

TRANSPORTE

El desarrollo de todas las ramas del transporte es de suma importancia para el funcionamiento adecuado del organismo económico de la nación cubana, así como para la ampliación de su intercambio internacional de mercancías.

Actualmente, las ramas del transporte terrestre, marítimo y aéreo de Cuba forman un sistema, cuyo perfeccionamiento es esencial a los efectos del desarrollo socio-económico del país y de cada una de sus regiones.

El transporte fluvial, debido a las condiciones hidrográficas, es muy limitado en Cuba. Existe solamente una vía fluvial ordinaria, por el río Cauto, entre Manzanillo y Guamo, y en otros ríos apenas se hace ocasionalmente algún pequeño servicio de carga o pasaje; pero el avance de los trabajos hidrotécnicos permitirá abrir nuevas líneas fluviales.

Las condiciones topográficas de Cuba facilitan la construcción de redes viales, puesto que cuatro quintas partes del país son llanas o ligeramente onduladas. Sin embargo, algunas zonas, principalmente montañosas, carecen aún del necesario servicio de transporte, lo que dificulta el desarrollo de las mismas. Varias carreteras construidas en los años recientes ya penetran en las montañas y otras muchas están en rápido proceso de ejecución.

Desde el punto de vista internacional, la posición de Cuba en el centro de las Américas y de la margen oeste del océano Atlántico, le es también favorable a sus comunicaciones marítimas. Las líneas de su flota mercante cubren ya todos los mares, poniendo a la República insular, por medio de sus propios barcos, en contacto con otras muchas tierras del mundo. Igualmente favorable, por supuesto, resulta la posición geográfica de Cuba en cuanto a sus comunicaciones aéreas.

La importancia relativa de las distintas ramas del transporte de carga, se muestra en las siguientes cifras:

| | Carga Transportada | | (Miles de Toneladas) | | |
|------|--------------------|-----------|----------------------|----------|-------|
| | Ferroviario | Automotor | Marítimo | | Aéreo |
| | | | Travesía | Cabotaje | |
| 1967 | 51 053 | 106 532 | 1 081 | 2 494 | 12.9 |

La distancia media de una tonelada de carga por ferrocarril fue, en 1967, de 49 km; por transporte automotor, 53 km, y por la flota cubana de travesía, 12 900 km.

Es muy notable también el aumento numérico de los pasajeros transportados en los últimos años, que refleja la creciente movilidad de la población de Cuba y el desarrollo económico de las regiones periféricas (Isla de Pinos, distintas zonas de Camagüey y de Oriente). Baste decir que el número de pasajeros transportados en las líneas nacionales aéreas ascendió a 500 700 en 1967 (114 000 en 1962).

TRANSPORTE FERROVIARIO

El primer ferrocarril en América Latina fue el inaugurado en 1837 entre La Habana y Bejucal, que poco después se extendió hasta Güines. En el siglo XIX se desarrollaron las ferrovías en las regiones occidental y central, donde entonces estaba concentrada la mayor producción azucarera. Al desarrollarse esta industria en las provincias de Camagüey y Oriente, se definió el esquema básico de los ferrocarriles. El 15 de noviembre de 1902 corría el primer tren directo entre Santiago de Cuba y La Habana. El oriente y el occidente del país quedaban enlazados por caminos de hierro, que proliferaron después en diversos ramales.

Cuba tiene una elevada densidad ferroviaria de acuerdo con su extensión superficial: 13.4 km. de vía por cada 100 km cuadrados de área. En 1966 había 5 053 km de líneas de servicios públicos y 9 440 km de líneas de servicio agrícola cañero, lo que hace un total de 14 493 km de ferrovías. Los ferrocarriles cañeros tienen gran importancia en el funcionamiento de la industria azucarera. En los años 1965 y 1966 se transportó por ferrocarril el 76% del volumen total de la caña.

Los principales puertos del país están conectados por los ferrocarriles públicos, que realizan alrededor del 70 por ciento del transporte de la producción azucarera. Algunas líneas de ingenios enlazan directamente con los puertos. En la actualidad están en ejecución vastos planes de reconstrucción y modernización de las ferrovías, lo que incluye la sustitución de las tradicionales travесías de madera por travесías de hormigón.

