

## ¿Dónde está la clave para mejorar el transporte público en Cuba?

Por: [Patricia Grogg](#)

Globalización, 31 de julio 2019

[IPS](#) 17 July, 2019

Región: [América Latina, Caribe](#)

Tema: [Comunicación](#)

*El tema del transporte en **Cuba** es como un cubo de Rubik, con muchas caras, distintos colores y una muy difícil solución, resume el biólogo Eldis Batista al evaluar la situación de un sector que el gobierno considera estratégico para impulsar el desarrollo del país.*

Este residente de 50 años en el municipio del Cotorro, en el sur de La Habana, es uno de los millares de habitantes de la capital de 2,2 millones de personas que a diario tienen que usar el transporte público para llegar a sus centros laborales.

Batista valora que en los últimos años las autoridades adquirieron nuevos vehículos para las rutas de mayor demanda, pero considera que “el servicio es irregular, inestable y en horarios de más movimiento las paradas permanecen atestadas, porque el parque automotor es insuficiente”.

Asegura que desde que tiene uso de razón, no solo en los 15 municipios que conforman La Habana, sino en todo el país de 11,2 millones de habitantes, la crisis del servicio de transporte ha sido permanente. “Nunca ha estado resuelta; ha tenido periodos de mejoras, pero por una u otra razón es imposible mantenerlo en el tiempo”, dijo Batista a IPS.

El tema fue debatido durante la reunión de la Asamblea Nacional del Poder Popular (parlamento unicameral), del 8 al 13 de julio. La agenda parlamentaria incluyó la situación del transporte público y evaluó el cumplimiento de las normas jurídicas en las formas no estatales de gestión asociadas al sector.

“El transporte tiene muchos problemas acumulados en sus cuatro ramas: marítima, aérea, automotor y ferroviaria. En esta última se han hecho esfuerzos importantes y los resultados ya se están evidenciando”, reconoció en esa reunión Ricardo Cabrisas, vicepresidente del Consejo de Ministros.

Según Cabrisas, el gobierno de Miguel Díaz-Canel otorga prioridad a este sector, por su valor transversal en todos los procesos de la vida económica y social del país.

Sin embargo, el servicio de transporte público continúa deficitario, tanto por la escasez y el deterioro del equipamiento para facilitar el movimiento de las personas como la falta de personal para conducirlos, debido a la migración de choferes hacia sectores que ofrecen mayores beneficios.

De hecho, la fiscalización efectuada durante seis meses en 119 de los 168 municipios cubanos, encontró poca disponibilidad técnica y la no correspondencia entre calidad y precio, junto a muchos otros problemas que lastran al sector.

El sistema de transporte nacional colapsó en 1991 cuando desapareció el bloque socialista del este europeo, entonces el principal socio comercial y financiero de la isla. Desde entonces quedó paralizado indefinidamente el proyecto de construcción del metro habanero, que se pretendía llevar a cabo con financiamiento de Moscú.

Ya en aquella época, expertos cubanos coincidían con los de otras urbes latinoamericanas en que solo un transporte superficial de buses nunca resolvería el problema de movilización en una ciudad.

La opción era un sistema público que integre variantes como tranvía tradicional, tranvía ligero, microbús, metro, trolebús, metrobus y otros vehículos livianos.

Actualmente prestan servicio en La Habana alrededor de 700 vehículos distribuidos en unas 126 rutas, cuyo precio por pasaje se mantiene subvencionado, con una tarifa de 0,40 centavos de peso, en un país con un salario medio de 767 pesos mensuales, unos 30 dólares, según la paridad en las estatales casas de cambio (Cadeca).

A ello se suma el servicio de las cooperativas no agropecuarias del transporte que mueven alrededor de 38.000 pasajeros mediante taxis y microbuses, además de unos 187 ómnibus de la estatal Empresa Transmetro que prestan servicios en algunos horarios preestablecidos.

Datos del Ministerio de Transporte indican que en la capital se mueven a diario, como promedio, 1,4 millones de personas, de los cuales un millón lo hacen a través de medios de la estatal Empresa de Ómnibus Urbanos. Pero la oferta apenas cubre 50 por ciento de la demanda de trayectos de la población.

