

INFLUENCIA DE LAS CARRETERAS EN EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CUBA.

AUTOR: Dr. Ing. Luis Emilio Serrano Rodríguez Vicedirector de Planeamiento y Estudios Viales del Centro Nacional de Vialidad Profesor Titular Adjunto del Instituto Superior Politécnico "José Antonio Echevarría". Miembro del Comité Técnico C4 de la Asociación Mundial de Carreteras CAIPCR – PIARC Ave Carlos M. de Céspedes esquina a Tulipán Edificio del Ministerio del Transporte, piso 8 Nuevo Vedado, Código Postal 10 600 Ciudad Habana. Cuba Telefono: (53 7) 81 4446 fax: (53 7) 33 5377 Email: lserrano@cnv.transnet.cu

RESUMEN.

La red de caminos y carreteras de Cuba se ha visto incrementada en casi cuatro veces desde 1959 a la fecha. Esto ha influido notablemente en la calidad de vida del pueblo en las áreas urbanas y sobretodo en las rurales.

El trabajo muestra como las carreteras y caminos son parte indisoluble del desarrollo económico del país a lo largo de su historia y también como han influido en el incremento de la calidad de vida de la población desde el Triunfo de la Revolución (1959).

Además, se reseña como el Estado Cubano trabaja por la preservación del patrimonio vial y el desarrollo de la intermodalidad.

Palabras calves.

ECONOMIA, PRODUCTO, CARGA, PASAJERO, TRANSPORTACIÓN, MULTIMODAL.

INTRODUCCION

Las carreteras en Cuba se han desarrollado en diferentes etapas, las mismas son las siguientes:

- Etapa colonial y de transición (hasta 1902)
- Etapa de la pseudorepública (hasta 1958)
- Etapa revolucionaria (desde 1959 hasta la fecha)

En la primera etapa su función fue facilitar la comunicación entre los primeros asentamientos poblacionales, los que se establecen cercanos a las costas y ríos.

Así aseguraban ir de un asentamiento a otro y a otras tierras cercanas.

En estos momentos la economía era agraria, la ganadería y los cultivos eran los principales renglones, por lo que el movimiento por tierra era muy poco.

Al desarrollarse de una forma rápida y con mucha fuerza la industria azucarera se hizo absolutamente necesario incrementar la cantidad de caminos existentes y se introduce el ferrocarril, antes que en la metrópolis. (España). Hay que decir que en aquel entonces la mayor parte de la industria azucarera se radicaba en el occidente del país.

A finales del siglo XIX existían dos caminos que prácticamente comunicaban a la isla principal, estos eran:

- EL Camino Real, que nacía en La Habana y terminaba en Guantánamo, vía fundamental hacia el Este.
- El Camino Central de La Habana a Guane, vía fundamental hacia el Oeste.

En la segunda etapa la obra principal lo fue la Carretera Central que en ese momento pasa a ser la principal vía de comunicación.

También, en esa etapa se construyen obras como la Carretera Habana-Varadero por la costa norte, obra concebida para el desarrollo turístico de toda la zona Norte de las provincias La Habana y Matanzas.

En esta etapa se tienen un total de 10 108 km de carreteras y caminos, los que están distribuidos de la siguiente manera

- 5 933 km de carreteras
- 4 175 km de caminos

Hasta el momento la red del país posee un total de 68395,3 km, los que se dividen en:

- 17814,9 km de carreteras pavimentadas
- 28 411.4 km de caminos
- 16193,4 km de vías urbanas

De todas estas vías, 11459,2 km forman la red de vías de interés nacional, administrada por el Ministerio del Transporte que delega esa función en el Centro Nacional de Vialidad, entidad rectora de la actividad en Cuba.

Nuestro país posee una superficie de 110 922 km², dando como resultado una densidad de 0.67 km/km².

Como se puede observar las vías, (carreteras y caminos) se han incrementado en 42093,9 km en el período revolucionario, esto ha influido de una forma incuestionable en la economía y lógicamente en la sociedad.

CONTRIBUCION AL DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL.

En nuestro país como se ha señalado anteriormente la red vial, esto ha influenciado en el desarrollo de deficientes áreas de la economía y la sociedad. Comenzaremos señalando que esto ha posibilitado electrificar el 95% del país.

Dotar con servicios médicos, asistencia social y escuelas, a todas las zonas montañosas y áreas de difícil acceso así como incrementar la calidad de vida e incentivar el proceso productivo en las mismas.

La red del Plan Turquino (zonas montañosas) tiene un total de 9 484 km de los cuales 2 061 forman parte de las vías de interés nacional.

