



:: [portada](#) :: [Cuba](#) ::

02-04-2008

El transporte en tiempo futuro

Nuria Barbosa León

Rebelión

En diciembre del 2006, el ministro del Transporte Jorge Luis Sierra, expuso críticamente ante el Parlamento las principales causas en el deterioro del parque disponible. El bloqueo estuvo en primer orden y luego las deficiencias en la organización de la dirección del sector; inadecuado sistema de aseguramiento técnico para el mantenimiento de vehículos; falta de piezas de repuesto; indisciplina de trabajadores y de funcionarios incompetentes; alta fluctuación laboral; descapitalización de los ómnibus; deterioro de la infraestructura en los talleres; escaso aseguramiento financiero para atender los costos de reposición y mantenimiento, y la incapacidad para organizarlo y planificarlo adecuadamente.

Hubo sorpresa en la población cubana cuando mencionó como medida recuperativa la adquisición de 200 ómnibus articulados de fabricación china, 50 de la marca Mercedes Benz comprados de segunda mano, y otros 344 para el transporte escolar. En el aspecto de las inversiones habló de más de 150 millones de dólares empleados en la recuperación de locomotoras, de más de 80 millones para la reparación de vías férreas, de más de mil millones dedicados a la reparación de más de 300 puentes, carreteras y caminos.

Muchos se sintieron escépticos y no pensaron en el empeño de la alta dirección del país para resolver los problemas aquejados. Sin embargo para marzo del 2007 en el balance anual del Ministerio se mostró la adquisición de más de mil ómnibus Yutong, 12 locomotoras chinas, la construcción de dos catamaranes en Santiago de Cuba con capacidad para 237 pasajeros, 123 cuñas con sus remolques y 130 equipos de manipulación portuaria.

En esa fecha ya habían sido reparados 500 camiones, 96 locomotoras, 2 847 vagones ferroviarios, 12 remolcadores, siete patanas, seis buques de carga seca y tres graneleros; se compraron 2 100 toneladas de carril largo soldado y se reinició la producción de traviesas en Villa Clara. Aún en ese momento, lo implementado no era suficiente y no se sentía cambios visibles.

Ya en octubre del 2007 en el programa radiotelevisado de la Mesa Redonda se explicó, una vez más a la población, los pasos dados por el Ministerio del Transporte. Ahí se mencionó que entraron en funcionamiento más de 1 500 autobuses de los organismos, y se adquirieron otros de segunda mano, y que circulaban por las calles capitalinas 343 autobuses Yutong nuevos, de ellos 285 en Ciudad de La Habana y 40 en Santiago de Cuba.

Unos 3,2 millones de dólares se destinaron para recuperar coches ferroviarios. También fueron adquiridos 200 nuevos coches para los trenes nacionales y 19 locomotoras, que entrarían en circulación en el segundo semestre del 2008 y hasta el 2010, a un costo de 150 millones de dólares.

También se dijo en el programa televisivo que en el año 2007 se recibieron 150 planchas portacontenedores, 100 locomotoras nuevas, 100 ferrosilos, 100 casillas para la carga general, 1 900 camiones y 200 cisternas de combustible. Igualmente se planificó y ejecutó la adquisición de más de 100 locomotoras, 3 000 vagones de carga, patanas, buques de cabotaje, cuñas y camiones.

Cuando en marzo del 2008, el precio del petróleo ya superó los 100 dólares el barril, la recuperación del sector del transporte en Cuba sólo puede ser posible con una justa política de ahorro y el máximo aprovechamiento de las capacidades de cargas. Se trabajó, además, en el reordenamiento interno, al rescate del personal y al aprovechamiento de las reservas de eficiencia



por efecto del control, la disciplina y la atención a los trabajadores.