

Servicios de transporte público utilizando tracción animal en Cuba

por

Humberto Valdés Ríos

*Centro de Investigación y Desarrollo del Transporte
Apartado Postal 17029, La Habana 17, CP 11700, Cuba*

Resumen

La ponencia discute el origen y las causas socio económicas que estimularon el resurgimiento del empleo de la tracción animal para el transporte de pasajeros y carga en Cuba, a partir del año 1991. En este tiempo los servicios de transporte motorizados decrecieron dramáticamente debido a la reducción del intercambio con el exterior, del combustible y de las partes y piezas de repuesto. En el año 2000 habían 6325 carretones y 9874 coches de tracción animal con licencias para brindar servicios de transporte público. Se presentan detalles sobre la cantidad de licencias otorgadas para los servicios de transporte de pasajeros y de carga usando tracción animal por provincias y por sectores (estatal y no estatal). La mayoría de los servicios de transporte con tracción animal son de propiedad y operados por individuos privados. Las provincias de Matanzas, Holguín, Santiago de Cuba y Las Tunas tienen la mayoría de los vehículos de tracción animal registrados para el transporte de pasajeros. Las provincias de Holguín, Villa Clara, Camagüey y Granma tienen la mayoría de los vehículos de tracción animal para el transporte de carga.

Se describe el marco institucional y regulatorio creado a partir del año 1998. Las oficinas provinciales del Ministerio del Transporte otorgan las Licencias de Operación del Transporte para las personas naturales y jurídicas que prestan servicios públicos de transportación de carga o de pasajeros con tracción animal. Se brindan detalles sobre la legislación y regulaciones relevantes. Las Licencias son condicionadas a la salud de los animales y la seguridad de los vehículos.

Es difícil predecir que ocurrirá con los servicios de transporte con tracción animal, cuando la situación económica mejore. Existe la necesidad de más información sobre todos los aspectos del transporte con tracción animal, incluyendo las razones para el reciente decrecimiento de la cantidad de caballos en Cuba (actualmente alrededor de 450 000). Se requiere mejorar el entrenamiento para todos en lo concerniente a la planificación y regulación del transporte con tracción animal. Existe la necesidad de más intercambio de experiencias sobre el transporte con tracción animal, tanto a nivel nacional, como internacional.

Introducción y contexto económico actual

A partir del año 1990, el sistema de transporte de la República de Cuba, particularmente el transporte público de personas y de bienes, ha sufrido los efectos de una situación de emergencia económica conocida en Cuba como “*período especial de tiempo de paz*”. Esta fue el resultado de una combinación de factores. En primer lugar, de los profundos cambios políticos, económicos y sociales ocurridos en los antes países socialistas de Europa del Este, y de la desaparición de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Esto conllevó a la desintegración del Consejo de Ayuda Económica (CAME), que tenía vinculada a Cuba y a muchos países socialistas. Cuba sostenía el 85% de su intercambio comercial con estos países y mantenía con los mismos estrechas relaciones bilaterales y multilaterales de colaboración económica, científica y técnica para el desarrollo, sobre bases de un intercambio justo. Aprovechándose de esta situación, desde 1992, el gobierno de los estados Unidos de América, endureció las medidas de bloqueo económico, comercial y financiero impuestas contra Cuba a partir del mes de marzo el año 1961. Al mismo tiempo, el proceso de globalización mundial y el auge del neoliberalismo se han impuesto efectivamente por las naciones más desarrolladas y por los organismos financieros internacionales en la mayoría de los países del Tercer Mundo.

Como un resultado de la emergencia económica de los años 90, fue necesaria una reducción drástica de las importaciones. La producción industrial cubana fue también reducida, así como también lo fueron las exportaciones de bienes y servicios. Todos los sectores y ramas de la economía nacional fueron seriamente afectados y, como resultado, se deterioró el nivel de vida de la población cubana. Con limitados recursos nacionales y de intercambio con el exterior, la prioridad se dirigió hacia las necesidades sociales y la diversificación económica. Se formaron sectores emergentes y la inversión extranjera se fomentó como una solución a los problemas del crecimiento económico, la diversificación de las exportaciones, la penetración en nuevos mercados, la adquisición de tecnologías de avanzada y la introducción de mejores prácticas de gestión empresarial. La política económica se basó en la continuidad del reconocimiento de las ideas socialistas y el papel fundamental de la propiedad estatal, con la introducción de algunas medidas de gestión empresarial propias de empresas capitalistas.

