

**EL SERVICIO DE TRANSPORTE ACUÁTICO DE
PASAJEROS EN CUBA. DIFICULTADES ACTUALES
Y POSIBLES SOLUCIONES**

AUTOR: Lic. Jorge Herrera González

TÍTULO: Licenciado en Geografía Económica

INSTITUCION: Centro de Investigación y Desarrollo del Transporte. Ministerio del Transporte. República de Cuba

CARGO: Investigador Agregado

DIRECCION POSTAL: Carretera del Asilo # 3 esq. Tiscornia. Casablanca Regla
Ciudad de La Habana Cuba

DIRECCIÓN ELECTRÓNICA: jherrera@it.transnet.cu

TELEFONO: 8623051 al 58 Ext. 224 y 245

FAX: (537) 338250

RESUMEN

Los servicios de transportación de pasajeros en los espacios acuáticos del país, aún cuando no se caracterizan por grandes volúmenes en sus operaciones, presentan una importancia socioeconómica considerable, al vincular puntos existentes en zonas de difícil acceso para medios de transporte terrestres convencionales, los cuales se encuentran situados en las márgenes de nuestras típicas bahías de bolsa, en islas cercanas y vecinas entre sí del archipiélago cubano, así como en algunas presas y ríos.

Las grandes cambios políticos que se produjeron a nivel mundial a partir del año 1986 y sus nocivos efectos sobre nuestro país, marcaron el inicio de una etapa de fuerte depresión y deterioro en dichos servicios, por lo que el principal objetivo de este estudio consistió en la determinación de las dificultades actuales de cada una de las líneas existentes, a través de un análisis integral de su situación en los lugares donde se prestan. Como resultado, tras realizarse la comparación entre la situación actual y la existente anteriormente en relación a cantidad de líneas, pasajeros transportados, entidades operadoras, embarcaciones existentes y necesarias, atraques, tarifas e inversiones necesarias, se determinaron las medidas generales a tomar para el rescate de sus niveles históricos de transportación.

INDICE

	Página
1. Antecedentes	4
2. Situación actual	4
3. Embarcaciones empleadas en estos servicios.	7
4. Atraques y talleres	8
5. Servicios particulares	9
6. Tarifas	9
Conclusiones	10
Bibliografía	12

1. Antecedentes

Los servicios de transportación marítima de pasajeros que tradicionalmente se han desarrollado en diferentes zonas del país, no presentan una envergadura notable desde el punto de vista económico u operacional.

Su importancia no radica en la magnitud de los volúmenes de pasajeros que transportan anualmente, sino en la importancia socioeconómica que los mismos revisten, al vincular puntos situados en zonas de difícil acceso o geográficamente cercanos entre sí en las entradas de las múltiples bahías de bolsa que caracterizan las costas cubanas, en algunas de nuestras presas y en las márgenes del río Cauto, pero ubicados en regiones impracticables para otros medios de transporte terrestres, siendo, además, en muchos casos, la única alternativa factible de transportación en lugares donde no existen otras vías o formas de movimiento posibles, razones por las que históricamente han sido objeto de particular atención para el Estado Cubano

Su dispersión territorial es considerable. En el año 1990, existían en el país 28 líneas de transportación marítima, fluvial y de cabotaje de pasajeros, que operaban en 13 regiones diferentes del país, con un total aproximado de 74 embarcaciones de distinto tipo. En total, se transportaban en esa etapa más de 6.9 millones de pasajeros cada año, el 70.7 % de los mismos en el puerto de La Habana.

Pocos años después, las violentas restricciones sufridas por la economía cubana entre los años 1990 y 2000, debido a los grandes cambios políticos a escala mundial, redujeron estos servicios a sólo 14 líneas con 27 embarcaciones en funcionamiento en todo el país, las que transportan en la actualidad no más de 3.8 millones de pasajeros anuales.

2. Situación actual

Las bahías y zonas de país donde se prestan estos servicios en la actualidad son La Habana, Santiago de Cuba, Cienfuegos, Isla de la Juventud, Antilla, Puerto Padre, Caimanera, Gibara,

la presa del río Hanabanilla ubicada en el límite entre las provincias de Villa Clara y Cienfuegos y la presa Nuevo Mundo en el municipio de Moa, provincia de Holguín.

