



**Orión, patana de carga autopropulsada construida en Astilleros DAMEX, en Santiago de Cuba. Una de las embarcaciones que más operaciones de cabotaje realiza en el país.**  
Foto: Cortesía de Navegación Caribe

## Fortalecer la transportación de carga por cabotaje

■ **LOURDES PÉREZ NAVARRO**

El país ha concentrado la descarga de buques que vienen del exterior en tres puertos principales: La Habana, Cienfuegos y Santiago de Cuba; de ellos se distribuye la mercancía hacia los puertos secundarios mediante embarcaciones de cabotaje. Por esta vía, hasta el cierre de septiembre fueron transportadas algo más de 161 000 toneladas de carga, según informó el capitán de la Marina Mercante Luis Rodríguez Hernández, director general de la Empresa de Navegación Caribe.

Por cabotaje (transporte entre puertos de un mismo país, navegando relativamente cerca de la costa) actualmente se mueven alimentos para la canasta básica, incluida el azúcar; así como mieles, acero, cemento, materiales de construcción, algunos equipos, combustible para los cayos, y toda la mercancía que demanda el municipio especial de la Isla de la Juventud.

Al ser Cuba un archipiélago, resulta ventajoso este tipo de transportación, pues el índice de consumo de toneladas de combustible por millones de toneladas/kilómetros, resulta menor comparado con otros medios de transporte, con excepción del ferrocarril.

Es por ello que en el proyecto de Lineamientos de la política económica y social del VI Congreso del Partido, se destaca la necesidad de profundizar en el balance de carga del país, priorizando el empleo de los medios de transporte más eficientes: ferrocarril, cabotaje y empresas especializadas de transporte, en ese orden.

Sin embargo, en opinión de Rodríguez Hernández, aún no se ha logrado el índice de consumo deseado. Las condiciones de las 23 embarcaciones dedicadas a la navegación de cabotaje no son óptimas, y su número es insuficiente; aunque —subrayó— podemos usarlas más adecuadamente.

En el 2009 por cabotaje fueron transportadas unas 240 000 toneladas de mercancías; de ellas, 140 000 en el triángulo Batabanó-Gerona-Cayo Largo. La demanda en ese periodo se suponía fuera superior a las 300 000 toneladas; sin embargo, parte de esa cantidad se trasladó por otros medios de transporte, incluso con índices de consumo de combustible más altos. Situaciones como esta deben ser revertidas al consolidarse el actual proceso de reordenamiento de la transportación de carga que ejecuta el Ministerio del Transporte (MITRANS).

Según explicó el Director general, el objetivo de Navegación Caribe es llegar a transportar 500 000 toneladas dentro de tres años. Para ello, precisó, tenemos que lograr, entre otras cosas, que las embarcaciones realicen tráfico con itinerarios fijos donde sea factible hacerlo, tal como existe hoy en el triángulo Batabanó-Gerona-Cayo Largo, en el que las embarcaciones salen en días y horas determinadas.

Otro aspecto, dijo, es lograr que las embarcaciones vayan y retornen con mercancías, lo cual reduce los costos. “Nuestra aspiración es que trasladen en un sentido a plena capacidad y retornen al menos con un 30% de carga. Hoy solo alcanzamos el 15%”.

Al respecto aseguró que el MITRANS realiza una conciliación con todos los organismos de la economía para conocer de antemano la carga que van a mover y en qué dirección, con vistas a garantizar una mejor organización, distribución y uso de las embarcaciones, y de esta manera ser más eficientes y ahorrar combustible.

El capitán alertó, además, de la necesidad de conformar una entidad, que en la rama marítima se llama transitaria, dirigida a organizar el tráfico de cargas. Navegación Caribe —acotó— hoy solo tiene contacto con transitarios en la Isla de la Juventud, con buenos resultados.

# Ajustes de esfuerzo

■ **YUDY CASTRO MORALES**

Data de 1890. Y aunque las huellas del tiempo parecen ensañarse en su estructura, a diario el obrero Cándido Manuel Pérez se las ingenia para mantenerla funcionando.

“Soy el único que entiendo la prensa horizontal y constantemente le estoy haciendo adaptaciones, modificándole el mecanismo para incorporarle otros servicios, pues con esos hierros viejos hay que echar adelante la producción”, dice resuelto este herrero forjador, quien ha dedicado su vida a la empresa Cubana de Acero.

Nos cuenta Leonardo Colina, director de la entidad, que para sustituir esa maquinaria necesitaría un cuarto de millón de euros, algo imposible en medio de la actual coyuntura económica. De ahí su satisfacción con un colectivo volcado totalmente a la innovación, porque el ejemplo de Cándido no es el único.

Gracias a Alexis Álvarez, mecánico electricista con más de 30 años de experiencia, los equipos de soldar continúan trabajando. Boquillas, calentadores y disimiles componentes destacan entre las piezas de repuesto generadas por sus manos.

Tal entrega motiva a todos los obreros, particularmente a Mario Otero, un mecánico cuya destreza se percibe a flor de piel. Como si cuatro décadas vinculado a los metales le hubiesen dotado de una suerte de alquimia para el ajuste y la reparación de maquinarias.

Así ha recuperado un cilindro americano producido durante la Segunda Guerra Mundial, el sistema neumático de una cizalla soviética y una prensa japonesa, cuyos fabricantes ya no existen.

También los más jóvenes se afanan en generar soluciones, como el ingeniero Ángel Martínez, quien diseñó un prototipo de eleva-contenedores, (dis-

positivo incorporado a los carros colectores de basura) para satisfacer una demanda del Servicio de Comunales.

Según Luis Rivero, director de ese organismo en Ciudad de La Habana, solo en la capital circulan 71 camiones. Adquirir dichos aditamentos en el mercado internacional implica una erogación de 2 000 dólares por cada uno, mientras que Cubana de Acero se los suministra a 600 CUC.

Pero el incentivo de los jóvenes simplemente mitiga la preocupación de encontrar relevo a los “maestros” del taller. Porque demorará alcanzar la talla de Cándido. Será difícil, incluso para quienes hoy integran dos aulas anexas dedicadas a la soldadura y la pailería.

■ **COMPONENTES ESTRATÉGICOS**

El justo empeño de los obreros en pos de sortear la obsolescencia de los equipos, también le ha permitido a Cubana de Acero intervenir en programas estratégicos vinculados a la Unión Eléctrica (UNE).

Quizás las compuertas, las chimeneas y los conductos destinados a la termoelectrica Antonio Guiteras propiciaron su acople a tiempo a la red nacional.

Asimismo, la fabricación de tanques de 700 y 1 000 metros cúbicos contribuye a satisfacer las necesidades de almacenamiento de la UNE. Y las centrales de Santa Cruz del Norte, Mariel y Nuevitas formulan nuevos pedidos para cubrir sus demandas.

Y Comunales, además, solicitó la entrega de 2 000 contenedores de basura y solo ha recibido 788.

No obstante, Cubana de Acero continúa haciendo ajustes de esfuerzo para elevar la productividad y el aprovechamiento de los recursos, porque en este sentido la empresa, y la industria sideromecánica en general, aún tienen muchas reservas por explotar.



**Gracias a la entrega de los obreros, los equipos de soldar continúan trabajando.**  
Foto: Raúl López