El transporte fue uno de los sectores más severamente afectados por la reducción del intercambio internacional y, los servicios de transporte público de carga y de pasajeros fueron particularmente afectados. Esto fue porque el transporte terrestre en Cuba era muy dependiente de las importaciones. Estas incluían vehículos (omnibuses, automóviles y camiones), partes y piezas de repuesto y combustible. Con la drástica reducción de las importaciones de combustible, desde 13 millones de dólares estadounidenses hasta 6 millones de dólares estadounidenses anualmente y las dificultades para la obtención de partes y piezas de repuesto, la flota de transporte fue incapaz de operar eficientemente y se hicieron reducciones importantes en las rutas (líneas) de servicio público y en número de viajes. La limitada disponibilidad de moneda libremente convertible hizo difícil reemplazar los vehículos que habían sobrepasado su vida útil, trayendo como resultado la descapitalización del sector de transporte. La mayoría de los vehículos motorizados procedían de los países de Europa del este y de la URSS y se hizo cada vez más difícil importar sus partes y piezas de repuesto e incluso las materias primas y materiales para producirlas en Cuba.

Como un resultado de la declinación de los servicios de transporte público, cientos de miles de trabajadores se quedaron sin medios de transporte para asistir diaria y puntualmente a sus centros de trabajo. Así, a partir del año 1991, resurgieron los servicios de transporte público con tracción animal.

Perspectiva histórica

El uso de la tracción animal para el transporte en Cuba data del descubrimiento y conquista de la Isla por los españoles en el año 1492. Los caballos fueron importados y fueron utilizados para el transporte de carga, para el transporte de tropas. Luego fueron ampliamente utilizados por personas ricas y por el público. En el año 1662 se introdujo el primer carruaje de lujo (carroza), a la cual siguieron la calesa, la volanta, el quitrín, la carreta, los carretones y otros coches y carruajes destinados al transporte de pasajeros.

En 1842 en la ciudad de La Habana comenzó el uso de ómnibus – diligencias tiradas por caballos. En 1878 se puso en vigor el primer reglamento para carruajes. El transporte por tracción animal fue el único medio de transporte en las calles, carreteras y caminos en Cuba hasta el año 1898, en el cual hizo su aparición en La Habana el primer automóvil, fabricado en La Parisiense.

Los omnibuses de tracción animal tuvieron su operación durante los primeros veinte años del siglo XX. Al final de los años 1920 la urgencia de un transporte rápido se hizo sentir, también fue reconocido que el transporte motorizado causaba contaminación. En este periodo los omnibuses con tracción animal y los carruajes fueron desapareciendo de las calles, carreteras y caminos. El historiador cubano Emilio Roig de Leuchsenring apuntó: “Cuando desaparecieron en los primeros tiempos de la República, las guaguas tiradas por caballos, el pueblo se encontró que había perdido su vehículo predilecto”.

En La Habana, los carretones de carga con tracción animal persistieron por muchos años después del fin de los omnibuses de tracción animal. Por doquier en Cuba, los carruajes tirados por caballos persistieron y nunca dejaron de ser usados en ciudades como Bayamo, Cárdenas y Ciego de Ávila.

En las áreas rurales, los animales de trabajo nunca han dejado de ser utilizados en menor escala en el transporte rural. Los campesinos cubanos han utilizado siempre los caballos para trasladarse en las áreas rurales, así como para el trabajo de cuidado de los rebaños. En las montañas, tradicionalmente se han empleado arrias de asnos y mulos para transportar las cosechas, fundamentalmente la de café, madera y otros productos de la agricultura y del bosque.

Como fue previamente mencionado, desde 1990 Cuba sufre una crisis económica como resultado de la desintegración de la URSS y el CAME. Esta se empeoró por el fortalecimiento del bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los EUA contra Cuba. La reducción de combustible, partes y piezas de repuesto y renovación de vehículos causó una significativa reducción en la disponibilidad de servicios de transporte público motorizados. Esto inició el progresivo resurgimiento de la tracción animal en Cuba, tanto en áreas cubanas como en zonas rurales, para el transporte de carga y de pasajeros. Carretones y coches comenzaron a reaparecer en pueblos y ciudades, para el transporte de carga y de pasajeros. Estos fueron generalmente el resultado de iniciativas individuales, con los vehículos y animales operados por propietarios privados. Además de los diseños de carruajes por nuestro tiempo utilizados, muchos de los nuevos vehículos de tracción animal usan partes, muebles y neumáticos derivados de vehículos motorizados.