TRANSPORTE AUTOMOTOR

El auge creciente del transporte automotor en Cuba está vinculado a la expansión azucarera subsiguiente a la I Guerra Mundial y a la terminación (en 1931) de la Carretera Central. Esta última une todas las provincias de la isla de Cuba y la mayoría de sus centros principales. Es como la espina dorsal del sistema de carreteras y caminos.

Antes de 1959, existían en Cuba 10 104 km de carreteras y caminos (5 896 km pavimentados). Extensas zonas rurales carecían de caminos, lo que agravaba el aislamiento y atraso de estas regiones.

En el período 1959—1968 se han construido 5 476 km. de carreteras y caminos (1 538 km. pavimentados). La zona, secularmente aislada por tierra, de Baracoa, ya está unida con Guantánamo mediante una magnífica ruta, que la integra al sistema vial del país. Lo mismo ocurre con otras muchas áreas incomunicadas hasta hace muy poco tiempo. Hay 120 Brigadas de Caminos, provistas de los equipos más modernos, que construyen constantemente carreteras y caminos en todas las regiones del país, inclusive en las montañosas, sobre todo en las zonas de grandes planes agropecuarios.

La importación de una considerable cantidad de ómnibus ha permitido organizar ampliamente el transporte interprovincial e intermunicipal de pasajeros, dando acceso a todas las regiones, aun a las de más dificultades.

TRANSPORTE MARITIMO

El transporte marítimo desempeña un papel decisivo en las relaciones económicas de Cuba con otros pueblos. El carácter de la producción y la estructura del comercio exterior determinan un gran volumen del movimiento portuario cubano. En 1967, el volumen de las operaciones portuarias fue de 19 millones de toneladas (azúcar, 5.7 millones de toneladas).

Se están realizando grandes trabajos para la reconstrucción y modernización de los puertos. En el total de los 35 puertos y subpuertos habilitados, la mayor importancia la tienen los de La Habana y de Santiago de Cuba. En la exportación de azúcar a granel, se destacan los puertos dotados de nuevas y grandes instalaciones: Cienfuegos, Matanzas y Guayabal.

Antes de la Revolución, las pérdidas de Cuba en divisas por el concepto de fletes eran enormes, lo mismo que en los demás países de América Latina. En 1958, Cuba tenía solamente 11 buques de travesía con un peso muerto de 52 680 toneladas. En 1969, el país dispone de 49 buques de esa clase, con un peso muerto de 377 410 toneladas. En distintos países se están construyendo para Cuba modernos barcos, que permitirán aumentar aún más la capacidad de su flota mercante.

Actualmente, las naves cubanas contribuyen de modo eficaz al desarrollo de las relaciones económicas de su patria con muchos países, en las distintas regiones del mundo.

Antes de la Revolución, a medida que se desarrollaban los ferrocarriles y las carreteras en Cuba, el transporte de cabotaje disminuía, quedando reducido, principalmente, a servir las necesidades de las poblaciones costeras, sobre todo en la provincia de Oriente, donde la topografía fue obstáculo, hasta hace muy pocos años, para el transporte por tierra, y en la isla de Pinos. Actualmente, el mayor volumen de carga por cabotaje corresponde a los transportes especializados, tales como los de combustibles, cemento y maderas. Se ha incrementado la flota de cabotaje con dos modernos "ferries", que prestan servicio de carga y pasaje entre Batabanó (Sur de la provincia habanera) y Nueva Gerona (isla de Pinos).

TRANSPORTE AEREO

Antes del establecimiento del poder revolucionario, el transporte aéreo en Cuba estaba dominado por cuatro empresas capitalistas. Ahora, la empresa estatal "Cubana de Aviación" con aviones modernos, opera vuelos diarios entre La Habana y los centros más importantes del país. Hay también vuelos diarios que unen a Santiago de Cuba con varias ciudades de la provincia de Oriente.

"Cubana de Aviación" realiza vuelos semanales a Praga, Madrid y México (en 1967, el número de pasajeros en vuelos internacionales fue de 26 100, contra 16 200 en 1962). La línea soviética "Aeroflot" mantiene un importante servicio Moscú—La Habana. La empresa de aviación checoslovaca y una línea aérea española cubren la ruta entre las capitales de sus respectivos países y La Habana.