

El transporte continúa estancado

written by Oscar Espinosa Chepe | martes, 17 de abril, 2012 12:00 am

LA HABANA, Cuba, abril, [173.203.82.38](#) -Indicadores seleccionados sobre el comportamiento del transporte de pasajeros y de carga en 2011 fueron publicados por la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE) a finales de marzo.

El total de pasajeros transportados solo aumentó en 0,5% con respecto a 2010. La transportación de pasajeros por ómnibus solo se incrementó en 0,2%, debido fundamentalmente al aumento de los turistas en 9,1%, con deducciones en el transporte escolar de -1,3% y el de los centros de trabajo en -1,6%; mientras el de uso público únicamente creció en 0,5%, con una afectación del servicio urbano del -5,1%. El crecimiento por ferrocarril resultó 16,9% y el marítimo 2,9%, pero el aéreo descendió en -8,3%.

En cuanto a la transportación de carga total también hubo un pobre incremento del 0,9%, con decrecimientos del -5,3% en ferrocarril y -22,1% en aéreo. Aumentó la carga por camiones en 1,5% y marítimo 3,1%.

Los datos de ONE indican que la situación del transporte sigue estancada y bien distante de los niveles pre-crisis. Según estos datos, el total de pasajeros transportados solo representa el 42,4% del nivel de 1990, correspondiendo a los ómnibus un 35,8% y ferrocarril el 37,4%, tomando como base las informaciones de los anuarios estadísticos oficiales. Respecto a la carga total transportada representa el 83,6%, en del transporte automotor tiene prácticamente el mismo nivel, pero en ferrocarril únicamente llega al 52,0%. En esta comparación además hay que considerar que entre 1990 y 2011 la población creció en una cuantía superior a medio millón de personas, y el turismo de 340,3 miles de visitantes a 2,7 millones.

La situación del transporte fue muy delicada el pasado año, especialmente en la ciudad de La Habana con las paradas repletas de personas esperando por largo tiempo y los ómnibus recargados de usuarios. Hasta el momento, eso no ha sido resuelto. El problema fundamental del transporte interurbano en la capital se debió -como en otras crisis- al incremento de la rotura de los ómnibus y la carencia de piezas de repuesto, procedentes de suministradores de Rusia, Bielorrusia y China. La ciudad de La Habana con una población de 2,2 millones de

habitantes, descansa principalmente en la transportación por ómnibus, al no existir sistemas alternativos (metros, tranvías, etc.). Las condiciones de explotación son muy difíciles por el mal estado de las vías, la sobrecarga de pasajeros y muchas veces la operación por personal fluctuante y carente de estímulos para realizar su trabajo. Eso incide en la rotura de los equipos, que luego tardan mucho tiempo en repararse por la demora en las dificultosas gestiones para adquirir las piezas de repuesto en el extranjero.

En ese contexto se han desarrollado métodos alternativos para la transportación de los ciudadanos, como son los famosos “almendrones”, autos privados, en su mayoría de fabricación norteamericana anterior a 1959 y los bicitaxis en la capital, así como la tracción animal con coches y carretones en el resto de Cuba. Puede afirmarse que sin los almendrones La Habana se paralizaría. Igual ocurriría en el interior del país sin los vehículos tirados por animales que transportaron 411 millones de usuarios en 2010, según ONE. También jugaron ese año un papel importante los bicitaxis con 78,3 millones de personas transportadas, y los camiones privados que prestan servicios en condiciones bastante incómodas fundamentalmente inter-municipales con 73,5 millones.

Los datos preliminares de la ONE sobre lo ejecutado en el transporte en 2011 indican que este estratégico sector permanece estancado, con consecuencias muy nocivas para la el resto de la economía.