

Transportes y comunicaciones: estado del arte

El autor nos ofrece, en cinco capítulos, el estado en que se encuentran las comunicaciones del país, partiendo de la idea de que la comunicación incluye los “transportes” que van desde la transportación de personas o de bienes materiales y de inmateriales mensajes. Desde ese concepto nos ofrece la panorámica y en qué estado se encuentran el transporte aéreo, el transporte terrestre vial, el transporte ferroviario, el transporte acuático y las comunicaciones postales.

ANTONIO PASQUALI

I. PRESENTACIÓN NECESARIA

Entes incomunicados no pueden formar estructuras sociales; el advenimiento del convivir requiere una fundadora capacidad de comunicarse; incomunicar es de-socializar y des-humanizar. Corolario: modos del comunicar y formas del convivir son interdependientes. Al alterar uno de los factores se altera el otro. Intervenciones en códigos, contenidos, canales y soportes del libre comunicar, no legitimadas y consensuadas por contrato social, generan manipulación, avasallamiento o esclavización.

La Comunicación es Moral y es Política en prístino sentido. Ella vehicula mi trato con el prójimo, afectuoso, dialogal o imperativo, y fecunda, persuade o subyuga la polis, el estar-con-los-otros; un poder, este, que es imperativo imbuir de justicia distributiva para asegurarse un vigoroso pluralismo que inmunice de supercherías. Ahí donde prevalecen amos confiscadores del comunicar, la libertad plural puede quedar aniquilada por déspotas que terminan hegemonizando el decir y el hacer.

Hablamos de “comunicación” en sentido lato, el que incluye “transportes”. La transportación de personas o bienes materiales y de inmateriales mensajes son funciones gemelas de un mismo relacionamiento inter-humano. Mucha normativa actual sobre uso de cables, microondas y fibra óptica (como el *mustcarry*), copia fundamentales criterios decimonónicos establecidos para Suez, Corinto y Panamá.

Induciendo la ruina de medios de transporte inaprovechables en su óptica populista y de comunicación insumisos a sus afanes de poder, las dictaduras chavistas han deliberadamente des-comunicado y de-socializado el país, retrocediéndolo a una suerte de *homo homini lupus*. Guardar memoria de sus violaciones constitucionales y brutales abusos de posición dominante en ese campo nos permitirá inmunizarnos mañana contra restauraciones y recaídas, y consolidar una libre y plural comunicación en una democracia nueva.

Hagamos votos por que la investigación nacional analice con rigor la degradación de Transportes y Comunicaciones perseguida por las

Incomunicados:
límites físicos
y virtuales

dictaduras chavistas, acentuando pedagógicamente la relación causal entre manipuleo de funciones creadoras de sociabilidad y proyecto político hegemónico-militarista. Lo que sigue, es una presentación muy somera del problema.

Comencemos con el transporte aéreo: en 1920 Gómez crea la Aviación Militar y en 1933 Aeropostal. En 1976, la pujante Venezuela es uno de los tres destinos (con Bahrein y Brasil) escogido para vuelos regulares del supersónico Concorde. El país llega a disponer de un vector de capital mixto, Viasa, clasificado en los ochenta entre las doce mejores líneas aéreas de la tierra; poseía el único simulador de vuelo instalado en Latinoamérica y volaba a 44 capitales y metrópolis del mundo (se estragó por mala administración en la etapa del liberalismo salvaje). Lejos de rescatarla, el chavismo creó otra línea (hoy fuera de la IATA y vetada en algunos países, con apenas cinco destinos internacionales), básicamente para asegurar sus contactos con Cuba, Irán y Siria.

Desinterés oficial, incompetencia, preferencia por la aviación militar y falta de divisas nos han conducido al borde del desastre. El país civil se ha quedado con 63 aviones activos y 55 inactivos o canibalizados (una de sus líneas dispone de dos activos y nueve inactivos). Al tener una edad promedio de treinta años, forman hoy la flota civil más vetusta y sobre-explotada de Latinoamérica (cinco vuelos diarios por avión); una situación, aseguran los profesionales, de alerta amarilla. (La sola Avianca vuela 140 aviones en su mayoría nuevos y Latam, 250, más 115 en adquisición). Esas carencias han significado la transferencia a líneas extranjeras de la mejor parte del negocio. Pero once compañías internacionales, con millardos de dólares retenidos por el Gobierno, han abandonado parcial o totalmente el país, y eso nos ha incomunicado aún más. La aviación civil crece mundialmente 5 % anual; nuestras dictaduras lograron convertirla en instrumento de aislacionismo e incomunicación.

II. TRANSPORTE TERRESTRE VIAL

Bajo “Transporte de Venezuela”, un chavista delirante y un poco analfabeto escribe en Wikipedia (va sin cambios): “Venezuela cuenta con la carreteras más grande de mundo y es por ello que es reconocida mundialmente que es la avenida Venezuela {Lara} las que se suma una red de carreteras que cubren el territorio nacional...”.

La realidad no corrobora ese triunfalismo. El país declara 96.155 km de vías, un dato oficial poco ilustrativo porque solo 32.000 son pavimentados y otros no existen más por ser el único país de la tierra que, al abrir una nueva vía, deja que la “carretera vieja” se pierda en la nada. Esos kilómetros, incluyendo los 64.000 engranzados, se los debemos, *grosso modo*, a Gómez (5.000), a la democracia (71.200) y al chavismo (unos 4.500). Países en los 30 millones de habitantes exhiben mejor kilometraje, como Malasia con 144.403, o Perú con 140.672. Nuestros canales terrestres de comunicación vial sufren grave, endémica y temible falta de mantenimiento y vigilancia, a lo que cabe sumar a) lo inorgánico de la red y la ausencia de arterias estratégicamente vitales (como una costanera caribeña), b) la vetustez de muchos trazados—como la Autopista Regional del Centro (ARC)—, y c) la peligrosa escasez de señalización y protecciones de buena tecnología; cuatro causas—no imputables a conductores— de nuestra altísima mortalidad en carreteras. El que a malas condiciones de la vía, como se afirma, tan solo se deba 30 % de los accidentes mortales, es una burda subestimación; un trazado bien trazado, una señal oportuna, un sólido *guard rail* sí pueden impedir que muchos casos de etilismo y alta velocidad terminen en fatal desenlace.