En el sector agrícola, hubo una crisis similar, con insuficiencia de combustible y de partes y piezas de repuesto para operar regularmente una gran flota de tractores. Por ello hubo un fuerte incremento en el uso de la tracción animal para las cosechas y el transporte. Bueyes y en menor medida caballos, mulos y asnos, hicieron posible continuar las tareas agrícolas. La tracción animal fue ampliamente usada para el transporte de materias primas y productos y para acarrear bienes hacia y desde los mercados.

Uso presente de los servicios de tracción animal

La tracción animal ha estado por largo tiempo sin regular, desde la primera mitad del siglo XX no obstante, el Estado reconoció la importancia de la tracción animal para el transporte público y, en 1997, se restablecieron, a través de disposiciones legales, regulaciones para los servicios de transporte de carga y pasajeros, usando vehículos de tracción animal.

Desde 1998, se estableció el requisito de obtener una Licencia de Operación de Transporte con vistas a ofertar servicios de transporte con tracción animal, de carga y de pasajeros. A través de todo el país, operadores privados solicitan sus licencias.

En el año 2000 había más de 16000 vehículos de tracción animal registrados, brindando servicios de transporte, clasificados por tipo de vehículo y tipo de servicio, como se muestra en la Tabla 1.

Tabla 1. Tipos de vehículos de tracción animal y servicios registrados en Cuba en el año 2000

<i>Tipos de vehículos</i>	<i>Transporte de carga</i>	<i>Transporte de pasajeros</i>	<i>Total</i>
<i>Carretones</i>	5047	1278	6325
<i>Coches</i>	71	9803	9874
<i>Total</i>	5118	11081	16199

Source: Unidades Estatales de Tráfico, 2000

Las Licencias de Operación del transporte son emitidas para los vehículos y no para los animales, ya que los caballos de monta no están incluidos, ni los mulos y asnos para el transporte en zonas montañosas. Las regulaciones se aplicaron a los servicios de transporte público usando équidos (caballos, asnos y mulos). Las carretas de bueyes tampoco están incluidos en el programa de licencias.

Como parte de la investigación para esta ponencia, se obtuvo información de las oficinas municipales, provinciales y nacional de la Unidad Estatal de Tráfico del Ministerio del Transporte. Estas oficinas a los niveles municipales y provinciales son las responsables de la emisión de las Licencias de Operación del Transporte y del mantenimiento de los registros de información. No obstante, estas unidades tienen recursos limitados y pocos conocimientos acerca del transporte con tracción animal.

Poca o ninguna información se encuentra disponible acerca del número de pasajeros o de la cantidad de carga transportada usando los servicios de transporte con tracción animal. En la Tabla 2 se resume

la información disponible sobre las licencias para vehículos con tracción animal y servicios de transporte en las diferentes provincias de Cuba.

Tabla 2. Distribución por provincias y sectores de los vehículos de tracción animal registrados para el servicio de transporte en Cuba en el año 2000

Provincias	Sector Estatal				Sector Privado			
	Transporte de Carga		Transporte de Pasajeros		Transporte de Carga		Transporte de Pasajeros	
	Carretones	Coches	Carretones	Coches	Carretones	Coches	Carretones	Coches
Pinar del Río	0	0	0	1	357	1	0	199
La Habana	0	0	0	0	395	6	0	141
Ciudad de La Habana	0	0	0	26	2	0	0	139
Matanzas	0	0	51	0	322	16	0	1496
Villa Clara	0	0	0	0	593	0	0	920
Cienfuegos	0	0	0	0	405	0	0	385
Sancti Spiritus	0	0	0	8	292	0	630	7
Ciego de Avila	0	0	0	0	96	0	128	294
Camagüey	0	0	0	0	564	2	447	725
Las Tunas	0	0	0	0	360	40	0	1162
Holguín	0	0	0	0	765	0	0	1399
Granma	0	0	0	6	563	6	22	824
Santiago de Cuba	0	0	0	0	218	0	0	1358
Guantánamo	0	0	0	0	59	0	0	684
Isla de la Juventud	0	0	0	0	56	0	0	29
TOTALES	0	0	51	41	5047	71	1227	9762

