EPÍGRAFE 4.9 TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

En materia de transporte nuestro país disponía, al triunfo de la Revolución en el año 1959, de un limitado desarrollo, el que respondía a los intereses de los capitales foráneos y de manera especial a las grandes compañías de los EE.UU., interesadas en el uso de los sistemas de transporte automotor, predominando el aislamiento de numerosas poblaciones y la imposibilidad de acceder, sus habitantes, a los servicios existentes en las grandes ciudades.

Fueron precisamente estas limitaciones, junto a la imperiosa necesidad de lograr un desarrollo armónico en lo social y en lo económico de todo el país, lo que decidió que se acometieran importantes programas de desarrollo de la infraestructura de viales, así como, la atención con mayor integralidad, del resto de las infraestructuras y sistemas de transporte, que desde los primeros años pasaron a manos del estado. De esta manera, en la década del setenta del pasado siglo, se inició un importante proceso de elaboración de Planes de Desarrollo del Transporte, que abarcaron todas las modalidades (marítima, aérea, ferroviaria y automotor).

La implementación gradual de los Planes de Desarrollo del Transporte, lograron dar un enfoque integral, moderno, con cobertura territorial y garantías materiales para el transporte de Cuba, solucionando problemas de incomunicación y alcanzándose buenos niveles en la movilidad de la población. Fue entonces en la década del ochenta donde se alcanzaron los mayores volúmenes de transportaciones de cargas y pasajeros en el país, y la mayor cobertura y eficiencia en todos los sistemas de transporte existente, crecimiento que se vio interrumpido en la década del noventa, por la desintegración de la antigua Unión Soviética (URSS) y la desaparición del campo socialista, lo que provocó el llamado "periodo especial" con grandes afectaciones a la economía del país.

Las estrategias planteadas para la recuperación de la economía nacional, concedieron al desarrollo del turismo una alta prioridad, transformando la dependencia de la industria azucarera, en una economía orientada a la industria del turismo, lo que unido al gradual progreso de la Zona Especial de Desarrollo Mariel y su puerto, han propiciado que la recuperación y avance del sector transporte, transite por una dinámica en la que se deben revertir deterioros e insuficiencias, acumulados por más de 20 años de limitados trabajos de mantenimiento e inversiones, debiéndose restablecer los niveles de transportaciones de pasajeros y de cargas de décadas anteriores y articular las infraestructuras y sistemas del mismo, atendiendo las nuevas exigencias de la economía.

La red vial cubana alcanza los 70 513.2 km, distribuidos en 11 026.77 km de vías de interés nacional, en las que existen 3 624 puentes, 2 233.43 km de vías de interés provincial, 29 688.09 km de vías de interés municipal y 27 564.91 km de vías de interés específico. Del total, casi el 60 % de las vías son carreteras pavimentadas y el 40 % son no pavimentadas. El trazado vial cuenta con una carretera central (con un carril de ida y otro de regreso) que recorre todas las provincias del país, cuya construcción y características responden a las normativas de la primera mitad del siglo pasado, la Autopista Nacional entre Pinar del Río y Sancti Spíritus, cuya construcción data de los años 80 del pasado siglo, se vio interrumpida en su trazado hacia el oriente del país, proyecto que no se ha podido completar debido a la no disponibilidad de financiamiento y capacidades constructivas. En periodos más recientes se han construido dos pedraplenes y se concluye un tercero que enlaza la cayería norte de Cuba, desde Villa Clara hasta Camagüey, con el territorio de las provincias

de Villa Clara, Ciego de Ávila y Camagüey, respectivamente, y que constituyen el sostén del desarrollo turístico de este territorio.

Con relación al transporte ferroviario y su infraestructura, se debe señalar que existe un total de 8 155.03 km de líneas de ferrocarril público a lo largo de todas las provincias de Cuba, con 252 estaciones ferroviarias, más de 4 500 pasos a nivel, 1 839 puentes, alrededor de 2 970 alcantarillas y 89 talleres ferroviarios. Esta infraestructura es operada por la Unión de Ferrocarriles de Cuba (UFC). En la actualidad se encuentra en desarrollo un programa para la recuperación y desarrollo del Sistema Ferroviario Nacional, el que incluye; mejoras de la Línea Central y otras líneas principales, mejoras en los trenes nacionales, urbanos y suburbanos de pasajeros, así como mejoras en los sistemas de comunicación y señalización, la rehabilitación de estaciones ferroviarias y el desarrollo del Proyecto Birán, destinado al transporte de pasajeros para los accesos a zonas remotas a través de coche-motores ligeros, utilizando la infraestructura ferroviaria empleada antiguamente para el transporte de la caña de azúcar.