Los datos oficiales, seguramente defectivos, hablan de 80.399 muertes en vías públicas entre 2000 y 2012, unas 6.200 al año (las aseguradoras llegan hasta 9.000 y más), en un 39 % motociclistas, a razón de unos siete diarios (resto del mundo: 28 %). Son cifras excesivas para una densidad vehicular modesta como la nuestra: apenas 140 vehículos x 1.000 hab. Italia (que no es el país más virtuoso de Europa), con un parque 14 veces mayor (49m de vehículos), una densidad x 1.000 hab. 4,4 veces superior (610) y 484.600 km. pavimentados, registró 3.419

Hagamos votos por que la investigación nacional analice con rigor la degradación de Transportes y Comunicaciones perseguida por las dictaduras chavistas, acentuando pedagógicamente la relación causal entre manipuleo de funciones creadoras de sociabilidad y proyecto político hegemónico-militarista. Lo que sigue, es una presentación muy somera del problema.

muertos en 2014, la mitad, o un tercio, que en Venezuela. El accidente vial es nuestra segunda causa de muerte no natural después del homicidio: más de 30 muertos x 100.000 hab. (Colombia, 11,7; Alemania 6). Las estadísticas, tristemente, precisan que ocupamos el segundo lugar en la región por muertos en carretera, detrás de Sto. Domingo, y somos cuartos a nivel mundial, apenas superados por Lituania, El Salvador, Sto. Domingo, Guayana o Tailandia. Es como si cada doce o trece años perdiera el país una entera ciudad de 100.000 habitantes, en su gran mayoría jóvenes.

Los vehículos también figuran entre los culpables, y aquí el discurso se vuelve político. Nuestro parque de 5.350.000 unidades en 2008, descendió en 2014 a 4.196.335 (-21%, un bajón seguramente único en el mundo). Modesto en tamaño y peligrosamente vetusto (aunque no tanto como los aviones) porque la inflación chavista convirtió el auto en lujo inaccesible, del que se ensamblaron en el país, el 1er. semestre de este año, la ridiculez de 1.550 unidades. En los 70 nos asombrábamos de que un auto sencillo costara en la Unión Soviética cien meses de sueldo. El chavismo mejoró hiperbólicamente la fórmula: el mismo modesto vehículo le cuesta hoy a un venezolano más de mil sueldos básicos. Una desmotorización a la cubana que pagamos con menos comunicabilidad terrestre y más muertos en carreteras.

El diagnóstico de nuestro transporte vial no avala al chavista de Wiki: red insuficiente, inorgánica, obsoleta, sin mantenimiento, vigilancia, señales ni protecciones; 21% de los vehículos perdido en seis años; posesión del parque automotor más vetusto de Latinoamérica después de Cuba y Haití; segundo país de la región y cuarto en el mundo por muertos en carretera. Un mal ponderado récord negativo a sumar a los acumulados por las dictaduras chavistas en ámbito comunicacional.

III. TRANSPORTE TERRESTRE FERROVIARIO

Los *railroads*, vías de rieles, *chemins de fer* o *ferrovie*, vías de hierro, fueron en los albores de la independencia la obsesión progresista de varios artífices de repúblicas latinoamericanas.

Las primeras y breves vías férreas del mundo fueron inauguradas en 1827 en Francia; en 1830 en Estados Unidos; en Alemania en 1835; España, 1837 (...en La Habana; en la madre patria, en 1848 apenas), e Italia en 1839, pero ya en 1824 el gobierno de la Gran Colombia había traído de Inglaterra al veinteañero Robert Stephenson (hijo del George patriarca de los ferrocarriles) junto con otros

dos ingenieros para que se pronunciasen sobre la factibilidad de un ferrocarril La Guaira-Caracas. Solo en 1854 decretó José Gregorio Monagas su construcción, completada por Guzmán Blanco en 1883, 14 años después de concluirse en Estados Unidos el enlace Atlántico-Pacífico. Al final, la noble obsesión de los padres de la república no dejó al país nada permanente; la falta de mantenimiento y mejoramiento es un ancestral vicio nacional. En los años cuarenta del siglo pasado murió el Caracas-La Guaira, en 1955 el Ferrocarril del Tuy, en 1960 el Gran Ferrocarril de Venezuela o “alemán” Caracas-Valencia, en 1996 el Puerto Cabello-Barquisimeto de Pérez Jiménez, por no hablar de las “líneas de extracción”, todas difuntas. El grave episodio de “la planta insolente del extranjero”, con marinos alemanes e ingleses ocupando en 1902 Puerto Cabello y La Guaira, se produce para exigir el pago de una monstruosa deuda acumulada por el “ferrocarril alemán”: 186 millones de bolívares: ¡6 años de ingresos fiscales del país! Tras el arbitraje de La Haya, Venezuela comenzó a transferir a sus acreedores 30 % anual de sus ingresos aduaneros. Complicada, la historia ferroviaria venezolana, en calificación de un ilustre investigador de la materia.

La democracia aportó buenas ideas y pocas realizaciones; se apresuró a crear en 1946 un Instituto Autónomo Ferrocarriles del Estado, IAFE, y en 1975, con Luis Herrera de presidente, trazó un primer plan orgánico del que solo quedan en vida los 67 km de la Yaritagua-Acarigua (que en 2011 ya ameritó una importante y no concluida recuperación) y los 41 de la Cara-

Los vehículos también figuran entre los culpables, y aquí el discurso se vuelve político. Nuestro parque de 5.350.000 unidades en 2008, descendió en 2014 a 4.196.335 (-21%, un bajón seguramente único en el mundo).

Incomunicados:
límites físicos
y virtuales

¡Complicada historia, la ferroviaria! Chávez reprodujo en 2013, sin “plantas insolentes”, el episodio de la deuda ferrocarrilera de 1902, y un mismo grave peligro acecha hoy lo hasta aquí adelantado: que los inconexos ramales ferroviarios desperdigados por la geografía nacional terminen recubiertos de mastranto y pierda el país la tal vez última oportunidad de contar con una red ferroviaria coherente...

cas-Cúa inaugurada por Chávez en 2006 y hoy mal entretenida y peor administrada.

Quien retoma al modo autocrático la histórica obsesión ferroviaria nacional es Chávez. En el artículo 156, #27 de su Constitución de 1999 incluye “el sistema de ferrocarriles nacionales” en la lista de las competencias del poder público

nacional, suprime la “A” de Autónomo” al hoy IFE y en 2006 lanza un faraónico “Plan Socialista Nacional de Desarrollo Ferroviario” de 300 millardos de dólares (el más ambicioso del continente, lo calificó la Cepal) que preveía para 2030 la existencia de 13.665 km de vías férreas y el transporte diario de 6,5 millones de pasajeros (Francia, con 65 millones de habitantes, 30.000 km de vías férreas y 15.000 trenes de pasajeros diarios, apenas transporta 5,4 millones de viajeros al día...). Salvo errores, ese megaproyecto era un *remake* del de 1975 que el

propio IAFE reelaborara entre 1995 y 1998 con la colaboración de especialistas franceses poco conocedores de la realidad nacional; lo conforman *grosso modo* tres ejes transversales horizontales, el más sureño del cual (el llamado “fluvial” Ciudad Bolívar-San Fernando-San Cristóbal), así como el eje vertical Altagracia de Orituco-Puerto Ayacucho, son francamente elefantes blancos (en 2008, la Academia Nacional de Ingeniería denunció públicamente la ausencia “de estudios de viabilidad económico-social que justifiquen las diferentes rutas”).