Tabla # 1. Características principales de los servicios actuales

Zona en que opera	No. de líneas	Cantidad actual de embarcaciones	Promedio anual de pasajeros (miles de pas)	Porcentaje que representa del total
La Habana	2	6	1 962.5	50.6
Santiago de Cuba	2	2	651.1	16.8
Isla de la Juventud	1	4	265.9	7.0
Cienfuegos	2	5	456.3	11.8
Antilla	1	1	11.5	*
Puerto Padre	1	2	261.5	7.0
Caimanera	1	2	166.2	4.0
Gibara	1	2	62.3	1.5
Presa del río Hanabanilla	2	2	36.4	*
Presa Nuevo Mundo	1	1	4.8	*
TOTALES	14	27	3 878.5	100

*: Proporciones menores del 1%

En La Habana, que presenta líneas de escasa extensión, así como los mayores flujos y el mayor parque de embarcaciones del país, se desarrolla el 50.6 % del movimiento total de pasajeros por esta vía. Es seguida por Santiago de Cuba, con sólo el 16.8% de dicho total, y posteriormente por Cienfuegos con el 11.8 %. En total, estos tres puertos absorben el 79.2 % de dicho total.

Las líneas desaparecidas durante el período 1990 – 2000, se relacionan a continuación:

Tabla # 2. Líneas desaparecidas y sus volúmenes de transportación promedio en 1989

Zona en que operaba	Línea	Promedio anual de pasajeros (miles de pas)
La Habana	Casablanca - Habana	1 025.4
Isla de la Juventud	Nueva Gerona – La Coloma	20.0
Presa del río Hanabanilla	El Salto – El Nicho	16.3
	El Salto – Guanayara	23.9
Puerto Padre	Puerto Padre – La Boca	50,2
Manzanillo	Manzanillo – Guayabal – Santa Cruz del Sur	12.4
	Manzanillo – Guamo Embarcadero	11.7
Moa	Moa – Cayo Moa	90.0
Caimanera	Caimanera – Glorieta	18.2
Baracoa	Baracooa – Moa	32.0
	Baracoa – Tacobay – Yamanigüey	3.5
TOTALES	11	1 303.6

No se han incluido en la relación anterior, las 5 líneas existentes en dicha etapa, correspondientes a los puertos de Caibarién e Isabela de Sagua, y que tenían como destino las playas de algunos de los cayos de la costa norte central del país, cuyo carácter era eminentemente recreativo y estacional. Las mismas desaparecieron una vez que dichos destinos fueron conectados a la Isla de Cuba por pedraplenes.

En el caso particular de nuestras bahías de bolsa, la no existencia de estos servicios obligaría al uso de medios automotores de menor capacidad y mayor consumo de combustible por pasajero, en recorridos que abarcarían la totalidad de sus perímetros terrestres respectivos; por tanto, además del positivo efecto socioeconómico proveniente de la economía de tiempo de cada pasajero que representa el empleo del transporte acuático, resulta posible estimar el ahorro de combustible que se produce a través del uso de embarcaciones en dichas bahías, y que asciende a 376 500 litros anuales, considerando el empleo hipotético de ómnibus chinos del tipo Yutong articulados, con capacidad aproximada de 70 pasajeros y consumo específico de 2 kms / lt .

3. Embarcaciones empleadas en estos servicios

Tabla # 3. Cantidades y tipos de embarcaciones

LUGAR	Tipo de embarcación	Cantidad
La Habana	BMP - 150	6
Santiago de Cuba	BMP - 150	2
Cienfuegos	BMP - 150	2
	Lancha de ferrocemento	1
	Lanchas de casco plástico	2
Isla de la Juventud	Catamaranes (4)	4
Presa del Hanabanilla	BMP - 150	2
Puerto Padre	BMP - 150	2
Gibara	Lancha de ferrocemento	1
	Lancha de casco plástico	1
Antilla	BMP - 150	1
Moa	Bote de casco plástico	1
Caimanera	BMP - 150	2
TOTALES	***	27

En las distintas zonas del país se operan al menos 5 tipos de embarcaciones diferentes con no menos de 6 tipos de motores de las más diversas procedencias y edades, lo cual dificulta mantenimientos, reparaciones e intercambios de piezas y agregados entre equipos de una zona y otra. El caso más crítico en este sentido lo presenta Cienfuegos, donde coexisten 3 tipos de embarcaciones diferentes en un parque total de sólo 5.