En las zonas montañosas la producción agrícola se ha incrementado gracias al desarrollo vial y podemos señalarlo mediante la siguiente tabla:

Tabla 1.

| PRODUCTO | PERIODO | CRECIMIENT O |
|----------------|-------------|-----------------|
| Café | 1995 - 2000 | 6% |
| Cacao | 1995 - 2000 | 23% |
| Forestal | 1995 - 2000 | 226% |
| Apicultura | 1998 - 2000 | 54% |
| Ganado Porcino | 1998 - 2000 | 16% |
| Avicultura | 1998 - 2000 | 40% |
| Acuicultura | 1995 - 2000 | 51% |

Esto refleja como se contribuyó ya que de no existir la red vial del Plan Turquino habría sido imposible lograr estos incrementos productivos en esas zonas del país.

Además debemos señalar que a finales de la década del 80 se llegó a transportar en nuestro país 81 500 000 t de mercancías por carretera.

Está claro que la desaparición del campo socialista, con el que teníamos vínculos económicos fuertes, llegando a importarse de ésta área del mundo el 85% del total del país, ha afectado nuestro movimiento de cargas transportadas; pero aún así en 1999 el 84.6% de la transportación de carga se hacía por carreteras y caminos, en la tabla sobre "CARGAS TRANSPORTADAS EN MILES DE TONELADAS" que se muestra en la página siguiente podemos observar como ha sido la transportación entre 1988 y 2000.

Tabla 2.

CARGA TRANSPORTADA EN MILES DE TONELADAS

| | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| Total | 98149.9 | 91855.6 | 87075.7 | 83882.0 | 54783.7 | 37605.5 | 38219.5 | 36247.1 | 45294.5 | 56491.1 | 41774.4 | 41989.1 | - |
| Otros Organismos | 5589.5 | 60501.3 | 57959.2 | 43687.0 | 40188.9 | 27313.5 | 26600.9 | 26162.1 | 34069.8 | 45482.6 | 31411.5 | 31904.3 | - |
| Por carretera | 63100.0 | 57800.0 | 55379.2 | 41218.6 | 37658.4 | 25173.9 | 25417.2 | 24723.6 | 32359.2 | 43864.7 | 29974.4 | 30115.3 | - |
| Por ferrocarril | | | | | | | | | | | | | |
| Ministerio del Azúcar | 2489.5 | 2701.3 | 2580.0 | 2468.4 | 2530.5 | 1539.7 | 1183.7 | 1438.5 | 1710.6 | 1617.9 | 1437.1 | 1789.0 | |
| Ministerio del Transporte | 32560.4 | 31354.3 | 29116.5 | 20097.5 | 14594.8 | 10292.0 | 11618.6 | 10085.0 | 11224.7 | 11008.5 | 10362.9 | 10084.8 | 9871.7 |
| Por carretera MITRANS | 18400.0 | 17200.0 | 15472.1 | 10304.1 | 7179.1 | 5262.6 | 6572.6 | 5105.6 | 5514.5 | 5564.7 | 5240.3 | 5419.6 | 5439.8 |
| Por ferrocarril MITRANS | 13041.5 | 13031.1 | 12543.0 | 9015.7 | 6910.3 | 4745.5 | 4815.5 | 4713.3 | 5276.3 | 5104.0 | 4700.0 | 4279.6 | 4027.5 |
| Cabotaje | 1118.9 | 1123.2 | 1101.4 | 777.7 | 505.0 | 283.9 | 230.5 | 266.1 | 433.9 | 339.8 | 422.6 | 385.6 | 404.4 |

Nota: MITRANS = Ministerio del Transporte.

Como puede apreciarse es mucho mayor la transportación de cargas por carretera a la transportación por ferrocarril y por cabotaje. Ahora bien, con vistas a lograr una mejor y más racional transportación de las cargas se está incrementando en el país la multimodalidad y en ella la relación ferrocarril - carretera.

En lo referente al transporte de pasajeros por carretera tenemos que en Cuba se llegó al número de 30 89,7 millones en el año 1985.