Pese a que ese Plan Ferroviario es posiblemente la iniciativa de obras públicas más perseverante del chavismo y la que más millardos de dólares ha devorado, el modesto tramo Caracas-Cúa de 41 km sigue siendo en 2016 el único operativo en el país. En los gubernamental-triunfalistas sitios de los años 2008-2010 que tratan el argumento, Wikipedia alerta hoy al usuario de que están “desactualizados”, “obsoletos” o “insuficientes”; en www.ife.gov.ve, por su parte,

solo aparece el letrero “en mantenimiento” sobre un fondo de nada. Todo o casi se paró, todo o casi quedó sin concluir y amenazado de abandono; 2.000 km de nuevos o rehabilitados rieles duermen sobre sus durmientes en vías no concluidas por contratistas que se retiraron. Dos plagas mayores han entrabado el impulso inicial: por un lado, el irrefrenable y nefasto vicio nacional de robar y saquear bienes públicos, desde los cables de señalética hasta los millonarios sobrepagos y comisiones (estigmatizado hace meses hasta por el presidente Maduro); y por el otro, la creciente insolvencia de un Gobierno nuevo rico y manirroto, que en 2013 motivó el abandono de los trabajos en dos ejes particularmente estratégicos: la Puerto Cabello-Caracas por parte de un consorcio italiano al que el Gobierno debe 1,5 millardos de dólares, y la Tinaco-Anaco (de 7,5 millardos) por parte de la china CREC a la que se debía más aún. La Encrucijada-Apure está igualmente abandonada, y así los demás ramales iniciados, con 15 % hasta 40 % de avance en los trabajos.

El chavismo minimizó, liquidó, estragó o embozaló todos los sectores del transporte y las comunicaciones nacionales con la sola excepción del sector ferroviario. De no producirse el derrumbe de los precios petroleros, es probable que pese a incompetencias, delirios de grandeza, despilfarros, robos y caos administrativo, los 2.000 km completados y abandonados de hoy fuesen tal vez el doble y alguno en actividad. ¡Complicada historia, la ferroviaria! Chávez reprodujo en 2013, sin “plantas insolentes”, el episodio de la deuda ferrocarrilera de 1902, y un mismo grave peligro acecha hoy lo hasta aquí adelantado: que los inconexos ramales ferroviarios desperdigados por la geografía nacional terminen recubiertos de mastranto y pierda el país la tal vez última oportunidad de contar con una red ferroviaria coherente, moderna eficaz y eficiente, en la que nuestros hijos y nietos viajen de Carúpano a Maracaibo en cinco horas, en trenes de alta velocidad.

El pos-chavismo tampoco trae en la manga la garantía automática de que se recuperará el proyecto porque –temible *lobby* del motor aparte– también somos el país del reconcomio, del Pérez Jiménez que se retira de la Flota Grancolom-

biana por ser una idea de Betancourt; del Caldera que regala a privados un bien público, el Canal 5, por haberlo inaugurado Pérez Jiménez; del Chávez que se sale de la Comunidad Andina por ser obra de la IV República; tres dañinas estupideces a las que ojalá no siga una costosísima y perniciosa cuarta, el definitivo abandono de un modernizador y necesario plan ferrocarrilero nacional porque lo quiso impulsar, a su manera, Chávez. “Debe morir el sistema de abandonar obras importantes porque hayan sido iniciadas por otros gobiernos” pedía Ramón J. Velásquez hace 54 años.

IV. TRANSPORTE ACUÁTICO

La flota mercante venezolana navega tras una caliginosa cortina de humo cuya insólita tarea es esconder su minimalismo, su casi inexistencia. A la investigación que quisiera ampliar detalles no le será fácil hallar racionalidad en esa maraña de incompetencias, despóticas e improvisadas decisiones o sórdidos negocios en los que se estragó la posibilidad de asegurar al país una próspera y estratégica presencia en el más vital sector de sus transportes físicos: el acuático.

Los fundamentales no dejan lugar a dudas: con sus 2.394 km de costas atlánticas y caribeñas, su exportación de unos 2 millones diarios de barriles de petróleo y su importación vía mar de 95% de todo lo que equipa, mueve, ensambla, alimenta y cura el país, lo normal sería que la nación se las hubiese arreglado con inteligencia para compartir, blindar estratégicamente y sacarle ganancias a tanto transporte acuático por el que se desplaza lo vital de su economía y depende dramáticamente su propia supervivencia.

Generaciones atrás hubo quien lo pensó así, incluso con visión de futuro: hace un siglo, en 1917, el presidente interino Victorino Márquez Trujillo funda la Compañía Anónima Venezolana de Navegación CAVN, que llega a poseer doce barcos y quiebra en 1994 con Rafael Caldera. En marzo 1946 el presidente Betancourt suscribe en Bogotá 40% del capital de la Flota Mercante Grancolombiana FMG (los menos jóvenes recordarán la estampilla que le dedicara Correos) que en 1975 llegó a navegar 110 barcos y en 1997 acabó vendida a los mexicanos, pero

de la que Pérez Jiménez se había retirado en 1953. En 1990 se crea PDVMarina, una sucursal de Pdvsa a la que nos referiremos.

Luego llegó el comandante, quien el 21/12/2002, al recibir personalmente en Maracaibo, tras su rescate *manu militari*, el tanquero “Pilín León” fuerte símbolo inicial del movimiento antichavista, procedió inmediatamente a rebautizarlo como “Negra Matea”, mientras registraba probablemente en su mente que los emblemáticos primeros actores de ese pronunciamiento en su contra eran gente de mar que algún día la pagarían. En 2008 Chávez promulga una “Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos” de predominantes criterios militares y fuertes acentos cubanizantes, y en 2010, en reunión con el homólogo Bashar Al Assad en Damasco, se acuerda que el país ya no posee flota mercante e improvisa que creará una naviera nacional (de la que no se volvió a saber) porque “Siria tiene la suya y nosotros necesitamos la nuestra,... quiero apalancar el intercambio comercial con Siria, la cual se encuentra rodeada por cinco mares” (¡sic!).