No obstante, las distintas variantes de la BMP - 150, construída en los astilleros ASTOR de Santiago de Cuba, pertenecientes al Ministerio del Transporte, equipada con motores coreanos Daewoo Doosan L 136 de 118 KW, se han ido imponiendo gradualmente en las diferentes líneas del país, por su maniobrabilidad, capacidad y potencia. En la actualidad, ya es utilizada por el 73.9 % del parque total de embarcaciones, resultando factible su empleo en casi todas las líneas actuales, excepto entre Batabanó - Nueva Gerona, la cual requiere, por sus volúmenes de tráfico y distancias a recorrer, de equipos de más capacidad, velocidad y tecnologías más avanzadas.

En la siguiente tabla se ofrece la relación entre los equipos existentes y los necesarios para el rescate e incremento del nivel de estos servicios en el país, según sus demandas históricas y previstas, cuantificándose además, las necesidades de embarcaciones por puerto. Se ha considerado en la misma el rescate de las antiguas líneas desaparecidas.

Tabla # 4. Balance Nacional de Embarcaciones

Lugar	Embarcaciones existentes	Embarcaciones necesarias	Diferencia
Pto. Padre	2 BMP – 150	3 BMP - 150	1 BMP - 150
Gibara	1 lancha de ferrocemento. 1 lancha plástica	1 lancha de ferrocemento. 1 lancha plástica	***
Antilla	1 BMP - 150	2 BMP – 150	1 BMP - 150
Moa	1 bote plástico	2 botes plásticos 1 lancha de ferrocemento.	1 bote plástico 1 lancha de ferrocemento
Baracoa	***	2 BMP- 150	2 BMP - 150
Caimanera	2 BMP – 150	3 BMP - 150	1 BMP - 150
Santiago de Cuba	2 BMP – 150	2 BMP – 150 1 lancha plástica	1 lancha plástica
Manzanillo	***	3 BMP- 150	3 BMP - 150
Presa del Hanabanilla	2 BMP – 150	5 BMP – 150	3 BMP – 150
Cienfuegos	2 BMP – 150 1 lancha de ferrocemento. 2 lanchas plásticas	2 BMP – 150 1 lancha de ferrocemento. 1 lancha plástica	1 lancha plástica sobrante, no necesaria en este puerto)
La Habana	6 BMP – 150	6 BMP – 150	***
Isla de la Juventud	4 catamaranes de más de 200 pasajeros	4 catamaranes de más de 200 pasajeros	***
TOTALES	27	41	15

La inversión total ascendería a \$ 2 152 957 CUC, sin incluir las soluciones definitivas para las transportaciones simultáneas de carga y pasaje en la línea Batabanó – Nueva Gerona, que opera en el suroeste del país, y cuyas características la diferencian del resto de estos servicios

4. Atraques y talleres

En general, los atraques, especialmente los ubicados en lugares apartados, no mantienen las mejores condiciones constructivas en cuanto a cubiertas, asientos, accesos adecuados a las lanchas, iluminación, defensas, etc.. Se estima que la inversión necesaria para su restitución en todo el país, sería de \$ 552 000 CUC aproximadamente, descontando los de menor volumen

de operación, generalmente ubicados en las zonas de más difícil acceso, que deberán ser acometidos con estructuras rústicas y medios propios por quienes los utilizan, ya que, en muchas ocasiones el promedio de pasajeros que los emplea no excede la cantidad de 300 durante un año.

En la actualidad, dado el reducido volumen de estas transportaciones, ningún servicio ni entidad operadora posee condiciones de infraestructura de talleres, ni tiene posibilidades de asumir las operaciones de varada, reparaciones y mantenimientos que sus embarcaciones requieren.

En los astilleros a los que se envían las mismas, se confrontan dificultades en lo referente a la calidad de los trabajos que se realizan y al cumplimiento de sus plazos de entrega, lo cual obedece en muchos casos, a escasa de disponibilidad de recursos financieros e insuficientes exigencias contractuales por parte de las entidades operadoras

5. Servicios particulares

Coexistiendo con los servicios prestados por el Estado Cubano, existen otros de carácter particular aunque en menor escala, en las entradas de las bahías de Puerto Padre, Gibara, Cienfuegos y Santiago de Cuba, así como en las presas del río Hanabanilla y Nuevo Mundo, generalmente a precios mayores que los establecidos por el Estado. Aún cuando dicha actividad se encuentre debidamente legalizada y autorizada por las autoridades competentes, se han detectado casos de violación de las regulaciones establecidas sobre seguridad marítima establecidas para ella, ya que, aprovechando la alta demanda de transportación que se produce en determinados horarios del día, algunas embarcaciones han excedido la ocupación de sus capacidades con el objetivo de obtener mayores ganancias.