El país cuenta con una amplia infraestructura portuaria, conformada por siete puertos de primera categoría (Mariel, La Habana, Matanzas, Nuevitas, Moa, Santiago de Cuba y Cienfuegos), seis puertos de segunda categoría (Carúpano, Antilla, Felton, Guayabal, Batabanó y Nueva Gerona) y 10 puertos de tercera categoría (Santa Lucía, Cárdenas, Isabela de Sagua, Caibarién, Casasa, Baracoa, Niquero, Casilda y Cayo Largo); los que de acuerdo a su categoría, son operados para los diferentes tipos de transportaciones, los puertos de Primera Categoría son los utilizados para las importaciones y exportaciones de cargas.

Debe destacarse que el puerto del Mariel cuenta con la única terminal de contenedores en operaciones en Cuba, y está llamado a ocupar un papel relevante en el transporte de contenedores en nuestra área geográfica. Mariel debe asimilar, de forma gradual, las principales actividades económicas que hoy se realizan en el puerto de La Habana, que debe transformarse en un puerto con una alta vocación turística. También en la actualidad se realiza la construcción de una terminal multipropósito en la bahía de Santiago de Cuba, la que ha de desempeñar un importante papel en el desarrollo de la región oriental del país.

Entre los puertos se realizan transportaciones de cabotaje en condiciones técnicas limitadas, de las que son fundamentales las realizadas por la costa norte del país desde los puertos de La Habana y el Mariel hasta los puertos de Nuevitas, Carúpano, y Vita y por la costa sur entre Santiago de Cuba y Baracoa, entre Batabanó y Nueva Gerona, Nueva Gerona y Cayo Largo del Sur y entre Cienfuegos y Cayo Largo del Sur. En el caso de la transportación de pasajeros por vía marítima se destaca la ruta Batabanó-Nueva Gerona, que enlaza la Isla de la Juventud con la isla principal del archipiélago, existiendo otras transportaciones internas en las bahías de La Habana, Cienfuegos y Santiago de Cuba.

La infraestructura aeroportuaria del país está conformada por 10 aeropuertos internacionales y 12 aeropuertos nacionales. Los aeropuertos de mayor movimiento de pasajeros son: La Habana, Varadero, Santa Clara, Holguín y Cayo Coco, vinculados a los principales polos turísticos del país. De acuerdo con los estudios de tendencias realizados por la aviación civil de Cuba, este modo de transporte crecerá de manera significativa en los próximos 12 años, lo que dependerá directamente de los flujos de pasajeros internacionales y nacionales generados por el crecimiento sostenido del turismo en este periodo.

Una importante contribución al desarrollo agrícola cubano, lo realizan los servicios de la aviación agrícola, los que son utilizados fundamentalmente en las grandes extensiones de cultivos de arroz y prestan apoyo a otras actividades como la distribución de la prensa y la extinción de incendios forestales. La infraestructura aeroportuaria se complementa con modernos sistemas para la seguridad de la aeronavegación y las comunicaciones, así como con bases de reparaciones que prestan servicios a aeronaves nacionales y de las líneas aéreas internacionales que vuelan a nuestro país.

El transporte automotor continuó siendo el de mayor participación en las transportaciones de pasajeros y de cargas del país, asumiendo alrededor del 73 % de las transportaciones de cargas y del 79 % de las transportaciones de pasajeros del país. Este modo de transporte se encuentra estructurado a partir de empresas de alcance nacional, pertenecientes al Grupo Empresarial de Servicios de Transporte Automotor (GEA) del Ministerio del Transporte, de organismos de la Administración Central del Estado y de las Organizaciones Superiores de Dirección Económica (OSDEs), empresas provinciales y servicios realizados por cooperativas y por trabajadores por cuenta propia.

Las Empresas Provinciales de Transporte (EPT) son entidades subordinadas a los Consejos de Administración Provincial (CAP) de los Gobiernos de cada territorio, que se encargan de las transportaciones de cargas de alcance local de los productos de la Canasta Básica y otras producciones y productos locales y del transporte público de pasajeros en cada provincia.

A partir de los lineamientos aprobados en el VI y VII Congresos del Partido Comunista de Cuba, la Conceptualización del Modelo Económico Cubano y el Plan de Desarrollo de la Economía al año 2030, al sector del transporte le corresponderá la estructuración de estrategias y la realización de inversiones que permitan el funcionamiento armónico de los cuatro modos de transporte y su plena articulación con los objetivos de desarrollo del país.