Hoy, gracias a la deconstrucción chavista (pero no solo), Venezuela aparece en las estadísticas marítimas mundiales en la posición 66 entre los 70 países dotados de marina mercante, apenas delante de Nigeria, Eslovaquia, Dominica y Australia. En América Latina, sus puertos figuran en la posición 20 con Puerto Cabello, 29 La Guaira, 68 Maracaibo y 70 Guanta, y por tráfico de *containers* ocupa el puesto 19 de 20. Posee en los papeles 59 embarcaciones de bandera (en 64% de más de 20 años según la Unctad), de las cuales 17 tanqueros petroleros, 10 *ferrys* (¿?), y 12 registradas en el país pero de propiedad extranjera. Una marina mercante propiamente dicha ya no existe; solo queda, al parecer, una modesta “carreta” de 5.000 toneladas que asegura un cierto cabotaje con Miami. Desde el episodio del Pilín León, chavismo y militares no han hecho más que hostigar a los profesionales del oficio, al punto de quitarle hasta el servicio de pilotaje en puertos. (“Estamos en situación de inactividad” ha decla-

La flota mercante venezolana navega tras una caliginosa cortina de humo cuya insólita tarea es esconder su minimalismo, su casi inexistencia.

Incomunicados:
límites físicos
y virtuales

En síntesis, el chavismo congeló por pueril venganza, ineptitud estratégica y nula visión de futuro la posibilidad de que la nación recuperase, en época de bonanza, una sustantiva presencia en los mares con una flota mercante propia (...)

rado en 2015 el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante). Si sumamos a esa morosidad nacional la estampida del próspero turismo marítimo internacional (incluyendo un modesto *ferry* trinitario) ahuyentado por la situación del país, los cargueros que vienen, esperan, dan media vuelta y se regresan por no recibir el pago debido, el malestar de las empresas de *containers* a las que Venezuela debe más de 1 millardo de dólares por sustracción o no devolución de los vacíos, y la fuerte caída de las importaciones por el empobrecimiento público; si a todo eso sumamos también *Pudreval* como emblema del caos portuario y logístico del país, se obtendrá un diagnóstico bastante fidedigno del transporte acuático nacional en su actual estado catatónico.

Queda el transporte acuático (especializado) de PDV Marina, creada por la democracia y hoy –según las más variadas fuentes– ineficaz, ineficiente y corrupto nido de improvisadores y saqueadores de públicas riquezas. De 2006 es la decisión de adquirir sin licitaciones 42 tanqueros, diez de los cuales, se anunció en 2010, serán rusos. El cómo, el dónde, el cuánto y el para cuándo de cada tanquero lo inventa Chávez al azar de sus viajes y humores del momento, regando su construcción entre astilleros a veces en desuso u obsoletos (de cuatro o cinco generaciones atrás, que carecen de tecnologías modernas, señaló un experto) de China, Japón, Rusia, España, Argentina, Brasil, Irán y Portugal: una auténtica insensatez técnico-económica. Pero –señaló Reuter en 2013– “solo cinco de esos 42 barcos han zarpado, elevando los costos de transporte de la atribulada compañía”. Nadie sabe de cierto cuántos de esos tanqueros han sido efectivamente entregados a Pdvsa; de varios de ellos consta que fueron bautizados con pompa pero nunca terminados o enviados al comprador; otros se oxidan en lejanos muelles por cesación de pagos (caso siempre más frecuente); de cuatro de ellos anunció mentirosamente Pdvsa en 2013 la llegada al país pero

resultaron ser griegos y alquilados; de los tres encargados a Argentina (entre ellos un “Eva Perón” de 70 millones de dólares) nadie sabe con certeza si fueron botados y terminados todos y dónde están hoy; muchos aseguran que nunca llegaron al país, alegando desde “falta de pagos” hasta misteriosas “dificultades en el ensamblaje”; de los cuatro contratados en Irán en 2006, solo uno estaría casi concluido y los otros tres en fase preliminar, también por “problemas de pagos”. En 2012 la empresa declaró que estaba empleando 21 tanqueros propios por 1.350.000 toneladas que transportaban 25 % del petróleo vendido (las estadísticas mundiales, sin embargo, solo hablan de 17 en 2014), aunque algunos de ellos, fondeados, remplazan la capacidad de almacenamiento perdida en Amuay. Eso obliga Pdvsa a arrendar hasta 75 tanqueros, todos pequeños, cero supertanqueros, porque ningún puerto venezolano acepta calados de más de doce metros. Dos de esos arriendos son a cubanos, otros con bandera de Malta, fletador griego y tripulación filipina. Esos arriendos estarían costando al país la barrabasada de unos 5 millardos de dólares anuales, 14 % de los cuales, han señalado expertos, evaporados en comisiones fraudulentas (por ejemplo, en casos de tanqueros fletados en 32.000 dólares diarios cuando su flete internacional es de 28.000 dólares, o de una naviera nacional que denunció haber perdido un contrato por no aceptar el pago de una comisión de 5 % exigida por funcionarios de la empresa). La Asociación Nacional de Inspectores Navales denunció en 2012 la situación con pocas y claras palabras: “Venezuela está pagando a navieras extranjeras 5.000 millones anuales en fletes por carecer de flota mercante nacional”.

En síntesis, el chavismo congeló por pueril venganza, ineptitud estratégica y nula visión de futuro la posibilidad de que la nación recuperase, en época de bonanza, una sustantiva presencia en los mares con una flota mercante propia; indujo o soportó una devastadora irracionalidad y corrupción en PDV Marina; transfirió el grueso del tráfico marítimo a flotas extranjeras por millardos de dólares anuales y redujo a casi nada la presencia del país en el sector del transporte acuático, el más sensible y

vital dentro de la malla de sus comunicaciones físicas.

V. COMUNICACIONES POSTALES

Nacen oficialmente en 1834 con la Ley de Correos de Páez. En 2002 se produce en Asamblea un doble aborto: un “Proyecto de Ley Orgánica de los Servicios Postales” no pasa de la primera discusión, y un “Proyecto de Ley Orgánica de Telecomunicaciones, Informática y Servicios Postales” es aprobado tras incontables turbulencias pero convertido en otra cosa y amputado de los “Servicios Postales”. En 2015 se vuelve a hablar de propósitos reformistas que no prosperan. Por tanto, el servicio postal nacional sigue regido por la Ley de Correos aprobada en diciembre de 1958 por la Junta de Gobierno presidida por Edgar Sanabria, cuyo artículo 1 garantiza sin ambages carácter monopólico a ese “Servicio Público prestado exclusivamente por el Estado”. Según la escasa bibliografía nacional sobre la materia, su mejor momento histórico fue el de la era gomecista. Rebautizado en enero de 1978 como Ipostel, sin chance alguno de adaptarse a los avasallantes cambios tecnológicos y transferido cual estorbo fardo de un ministerio a otro, el instituto termina fagocitado, el 05/12/2012, o con decreto presidencial 1226 de 03/09/2014 (según la fuente que se consulte), por el omnívoro vientre del Ministerio de Educación Universitaria, Ciencia y Tecnología, un surrealista *bric-à-brac* de 58 o 70 disímiles instituciones (según la fuente que se consulte) en que cohabitan –es un decir– la astronáutica y el Consejo Nacional de Universidades, el Instituto de Estudios Avanzados IDEA y Movilnet, el Instituto de Investigaciones Científicas IVIC y la Cantv, una universidad militar y el servicio postal.

