectores que deben recomponerse con la actualización del modelo económico cubano.

¿En qué se transportan más los cubanos?

La mencionada publicación —disponible en el sitio digital <http://www.one.cu/>— refleja que los ómnibus de uso público continúan siendo la modalidad más empleada, cuando de medios convencionales se trata, y la menos usada es la aérea, en lo que influye, esencialmente, la poca disponibilidad en este tipo de transporte. El servicio urbano es el más usado, como es de suponer, aunque se aprecia un ligero aumento en el número de viajeros en el ámbito rural.

Al referirse a otros medios, entre estos los alternativos —como los coches de tracción animal, bicitaxis, camiones y autos privados—, los números muestran que en el último quinquenio este indicador oscila entre montos más o menos estables, alternándose años en que crecen con los que decrecen. En 2016 progresó, y por esta vía se trasladaron 786,3 millones de personas, 101,4 millones más que en 2015.

La revisión de los guarismos depara algunas sorpresas: disminuyen el empleo del ferrocarril, los ómnibus escolares y las cooperativas del transporte, mientras crece la transportación mediante taxis estatales y vía marítima.

El traslado de pasajeros en ferrocarriles —que entre 2012 y 2015 mantuvo una tendencia al crecimiento— resulta preocupante, pese a que este es el medio más aconsejable a emplear en Cuba, por su menor costo económico con respecto a las

otras modalidades y por la configuración geográfica del país.

Los ferrocarriles son objeto de importantes inversiones desde que en 2006 se inició su programa de recuperación y desarrollo. No obstante, las cifras de la Onei demuestran que esta modalidad está muy lejos de alcanzar su valor máximo de transportación de pasajeros, cuando en 1992 se movieron 33 millones de personas por esta vía. Entre sus males endémicos, hasta hoy insolubles, se cuentan los incumplimientos con el tiempo de viaje y las frecuencias de salida, la baja oferta de capacidades, la ausencia de confort y de fiabilidad.

No olvidemos que nuestro país fue uno de los primeros en el mundo en poseer ferrocarril. Precisamente, el 19 de noviembre de 1837 rodó la primera locomotora de vapor en América Latina, en el recorrido desde La Habana hasta la localidad de Bejucal, en la actual provincia de Mayabeque.

En estos momentos las líneas férreas se extienden por toda la superficie nacional, desde Pinar del Río hasta Guantánamo, con más de 9 000 kilómetros.

La Habana y sus demonios

La cosmopolita capital cubana es la que más demanda formas de transportación pública, por tanto, es donde mayores inconvenientes e insatisfacciones persisten. Aun cuando la publicación de la Onei no brinda cifras por provincias, autoridades del transporte en la urbe declararon en septiembre último que el plan diario de transportación ascendía a 1 200 000 pasajeros. Aseguraron también que intervienen diferentes operadores y que como promedio contaban con 604 ómnibus trabajando diario (7 600 viajes), de los que se benefician 1 100 680 pasajeros.

Como dato curioso, el mejor año para la transportación urbana en La Habana fue 1984, cuando cada día se transportaron alrededor de 4,3 millones de personas en 1

700 ómnibus, que daban 30 000 viajes. Sin embargo, en esa época ya se manifestaban insatisfacciones.

El transporte de pasajeros es altamente subsidiado por el Estado, al tiempo que cada vez se requieren más recursos en divisas convertibles para sustentar las inversiones y los gastos para su sostenimiento.

Según datos divulgados en 2013, un ómnibus articulado de los que circulan en la capital costaba más de 200 000 dólares en el mercado internacional, un coche de pasajeros de un tren cerca de 900 000 dólares, un catamarán de los que trasladan a los pasajeros para el municipio especial Isla de la Juventud, unos cinco millones de dólares, y un avión supera los 30 millones de dólares.

A la situación descrita se le intenta buscar solución en los últimos tiempos por el Ministerio del Transporte y los consejos de la Administración Provincial. Para ello se han diseñado diversas estrategias, entre las que se encuentran el establecimiento de precios máximos referenciales para los recorridos de los transportistas privados, el empleo de taxis rutereros gestionados por cooperativas no agropecuarias y otras más locales como el uso de motos triciclos en Holguín.

Ojalá cada una de esas alternativas complementarias contribuya a mejorar la transportación de pasajeros, pero ninguna, como decía recientemente Marta Oramas Rivero, viceministra del Transporte, viene a sustituir la responsabilidad estatal del servicio principal que existe: el de los ómnibus de uso público. Ojalá llegue el día en que miremos a las carreteras y podamos hacernos la idea de que nuestra economía marcha mejor.

Nota: Para la realización de este trabajo se utilizó la información brindada por directivos del Ministerio del Transporte y de la Dirección General de Transporte en La Habana en el espacio televisivo Mesa Redonda, en sus ediciones correspondientes al 18 de julio de 2013 y del 22 de septiembre de 2016, reseñadas por el sitio digital Cubadebate.

<http://www.juventudrebelde.cu/cuba/2017-07-08/cuando-la-economia-se-mide-por-la-carretera>

Juventud Rebelde | Diario de la juventud cubana

Copyright © 2017 Juventud Rebelde