José Conesa González, director general de Transporte de La Habana, explicó que unos 150 choferes han abandonado sus puestos para irse a otros con mayor remuneración, ocasionando un déficit que acarrea que dejen de transportarse diariamente 125.000 personas.

A ello se añaden problemas e insatisfacciones con los cuales se arrastra desde hace años y que influyen en la percepción social de baja calidad del servicio, como impuntualidades e incumplimientos de itinerarios, paradas indebidas y maltrato a los pasajeros.

Adicionalmente perduran condiciones inadecuadas en varias terminales de ómnibus, comercialización ilícita de boletines y apropiación del efectivo, así como la no correspondencia del precio con la calidad del servicio que se oferta.

Entre otras medidas, el gobierno se ha propuesto importar cada año al menos un centenar de buses, así como componentes y piezas de repuesto que permitan modernizar paulatinamente el parque automotor y dotarlo de mayores niveles de disponibilidad.

A inicios de 2019, arribaron al país 90 ómnibus de la marca china Yutong para el reforzamiento de distintas rutas capitalinas. Se sumaron además 400 microbuses de 12 plazas adquiridos en Rusia que, llamados localmente metrotaxis o "gacelas", se destinaron al servicio complementario que brindan los taxis y ómnibus de rutas estatales.

Los metrotaxis realizan como promedio más de 5.000 viajes diarios, movilizan a más de 70.000 pasajeros en 24 rutas y trabajan bajo el modelo de la empresa Taxiscuba, que utiliza trabajadores por cuenta propia (privados) y con licencia para la actividad de transporte de pasajeros, para conducir vehículos estatales arrendados.

Sus precios por pasajero van de cinco a 15 pesos (entre 20 y poco más de 60 centavos de dólar) según el recorrido.

Sin embargo, lo que comenzó como un experimento prometedor, fue desvirtuado por una inadecuada planificación, lo que llevó al propio gobierno a reconocer “que no ha alcanzado los objetivos previstos, pues los transportistas rechazan el servicio en ruta, que es más demandado por los pasajeros por ser más económico”.

En el barrio de Alamar, en La Habana del Este, “las gacelas han incrementado las frecuencias de salidas de pasajeros ahora con algo de comodidad y rapidez en el recorrido. Pero resulta insuficiente la cantidad de carros de este tipo y las opciones de confort que brindan, pues son muy calurosos”, dijo a IPS la usuaria Danay Caballero.

Según cifras de la Dirección General de Transporte de La Habana, aproximadamente 26 por ciento del total de pasajeros estimados en la capital recurren a los transportistas privados, pese a que una buena parte de ellos ofrece sus servicios, en automóviles viejos y en mal estado, como “taxis rutereros”, aquellos que tienen rutas preestablecidas.

Desde el año pasado, el gobierno mantiene con estos transportistas un pulso no del todo resuelto, a fin de minimizar la crisis generada por las medidas que buscan reordenar el sector y controlar las ganancias de los particulares.

Al respecto, un grupo de normas entró en vigor en octubre y diciembre de 2018, pero tal reordenamiento generó amenazas de posibles manifestaciones y una especie de “huelga silenciosa” que dejó las vías semidesiertas en el último mes del año, lo que aumentó las tensiones en el sector.

Recientes datos muestran que el transporte de carga y pasajeros representa el ocho por ciento de los casi 600.000 trabajadores privados, una de las modalidades más representativas dentro del trabajo privado autorizado desde hace nueve años en este país insular caribeño de gobierno socialista.

**Patricia Grogg**

La fuente original de este artículo es [IPS](#)

Derechos de autor © [Patricia Grogg](#), [IPS](#), 2019

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)  
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Patricia Grogg](#)

**Disclaimer:** The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not

modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: [publications@globalresearch.ca](mailto:publications@globalresearch.ca)

[www.globalresearch.ca](http://www.globalresearch.ca) contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: [publications@globalresearch.ca](mailto:publications@globalresearch.ca)