La electrónica no liquidó los correos tradicionales; los hay de por el mundo que se han dado el lujo de comprar innovadores *carriers* privados, otros convertidos en *hub* regionales y otros más que prestan exitosos servicios bancarios, de seguros, telefónicos y de pública administración, conviviendo con la apertura a lo privado y ganando dinero. La venerable Unión Postal Universal precisa que el envío y recepción de cartas y paquetes solo representa hoy

41 % de los ingresos de los servicios postales del mundo, los cuales en 2014 transportaron 336 millardos de cartas y 4 millardos de paquetes con ingresos globales de 361 millardos de dólares, en crecimiento interanual, ¡quién diría!, de 3 %.

El Ipostel chavo-populista, al que se le asignó las grandilocuentes metas y misiones de “la inclusión y el acceso universal” para “contribuir con la suprema felicidad social... ser una institución socialista... defender la independencia y... socializar el conocimiento”, con un presupuesto equivalente a menos de 5 millones de dólares anuales del mercado negro, va llegando por su parte a un estado catatónico similar al de la marina mercante, simbólicamente representado por el abandono de su histórica sede central de Carmelitas en

Caracas. Se jacta en 2016 de conservar 329 oficinas abiertas en el país (11 x millón de hab.) y 2.100 carteros (67 x millón de hab.) cuando por ejemplo Francia con apenas el doble de habitantes –la comparación pudiera herir la sensibilidad del lector– dispone de 17.000 oficinas de correo (261 x millón de hab.) y de 73.000 carteros (1.123 x millón de hab.). Según Memoria y Cuenta ministerial, Ipostel procesó en 2015 la cantidad total de 2.474.274 envíos (0,07 piezas x año x hab.) cuando Francia –perdón por esta segunda crueldad– procesó 13,9 millardos (213,8 x año x hab.). Lo que queda de nuestro precavérico Ipostel, el cual comienza a redefinirse con más realismo y visión de futuro como “institución reguladora del servicio postal” sobrevive básicamente gracias al servicio de cobros que presta a la administración pública, y a los ingresos por “franqueo postal obligatorio”, un diezmo (de aproximadamente 7 % del costo de cada porte) que los 26 vectores de correos privados instalados en el país –varios internacionales– pagan al monopolista venido a menos para el permiso de operar: otra transferencia a privados de un servicio público, mal maquillada y ejecutada por un régimen que quiso inventar el

El Ipostel chavo-populista, con un presupuesto equivalente a menos de 5 millones de dólares anuales del mercado negro, va llegando por su parte a un estado catatónico similar al de la marina mercante, simbólicamente representado por el abandono de su histórica sede central de Carmelitas en Caracas.

El verdadero salto a la modernidad en comunicaciones, el advenimiento de una genuina tele-mensajería transitada por códigos se produce a finales del siglo XVIII con el telégrafo, primera denominación moderna en recuperar el radical “télós” de abundante empleo sucesivo.

“socialismo del siglo XXI” y la “inclusión universal”.

Las escasas noticias que Ipostel genera hablan de no infrecuentes robos internos, de una contratación laboral vencida hace 25 años (¡vaya socialismo!), de adquisiciones equivocadas de equipos de mecanización, de decenas de toneladas de cartas y bultos represados por no poderlos despachar y regresados a los remitentes disfrazados de devoluciones del destinatario, de la destrucción de hasta 150.000 solicitudes postales que pedían a la Presidencia de la República la liberación de Leopoldo López, de frecuentes pronunciamientos de empleados y obreros que denuncian el estado de “quiebra técnica” del Instituto o el “abandono del mercado a privados” y que en una oportu-

nidad exigieron valientemente del Gobierno, con paro nacional, la destitución de toda la plana directiva. Pese a la general opacidad informativa sobre materias e instituciones de interés público, lo indiscutiblemente cierto es que el 7 de febrero de 2014 Ipostel cesó sin preaviso el envío de correspondencia a 29 países, y el 15/05 del mismo año, por comunicado oficial, suspendió “cualquier envío desde Venezuela al exterior de cartas, postales, paquetes, encomiendas, documentación y mercaderías”. La fantásica excusa dada por esta suspensión global y “temporal” rayaba en lo ridículo: exceso de despachos, necesidad de descongestionar su centro de tratamiento (sic). Ante tanto escándalo, en febrero 2015 se anunció una reactivación parcial del servicio internacional con la exclusión de “apenas” 22 países. “Poco a poco nos cierran la jaula” titulaba en la web un periódico. En realidad, Ipostel fue una víctima más de la cesación de pagos aplicada por el régimen, en campo comunicacional, a los ferrocarrileros, los astilleros, las compañías de navegación, aéreas, telefónicas y de Internet que prestaban o prestan servicios al país. Informadores internos del servicio postal señalaron en esa oportunidad que los vectores aéreos (todos foráneos) rehusaban seguir car-

gando correo venezolano por llevar años sin poder cobrar su transporte, y que tan solo a uno español y a otro alemán debía Ipostel varios millones de dólares. En honor a la verdad, las miserias del correo nacional no son todas imputables al régimen actual. El mejor ministro que tuvo el despacho de Comunicaciones, Ramón J. Velásquez (1969-1970), confesó a quien escribe la gran vergüenza que sintió cuando supo que en Correos, en lugar de devolverlas al país remitente, se robaban las sacas en que venía la correspondencia, las volteaban y las “nacionalizaban”.

Hasta los modestos servicios postales del país han sido, pues, víctimas de las incompetencias, el populismo y la falta de visión estratégica de los regímenes chavistas; también por el correo dichos regímenes le han generado a la sociedad venezolana una merma de comunicabilidad reduciéndoles el disfrute de ese “acceso universal” alardeado como objetivo general del servicio; también en este sector el socialismo espurio terminó privatizando un servicio público por antonomasia del que además era monopolista natural, produciéndole al país una pérdida de ganancias por millones de dólares transferidos a franquiciados *carriers* internacionales.