6. Tarifas

Muchos de los servicios actuales no presentan resultados financieros positivos, debido principalmente a la considerable desproporción entre el alto costo por pasajero y las reducidas

tarifas vigentes en las diferentes líneas, debido a su carácter netamente social, a partir de la política estatal de la aplicación de altos niveles de subsidios a estas transportaciones. Las actuales tarifas vigentes en todo el país, oscilan entre los \$0.10 que se cobran en La Habana y el precio de \$1.00 correspondiente a las líneas de Gibara y de la presa Nuevo Mundo, ambas en la provincia de Holguín. En los casos de Antilla y de la línea Batabanó – Nueva Gerona, dadas sus características de servicios no utilizados diariamente por sus usuarios, las mismas están en función del costo pasajero - milla con un mínimo margen de ganancia adicional.

Por otra parte, la edad de estas embarcaciones, su estado técnico general y la desaparición de muchos servicios, han provocado una inevitable disminución de los volúmenes de pasajeros transportados en ellos, lo cual se ha traducido en una sensible disminución de los ingresos, lo que no compensa en modo alguno los gastos de explotación que se producen, salvo excepciones.

Conclusiones

1. Los servicios anteriormente analizados, no constituyen simples movimientos de pasajeros a través de determinados medios de transporte, sino una forma particular de actividad marítima extensible a ríos y presas, de marcadas especificidades y de carácter eminentemente social.
2. Los mismos experimentaron una marcada depresión a nivel nacional entre los años 1990 y 2000 por causas conocidas. En la actualidad, y con relación al año 1990, los volúmenes de pasajeros transportados descendieron en un 45 %, 47 embarcaciones dejaron de prestar servicios por diferentes causas y las líneas que dejaron de operar, ascendieron a 11.
3. Se impone, por tanto, la toma urgente de medidas tendientes al incremento de la calidad de estas transportaciones especialmente en las zonas más apartadas del país, por su gran incidencia en la calidad de vida de sus habitantes. Las más importantes de ellas son:
 - 3.1 El rescate de los servicios que dejaron de operarse, la reanimación de los que aún existen y aún su ampliación y diversificación, permitirá mejorar sus resultados económicos – financieros a nivel nacional, a través del incremento de ingresos.

- 3.2 El parque estimado para cada línea debe ser completado en cantidad, capacidad y tipo de embarcación, según las definiciones establecidas al efecto en los estudios realizados al respecto.
- 3.3 Las tarifas vigentes deberán ser revisadas y ajustadas a los costos reales por pasajero, sin que por ello pierdan su carácter social actual.
- 3.4 Por razones elementales de seguridad operacional, los actuales atraques en explotación deberán ser reparados por las vías tradicionales y con medios propios de sus usuarios, donde no se justifiquen inversiones estatales por su volumen de operación.
- 3.5 Las reparaciones y mantenimientos del parque en operación de cada línea, se ejecutarán mediante las contrataciones usuales, en cuya discusión se prestará particular atención al tema de la debida calidad y cumplimiento de los plazos de entrega.
- 3.6 Potenciar la prestación del servicio por parte de embarcaciones particulares, como otra opción alternativa al mismo aún a precios superiores, a partir del cumplimiento estricto de lo estipulado a estos efectos por las autoridades competentes.

Bibliografía

1. Serie de estudios realizados en el Instituto de Investigaciones del Transporte entre 1982 y 1986, sobre la determinación de la cantidad necesaria de embarcaciones para el servicio público de pasajeros en los puertos de Cuba hasta el año 2000. Incluyó los puertos de La Habana, Santiago de Cuba, Cienfuegos, Antilla, Manzanillo, Moa - Baracoa e Isla de la Juventud
2. Herrera González, J. Estudio Integral para la Transportación de Pasajeros por Lanchas en los puertos cubanos. Informe Final. Centro de Investigación y Desarrollo del Transporte La Habana Diciembre del 2005.
3. Informaciones suministradas por las Empresas y Direcciones Provinciales y Municipales de Transporte y unidades de la Empresa Navegación Caribe correspondientes a Puerto Padre, Gibara, Antilla, Moa, Caimanera, Santiago de Cuba, Manzanillo, Presa del Río Hanabanilla y Cienfuegos, en las provincias respectivas de Las Tunas, Holguín, Guantánamo, Santiago de Cuba, Granma, Villa Clara y Cienfuegos.