Fuente: Unidades Estatales de Tráfico, 2000

De la Tabla 2, está claro que el sector Estatal (todo tipo de empresas estatales) está muy poco involucrado en el transporte con tracción animal (4 % de los carretones y 0,4 % de los coches). Aparece que no hay participación estatal en el transporte de carga usando tracción animal. El sector privado es responsable por la inmensa mayoría del trabajo del transporte de carga y de pasajeros y son individuos privados, en lugar de compañías privadas, las que dominan el sector.

La Tabla 2 muestra que sólo cuatro provincias (Sancti Spiritus, Ciego de Ávila, Camagüey y Granma) han expedido licencias para coches de transporte de carga.

Las licencias emitidas son sólo para vehículos arrastrados por équidos (caballos, mulos y asnos). Los bueyes juegan un importante papel en el transporte local en áreas rurales, pero el Ministerio del Transporte no dispone de registros del número de carretones y carretas de bueyes. Los caballos tiran de la mayoría de los vehículos con licencia, pero los mulos son empleados en algunas localidades (incluyendo Bayamo). El número de caballos en Cuba ha venido declinando en años recientes, particularmente en el Sector Estatal. La población de caballos tuvo el máximo en 1977. La escasa población de asnos ha venido creciendo. Ellos son fundamentalmente usados para la cría de mulos y sólo algunos carretones de asnos son usados. La población de équidos en Cuba se muestra en la Tabla 3.

Tabla 3. Existencia de caballos, mulos y asnos en Cuba 1967 – 1998, con el porcentaje del Sector Estatal

Año	Todos los équidos		Caballos		Mulos		Asnos	
	Cantidad -mil-	% de Sector Estatal	Cantidad -mil-	% del Sector Estatal	Cantidad -mil-	% del Sector Estatal	Cantidad -mil-	% del Sector Estatal
1967	738	21	698	20	35	36	4.7	23
1970	692	21	659	20	29	42	4.1	27
1971	796		765					
1972	814		783					
1973	832		799					
1974	835		804					
1975	843	32	811	32	27	38	4.3	26
1976	846		815					
1977	849		819					
1978	834		807					
1979	841		813					
1980	840	29	812	29	25	43	3.7	27
1981	840	29	810	28	26	41	3.8	29
1982	820	29	790	27	26	38	3.8	26
1983	812	28	781	27	28	38	3.9	28
1984	792	28	759	28	29	38	4.0	30
1985	774	29	740	28	30	39	4.0	33
1986	753	30	718	30	31	41	4.0	35
1987	739	31	709	31	32	43	4.2	36
1988	665	35	630	35	31	48	4.5	40
1989	665	36	629	35	31	58	4.9	43
1990	633	37	597	37	31	50	5.2	44
1991	637	36	600	35	32	49	5.4	46
1992	645	34	607	33	33	49	5.7	46
1993	646	32	608	31	33	48	5.8	47
1994	636	20	597	19	33	37	5.9	36
1995	621	18	583	16	32	33	6.1	38
1996	604	17	568	16	30	32	6.3	38
1997	559	17	525	15	28	32	6.2	39
1998	464	16	434	15	24	31	6.1	39

Fuentes: Anuarios Estadísticos de Cuba 1967 a 1998

Regulación de los servicios de transporte con Tracción Animal

El Decreto – Ley número 168 del 26 de noviembre de 1996, “Sobre la Licencia de Operación de Transporte”, dispuso en su Artículo 3 que:

“Los servicios de transporte que requieren de una Licencia, son los de transportación de cargas, los de transportación de pasajeros y los servicios auxiliares o conexos a éstos, así definidos y clasificados por el Ministerio del Transporte, que se presten utilizando cualquier medio del transporte terrestre, marítimo o fluvial”.

Por la Primera Disposición Final del precitado Decreto-Ley, el Ministro del Transporte quedó encargado de dictar el Reglamento correspondiente, y las disposiciones complementarias que resultaren procedentes para garantizar su cumplimiento.