VI. TELECOMUNICACIONES: TELEGRAFÍA Y TELEFONÍA

Reservemos el término “tele-comunicación” al intercambio de mensajes entre un transmisor y un receptor distanciados, de interlocución imposible por empleo de los solos canales naturales (vista, oído, tacto) y por eso necesitados de canales artificiales aptos a traducir los mensajes naturales a códigos fácil y rápidamente transportables a grandes distancias y a descodificarlos a su llegada para que los canales naturales del receptor los comprendan. A falta de la esencial electricidad, en el pasado no existió prácticamente ninguna ingeniosidad humana, desde las fogatas a las palomas mensajeras y al correo, capaz de tele-relacionarnos, por cuanto no figuraban en ninguno de ellos procesos de enciframiento-transporte-desciframiento, mientras que un disco analógico o digital, la telefonía, las transmisiones radio-televisivas o las imágenes enviadas a la Tierra desde el cosmos por trans-

misores de billonésimas de vatio sí son telecomunicaciones, simultáneas o memorizadas.

El verdadero salto a la modernidad en comunicaciones, el advenimiento de una genuina tele-mensajería transitada por códigos se produce a finales del siglo XVIII con el telégrafo, primera denominación moderna en recuperar el radical “télos” de abundante empleo sucesivo. El telégrafo se estrena con un código óptico en sus arcaicos comienzos (código Chappe de 1792) que pronto sería voltaico o eléctrico, siendo el del pintor Morse uno de los más empleados. Entre 1839 y 1859, en el Reino Unido, Francia, Estados Unidos, Bélgica, Italia y Rusia se instalan las primeras redes telegráficas nacionales. Todo comunicólogo –valga la ocasión– debería sumergirse una vez siquiera en la vida en la apasionante historia mundial de las telecomunicaciones, cuyas epopeyas de alta intensidad condujeron a la hipercomunicabilidad de hoy, tales como el intento de conectar telegráficamente Norteamérica con Rusia vía Alaska, la confrontación Meucci-Bell por la paternidad del teléfono, los prolongados y heroicos esfuerzos de Pender (injustamente olvidado) por dar con un cable submarino eficiente y confiable, el surgimiento de las primeras multinacionales de las telecom: la ITT amiga de Hitler y Pinochet, o la ATT que logró monopolizar el mercado norteamericano hasta... 1982, fiel a la consigna forjada en 1907 por su presidente T. Vail: “En telecom, el monopolio o el caos”, o la transfiguración del militar Arpanet en el civil y democrático Internet... Y con referencia a América Latina, ¿quién sabe en la región por ejemplo que la pequeña y sorprendente Cuba tuvo el primer ferrocarril del mundo hispano (1837), que los primordiales rústicos ensayos de teletrófono (luego rebautizado como teléfono) los realizó Meucci en La Habana donde vivió 16 años (1835-1850), que La Habana fue el terminal del primer cable telegráfico sumergido en el Caribe (1867), que la primera llamada telefónica en español no salió de Madrid sino de La Habana (1877), y asimismo la primera llamada internacional (1917) y que la línea telefónica más larga del mundo en su momento, 8.800 km, fue La Habana-Avalon en California (1919)?

También la historia de las telecomunicaciones venezolanas (una tarea por emprender con cierta urgencia) depara alguna sorpresa y muestra que no todo el siglo XIX fue monotonías y guerras federales, que hubo un país paralelo, racionalista, progresista y “vargasiano”, aunque pobre, que perseguía con tino y ahínco la modernidad y el progreso, como sucedió en el caso del ferrocarril. En 1856 se instala la primera línea telegráfica Caracas-La Guaira, y en 1881 el telegrafista Gerardo Borges pone a funcionar el primer teléfono del país. Los cables aéreos del telégrafo (cuyas líneas enmudecían a veces, destruidas por alguna facción política) pasan a transportar también la mensajería telefónica. En 1883 la norteamericana ITC comienza a prestar servicios regulares de telefonía, y a ella siguieron varias pequeñas empresas locales posteriormente absorbidas por la Cantv. En 1888 emerge del agua en La Guaira el bien estudiado “cable francés”. En la Venezuela rural de aquellos decenios el desarrollo de las telecomunicaciones fue lentísimo; todavía en 1950 no había en el país más de 48.500 teléfonos (en la pequeña Cuba, para seguir con el ejemplo, había unos 150.000). En 1918 se aprueba una primera Ley para las Telecom; en 1936 López Contreras crea el Ministerio de Comunicaciones, en 1940 se publica la llamada “Ley Pocaterra”; en 1966 lanza el país su primer cable submarino a las Islas Vírgenes (buscando un contacto con el Norte), y en 1977 se hace propietario del 70 % del “Columbus” que llega a las Islas Canarias (Venezuela tiene actualmente conexiones con nueve cables submarinos). Nacida en 1930, la Cantv es privada hasta 1953, pasa ese año y hasta 1991 al sector público y vuelve a lo privado entre 1992 y 2007, año en que regresa por segunda vez al sector público.

Mientras la telegrafía y el télex, (que sobreviven para usos muy especializados) van lentamente desapareciendo del entorno nacional al igual que en todas partes, la telefonía comienza a avanzar con más celeridad: en 1991 alcanza el país la densidad de 7,7 teléfonos fijos x 100

Incongruencia de los estadígrafos y redactores del estudio no es, sino efecto del surrealismo económico que vive Venezuela, una de las causas principales del grave deterioro de las telecom nacionales.

Incomunicados:
límites físicos
y virtuales

hab., y en 2015 ese porcentaje llega a un casi óptimo 15,5 % (calculando que la “curva de Jipp” que mide la relación PIB/Teléfonos fijos, nos asigna una densidad ideal-óptima de 17 tel. x 100 hab.). Como en el resto del mundo, la fija comienza a decrecer abandonando terreno a la móvil, ya con 31 millones de aparatos (un 32 % *smart*) y una densidad cercana al 100 %.

Solo queda constatar, con tristeza, que por un concurrente complejo de razones ideológicas, económicas y de incompetencia, también en el cuadrante telefónico lograron los gobiernos chavistas reducir los niveles de relacionalidad del venezolano, desconectándolo en medida relevante del mundo y generándole un entorno aislacionista de modelo castro-estalinista.