Por las carencias motivadas por la desaparición del campo socialista esta cantidad se ha visto disminuida, pero en los últimos años ha vuelto a crecer con valores hasta de un 13%, mostrando el comportamiento siguiente:

Tabla 3.

| PASAJEROS TRANSPORTADOS POR CARRETERA | |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| AÑOS | PASAJEROS TRANSPORTADOS (millones de pasajeros) |
| 1960 | 930.0 |
| 1965 | 1378.9 |
| 1970 | 1599.0 |
| 1975 | 2251.7 |
| 1980 | 2656.3 |
| 1985 | 3089.7 |
| 1990 | 2703.8 |
| 1991 | 1978.5 |
| 1992 | 1148.9 |
| 1993 | 725.4 |
| 1994 | 567.3 |
| 1995 | 507.7 |
| 1996 | 562.4 |
| 1997 | 653.7 |
| 1998 | 634.7 |
| 1999 | 719.0 |
| 2000 | 776.9 |

En el sector turístico que se encuentra en pleno desarrollo y con mucha pujanza, podemos decir lo siguiente para que se comprenda la importancia de las carreteras:

En el quinquenio 1995 - 2000, el Turismo de Naturaleza que es el explotado en el Plan Turquino ha crecido a un ritmo aproximado de un 30% anual.

Para el turismo en general la cifra oscila alrededor del 15%.

Aquí las carreteras son fundamentales porque se ha establecido la relación multimodal de ella con el transporte marítimo y el aéreo, vías de arribo de turistas al país, adicionalmente podemos señalar que muchos turistas rentan autos para dirigirse a diferentes lugares del país por sus propios medios.

Además, para incrementar el desarrollo turístico en los cayos, (islotes), al norte del país se termina en estos momentos la construcción de pedraplenes, que constituirán las vías que los unirán con la isla principal, Isla de Cuba.

Esto incrementará la red de carreteras, que son la vía fundamental por las que circulará fundamentalmente el turismo que arribe al país.

En la actualidad el turismo es uno de los rubros más importantes de nuestra economía.

Como se ve la red de carreteras tiene mucho peso en la economía del país y es decisiva su contribución al desarrollo de esta.

Por todo lo anteriormente expresado, el Estado ha dispuesto fondos para la construcción y conservación de vías, logrando de esta forma recuperar el patrimonio como ejemplo veamos como ha sido la proyección de esto en la siguiente tabla:

Tabla 4.

| Estado de la Red de Interés Nacional entre 1995 y el 2000 (por ciento de la longitud total) | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| ESTADO/AÑO | 1995 | 1997 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| BUENO | 35 | 47.4 | 55.2 | 67.4 | 67 | 67 |
| REGULAR | 54 | 37.3 | 30.2 | 22.5 | 24 | 24 |
| MALO | 11 | 15.3 | 14.6 | 10.1 | 9 | 9 |

Esto solo es en lo que respecta a las Vías de Interés Nacional.

La tabla refleja el esfuerzo del Estado en la vialidad y su conservación y la información suministrada brinda los incrementos en la movilidad de las personas y las transportaciones de cargas, que por situaciones ya mencionadas se han visto afectadas, pero se nota una recuperación.

CONCLUSIONES

- La historia de Cuba esta en lo económico muy ligada al desarrollo vial, esto hace que posea una infraestructura con un valor alto de densidad.
- Con la Revolución es que se obtiene este alto valor y un gran movimiento de cargas y pasajeros, afectados aún en la actualidad por la desaparición del campo socialista pero que muestra ya signos de una recuperación.
- El Estado Cubano conociendo la importancia de los caminos y carreteras en su economía conserva las existentes y construye nuevas de acuerdo con diferentes aspectos que se vayan a desarrollar.

- El Estado Cubano con vistas a un desarrollo armónico y proporcional impulsa y estimula la vinculación entre los diferentes modos de transporte con vistas a un uso más racional de los recursos.
- Todo lo expresado en el trabajo y las anteriores conclusiones refleja la enorme influencia de las carreteras en el desarrollo económico y social de Cuba.

BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS

1. Asamblea Nacional. Ley 60 "Código de Vialidad y Tránsito de la República de Cuba".
2. Marín González, F. "La vialidad en Cuba". Congreso Internacional sobre Vialidad y Tránsito. Santo Domingo R. D. 1999.
3. Serrano Rodríguez, L. E. "Desarrollo de las carreteras en Cuba. Apuntes a reunión Comité C4 AIPCR - PIARC. Oslo, Noruega, mayo 1999.
4. Serrano Rodríguez, L. E. "Los aeropuertos como apoyo al desarrollo turístico". Caso Varadero. II Encuentro Iberoamericano de Ingeniería Civil y Construcción FIADICC San Salvador, Bahía, Brasil, 1994.
5. Serrano Rodríguez L. E. Informes y respuestas a cuestionarios de los grupos de trabajo del Comité C4 AIPCR-PIARC durante el período 2000-2003.
6. Valdés Baños, O. "Informe sobre el Plan Turquino". CNV. La Habana 2001.