Por la Resolución No. 97 dictada por el Ministro del Transporte con fecha 24 de marzo de 1997, se aprobó y puso en vigor el “Reglamento de la Licencia de Operación de Transporte”, la que establece
Servicios de transporte público utilizando tracción animal en Cuba, Pagina 5

en su Apartado QUINTO, que: “Las personas que prestan servicios públicos de transportación de cargas o de pasajeros, utilizando **coches y carretones de tracción animal** y ciclos y triciclos de tracción humana, solicitarán la Licencia dentro de los plazos y acreditando los requisitos que para su obtención se establezcan oportunamente por este Ministerio”.

Por la Resolución No. 23-98 del Ministro del Transporte de fecha 9 de febrero de 1998 se estableció que, para la obtención de la Licencia de Operación de Transporte de servicio público de transportación de cargas o de pasajeros utilizando coches y carretones de tracción animal se cumplan los requisitos que a continuación se relacionan:

Si fuere una persona natural:

- Acreditar su identificación mediante el Carné de Identidad
- Acreditar la propiedad de los animales a utilizar, mediante certificación emitida por la Oficina de Registro de Control Pecuario de su domicilio.

Si fuere una persona jurídica:

- Confeccionar y entregar, en original y copia, el modelo “Solicitud de Licencia de Operación de Transporte”.
- Confeccionar y entregar, en original y copia, una relación de los medios a utilizar en la prestación de los servicios, especificando el tipo, la capacidad y el lugar donde se encuentran basificados.
- Entregar la relación de animales a utilizar previamente certificada por la Oficina del Registro Pecuario del domicilio legal del solicitante.

En los casos de medios arrendados por entidad facultada, el arrendatario deberá acreditar el documento legal que lo autoriza a disponer y utilizar dichos medios en servicio de transporte. Asimismo, el arrendador deberá solicitar la correspondiente Licencia que lo autoriza a brindar dicho servicio.

La antes citada Resolución también dispuso que para la obtención o renovación del comprobante de dicha Licencia, el interesado deberá acreditar en la Oficina Provincial o Municipal de la Unidad Estatal de Tráfico los requisitos que a continuación se relacionan:

- a) Carné de Identidad de la persona que lo solicita.
- b) Certificación actualizada de la propiedad de los animales de tracción a utilizar, emitida por la correspondiente Oficina del Registro de Control Pecuario.
- c) Certificación actualizada de la Salud de los animales de tracción a utilizar, acreditando su vacunación y su buen estado físico, emitida por la Oficina Municipal correspondiente del Instituto de Medicina Veterinaria.
- d) Certificación actualizada de Revisión Técnica del coche y carretón, emitido por persona facultada, que acredite su aptitud para la transportación.
- e) Comprobante de inscripción como contribuyente o del pago de los impuestos establecidos por la ley, según proceda.
- f) Póliza de Seguros de Responsabilidad Civil vigente.

Los requisitos consignados en los incisos e) y f), sólo se cumplimentarán, cuando la solicitud se formule para la prestación de servicios públicos por parte de una persona natural.

Se reguló que toda persona que obtenga una Licencia para la prestación de servicios públicos de transportación, utilizando coches o carretones de tracción animal, queda obligada a:

- a) Prestar estrictamente el servicio de la clasificación autorizada y con los medios registrados en la Licencia.
- b) Utilizar en transportaciones de cargas o pasajeros, sólo animales équidos de 3 a 20 años de edad.
- c) Transportar en coches o en carretones con animales équidos, hasta 8 personas o hasta 500 kilogramos de carga como máximo por cada animal que se utilice.

- d) Mantener los Certificados de Salud de los animales y de Revisión Técnica de los coches o carretones debidamente actualizados.
- e) Prestar los servicios en los lugares y por las vías previamente establecidas.
- f) Mantener rotulado el número de la Licencia en lugar visible del coche o carretón.
- g) Notificar cualquier cambio de domicilio a la oficina correspondiente de la Unidad Estatal de Tráfico.
- h) Aplicar los precios y las regulaciones tarifarias oficiales vigentes para la actividad.
- i) Efectuar los pagos de los importes que correspondan por concepto del otorgamiento, la renovación o la actualización de la Licencia, y de su Comprobante, así como de los impuestos establecidos por la ley.
- j) Cumplir las normas, regulaciones y demás disposiciones establecidas para la actividad.