¿Cuadro color de rosa? Una más fina ojeada al estado actual de la telefonía nacional, a las estadísticas regionales y mundiales y a ciertos hechos históricos, atenúa fuertemente el optimismo. En marzo 2009 (la Venezuela futura no deberá perder memoria de cuán brutos y retrógrados pueden ser los dictadores) Chávez, el despilfarrador más grande de los últimos siglos, firma el Decreto Presidencial 6649 sobre “Eliminación del gasto suntuario y superfluo”, de acentuada inspiración cubano-castrista, en cuya lista de bagatelas y fruslerías a desapa-

recer de la pública administración figuran, al lado de “agasajos” y “arreglos florales”... la LDI, la telefonía celular, las plataformas tecnológicas y el uso de Internet (¡sic!). Dicho y hecho; todo responsable del estancamiento y decadencia de tecnologías e instituciones comunicantes se sintió respaldado por la expresa voluntad del Comandante Eterno. La crisis económica mundial, iniciada antes de la muerte de Chávez, ayuda en la demolición, deja ver como razonables ciertas “eliminaciones”; las varias tecnologías de la información y la comunicación TIC (las *ómnibus*, y no solamente las del gobierno) comienzan a caer conjuntamente en una suerte de progresivo sopor alimentado por máximas estrafalarias (como el “ser rico es malo”), falta de recursos económicos *in crescendo*, ulterior desinversión en mantenimiento, reposición de piezas y actualización tecnológica (aún hoy la telefonía nacional es de la época G2), cesación de pagos, retornos de ganancias impedidos y otros, factores todos negativos que favo-

recieron una suerte de extensión al país del Decreto Presidencial 6649 congelando el natural devenir de la telefonía y de la web nacionales.

El último “Índice de desarrollo de las TIC” de la Unión Internacional de Telecomunicaciones UIT ubica a Venezuela en el lugar 72 de 167, y en el lugar 13 de 33 en América Latina (recuérdese empero que todos los datos de organismos de las Naciones Unidas son aportados por los respectivos gobiernos). El Global Information Technology Report del World Economic Forum WEF, en cambio, nos ubicaba en 2015 en la posición 103 de 143, muy detrás de Chile (posición 38), Uruguay (46), Costa Rica (49), Panamá (51), Colombia (64), México (69), Perú (90), Argentina (91) y Rep. Dominicana (95). En su más refinado reporte de 2016, un intento por calificar el buen uso de las TIC más allá de lo meramente cuantitativo –del que hemos entresacado 29 de sus más emblemáticos indicadores– la WEF ubica a Venezuela en la posición-promedio 111 de entre los 139 países analizados. En los indicadores siguientes: “Estímulo a modernización de las TIC”, “Competitividad en el ámbito de las TIC”, “Promoción gubernamental del uso de TIC” y “Empleo de las TIC en la planificación gubernamental”, ocupamos el lugar 139 y último en el mundo; en “Actualización de Tecnologías”, el 134; en “Uso empresarial de las TIC”, el 122; en “Estado de la Red”, el 108; en “Densidad de telefonía móvil”, el 97. Pero en “Costo de la Banda Ancha” de Internet, ¡oh sorpresa!, subimos estrepitosamente al lugar 27. ¿Cómo es posible tamaña incongruencia?

Incongruencia de los estadígrafos y redactores del estudio no es, sino efecto del surrealismo económico que vive Venezuela, una de las causas principales del grave deterioro de las telecom nacionales. Tal “incongruencia” de la web, que se repite a la idéntica en telefonía, deja bien en claro que su colapso es hijo no solo de malas praxis políticas, legales y profesionales sino también de los bajísimos, demagógicos y populistas precios impuestos a las telecom nacionales por un régimen que se desmarca por pulsiones ideológicas de ciertos parámetros y estándares internacionales; una verdadera

insensatez en un país cuya inflación roza 50 % mensual y a cuyos proveedores se les niega acceso a monedas fuertes para honrar sus pagos internacionales. Dos ejemplos para que lectores internacionales y futuros puedan medir el tamaño de la aberración: a) quien esto escribe cancela a Cantv, por un teléfono fijo con varias llamadas en LDN, un promedio mensual de 53,54 bolívares (unos 0,05 centavos de dólar) y por otro fijo para computadora y fax 16,06 bolívares (unos 0,02 centavos), en momentos en que un kilo de tomates cuesta en Caracas 1.800 bolívares; b) se ha calculado que un telefonema de 4 horas con Hong Kong cuesta el equivalente de \$0,50 a cambio de mercado negro. Las telecom del mundo producen galácticos ingresos y sus propietarios figuran entre los hombres más ricos de la Tierra; nuestra Cantv (que maneja el 90 % del DDN, el 42 % de la LDI y el 80 % de las conexiones a Internet) ya no expide facturas en papel por carecer de papel, ha recortado fuertemente su parrilla de programas TV por insolvente, y habría acumulado deudas internacionales por más de 5 millardos de dólares.

Un intento en junio 2016 de aumentar tarifas por parte de siete proveedores nacionales de telefonía (incluyendo a los dos del sector público) ha sido inmediatamente congelado por Conatel. Súmese a esa enorme estupidez de las tarifas populistas el que el ente regulador apenas citado se ha convertido en guardián de la obediencia a la ideología del régimen (desde 2010 ha vuelto a depender de la Vicepresidencia Ejecutiva de Miraflores), que la principal razón para renacionalizar la Cantv (de la que ya 2.000 empleados desertaron) fue practicar sin estorbos testigos el activísimo espionaje telefónico, que el robo de cables es frecuente (el tendido de la fibra óptica se detuvo) así como los cortes de luz, y se comprenderá a qué punto el viejo y glorioso teléfono, primer vector de comunicaciones bi-direccionales y dialogales, ha sido degradado, empeorando también con menos telefonía el estado de desconexión del ciudadano y el creciente aislacionismo del país; una política del *divide et impera* que por grotesca paradoja afecta sobre todo a los sectores sin acceso a la telefonía IP, de protocolo Internet.

Lo anterior no es teoría ni ping-pong entre datos antagónicos ni antichavismo. Importantes decisiones, tanto de los proveedores privados como de los públicos confirman el marasmo y la creciente inviabilidad de los servicios telecom en Venezuela. Por desgracia nuestra, dichos proveedores terminaron imitando la misma grave decisión ya adoptada por Correos y la Aviación Civil para reducir pérdidas: minimizar o suprimir servicios internacionales, en este caso la LDI o larga distancia internacional. En 2015, la Cantv redujo a 30 el número de países que aún se pueden llamar vía central telefónica o con servicio de *roaming*. Una empresa privada redujo el mismo año a 35 la lista de países contactables telefónicamente, a 9 en enero 2016 y a 0 en abril. Ese mismo mes un segundo proveedor redujo también a 0 sus llamadas y *roaming* internacionales. “El país se queda fuera de cobertura” tituló *El Nacional* el 24.04.2016.