Se estableció que la Licencia para prestar servicios del transporte de cargas o de pasajeros utilizando coches o carretones de tracción animal se podrá solicitar a partir del 1ro. de marzo de 1998, en la Oficina Provincial o Municipal de la Unidad Estatal de Tráfico del domicilio legal del interesado.

También que a los titulares de Licencias de Operación de Transporte para prestar servicios utilizando coches y carretones de tracción animal, les son aplicables las disposiciones de la Resolución número 97, dictada por el que resuelve con fecha 24 de marzo de 1997, que resulten de aplicación, excepto las contenidas en los artículos 20, 25, 31 y 32 del Apartado PRIMERO de dicha resolución.

Esta Resolución comenzó a regir a partir del primero de marzo del año 1998.

Conclusiones y recomendaciones

Desde 1991 ha habido un resurgimiento del uso de tracción animal para el transporte de carga y pasajeros en Cuba. La proliferación de la tracción animal ha estado asociada con la situación especial de emergencia económica, que ha estado caracterizada, entre otras cosas, por una brusca contracción de los servicios de transporte motorizado.

Existe incertidumbre sobre qué podría pasar cuando las circunstancias económicas mejoren. No obstante, a partir de que Cuba es un país en desarrollo, con limitados suministros de intercambio internacional y de energía (especialmente combustible para el transporte motorizado), la continuidad del uso de la tracción animal para el transporte brindará ahorros de estos recursos escasos.

Desde 1998, el estado ha establecido regulaciones para la emisión de Licencias de Operación del Transporte para el transporte tirado por caballos, mulos y asnos. Estos permiten la cuantificación y control de los operadores de estos servicios de transporte. Ellos también aseguran un grado de control sobre la condición y salud de los animales involucrados y la seguridad de los vehículos usados para los pasajeros y la carga. No obstante, los especialistas responsables de la planificación y regulación de los servicios de transporte con tracción animal, tienen poco conocimiento sobre la tecnología de transporte con tracción animal. Es por ello que resulta necesario introducir este tema en el entrenamiento de las profesionales de la planificación del transporte, en los niveles de pregrado y de postgrado.

La investigación ha resaltado la falta de información sobre los servicios de transporte con tracción animal en Cuba. Se hace necesario una más detallada investigación en esta área. Podría realizarse encuentros integrales entre operadores y dueños de los animales y de los vehículos. El objetivo podría ser obtener información acerca de las tecnologías (diseño de arneses, carretas, coches), los animales (tipo, condición, nutrición, manejo) y a los propietarios, operadores y usuarios (tipo, género, empleo), áreas de servicio, operaciones del transporte (cantidad y tipo de pasajeros y carga transportada).

Hay una gran reducción de la cantidad de caballos en Cuba en años recientes. Esto pudiera ser una limitación para el desarrollo ulterior del transporte con tracción animal.

Es necesaria más información acerca de las restricciones de la tracción animal y las vías eficientes para el manejo y uso de los caballos, mulos y asnos en áreas urbanas y rurales.

Aunque es difícil predecir cómo los servicios de transporte con tracción animal se desarrollarán en Cuba, ellos claramente juegan un papel importante. Es necesario promover el intercambio de

información y experiencias dentro de Cuba y establecer vínculos de colaboración con grupos nacionales e internacionales en otras partes del mundo.

Referencias

Anuarios Estadísticos, 1967 a 1998. Oficina Central de Estadísticas, Ministerio de Economía y Planificación, La Habana, Cuba.

Unidades Estatales de Tráfico, 2000. Comunicación Personal con las oficinas provinciales y con el Ministerio del Transporte, La Habana, Cuba.

*El presente trabajo fue elaborado como parte de un programa nacional de investigación de tracción animal apoyado por el British Department for International Development (DFID) y coordinado por el Instituto de Investigaciones de Mecanización Agropecuaria (IIMA). Para mayor información véase el sitio web: <http://www.recta.org>
Este trabajo editado por Paul Starkey, Animal Traction Development, Oxgate, 64 Northcourt Avenue, Reading RG2 7Q, R-U y Brian Sims, Silsoe Research Institute, Wrest Park, Silsoe, Bedford MK45 4HS, R-U*