El “Plan Telecom 2000” del chavismo, hoy risible, pronosticaba para 2006 “una sociedad del conocimiento líder de la región... el 80 % de los trámites administrativos públicos por la red”, y en 2007, precisó un ministro, “el gobierno tiene prevista la ‘publicación’ de los servicios de telefonía... es decir, la conversión a Servicio Público de la Telefonía Básica;... en 2008 la Fija Residencial, Larga Distancia Nacional y Larga Distancia Internacional se transformarán en Servicio Público”.

Solo queda constatar, con tristeza, que por un concurrente complejo de razones ideológicas, económicas y de incompetencia, también en el cuadrante telefónico—el más perfectamente dialogal en términos comunicacionales—lograron los gobiernos chavistas reducir los niveles de relacionalidad del venezolano, desconectándolo en medida relevante del mundo y generándole un entorno aislacionista de modelo castro-estalinista.

(...) quien esto escribe cancela a Cantv, por un teléfono fijo con varias llamadas en LDN, un promedio mensual de 53,54 bolívares (unos 0,05 centavos de dólar) y por otro fijo para computadora y fax 16,06 bolívares (unos 0,02 centavos), en momentos en que un kilo de tomates cuesta en Caracas 1.800 bolívares...

Incomunicados:
límites físicos
y virtuales

“Monopolio” suena hoy a *dirty word*, a perniciosa concentración de poder casi universalmente demonizada cuando menos de *jure*, y expresamente prohibida en Venezuela por el Art. 113 de la Constitución vigente (el cual –tome nota el hegemonismo chavista– prohíbe igualmente “*el abuso de posición de dominio... en un determinado mercado de bienes o de servicios...*”).

VII. COMUNICACIONES RADIOELÉCTRICAS: RADIO Y TELEVISIÓN

Así como calificamos de “impresa” cualquier comunicación en soporte papel o similares, del mismo modo tildamos correctamente de “radioeléctrica” cualquier comunicación en soporte onda hertziana, que viaja “a bordo” de alguna de las frecuencias de las ondas electro-

magnéticas ubicadas en el rango de 9KHz a 3000GHz. Radioeléctricas son hoy casi todas las modalidades contemporáneas del comunicar, la radio y la telefonía celular, el GPS y los mensajes recibidos de lejanísimas naves espaciales, la TV abierta e Internet.

Desde su introducción al país, hace unos noventa y sesenta años aproximadamente, radio y televisión pasan pronto a ser las fuentes preponderantes de lo noticioso, la educación informal y el entretenimiento en el país.

Tras concluir la larga o breve etapa de su educación formal, y ante la carencia de suficientes alternativas para el disfrute del tiempo libre, la gran mayoría de los connacionales pasa *de facto* y por el resto de su existencia a manos de una radiotelevisión convertida en su preponderante o único universo informativo, cultural y diversivo. Estos dos prominentes medios (ellos solos concentran casi el 80 % de la inversión publicitaria nacional) son desde hace generaciones el incuestionable ministerio-bis de nuestra cultura popular, un ministerio comercial-gubernamental que siempre toma interesadas decisiones *pro domo sua* generando consecuencias a menudo nefastas para el ciudadano radio-televidente, como reducirle brutalmente el universo teatral a la telenovela, proporcionarle pura información de fuentes foráneas para ahorrarse gastos de correspondencia, suprimirle hasta el último vestigio de música clásica u obligar a todas las emisoras a retransmitir durante horas tóxicos mensajes ideológicos de la dictadura en el poder. Radio y televisión terminaron así acumulando poderes

ultra-comunicacionales erigiéndose en protagonistas de primer plano de la historia patria, de su política y cultura. Conviene que el país entero piense en esta materia, reclame derechos y cree obligaciones, medite con cierta profundidad sobre los roles, omisiones, libertades, tenencia, responsabilidades y pluralismo de ambos medios.

En el Art. 1 de la primera ley nacional de Telecomunicaciones, del 29.07.1940, presidente López Contreras, ministro del Trabajo y de Comunicaciones José Rafael Pocaterra, aún se utiliza la fórmula arcaica “...todo sistema de comunicación telegráfica... u otros sistemas... inventados o por inventarse...” (hasta hace poco, la población francesa llamaba la Radio “tsf” o *télégraphie sans fil*) pero a los siete meses, el 07.02.1941, el Art. 2 de su Reglamento de Radiocomunicaciones introduce en la normativa nacional la noción de “servicios radioeléctricos” definida luego en el Art. 3, que sigue tan vigente y pertinente hoy como ayer.

No resumiremos aquí, por notorios y asequibles, los hechos y fechas más relevantes en la historia de la radio y la TV nacionales, hoy suficientemente conocidos gracias al prolongado esfuerzo de institutos universitarios e investigadores nacionales, a los que se ha añadido en años recientes un buen periodismo de investigación interesado en la materia. Aquel que desee otear más el bosque que sus hojas, y averiguar con alguna perspectiva de dónde venimos y hacia dónde vamos en materia radioeléctrica, habrá que comenzar por repensar uno de los más relevantes y olvidados “fundamentales” de los comienzos de la radioelectricidad nacional. El ejercicio nos permitirá constatar que nuestras actuales comunicaciones radioeléctricas son la desviación de un proyecto inicial probablemente diferente en sus intenciones, cómo evolucionaron *de facto* y no siempre en el sentido más deseable, qué hicieron con ellas la democracia y las dictaduras perezjimenista y chavista, y hacia dónde van o deberían ir.

Para ello, releamos el olvidado Art. 2 del citado Reglamento de 1941, el cual enuncia sin circunloquios, con la clara y feliz brevedad de los legisladores de antaño, que: “Los servicios

radioeléctricos son de la exclusiva competencia del Estado, y sólo excepcionalmente se concederá permiso para establecer servicios de esta índole a particulares cuando...hubiere razones para ello...”. ¿Venía acaso este precepto a legitimar *ante litteram*, desde el lejano 1941, los propósitos hegemónicos que esgrimiría seis décadas después el despotismo chavista? Solo un Chávez hubiese podido sin inmutarse, en alguno de sus florilegios oratorios en cadena, sostener tan peregrina hipótesis. Lo que no admite dudas o cavilosas interpretaciones es que el legislador de 1941 sí quiso que, con razonadas excepciones, lo radioeléctrico inventado o por inventarse fuese monopolio estatal (“estatal”, subrayemos, y no “gubernamental”). “Monopolio” suena hoy a *dirty word*, a perniciosa concentración de poder casi universalmente demonizada cuando menos *de jure*, y expresamente prohibida en Venezuela por el Art. 113 de la Constitución vigente (el cual –tome nota el hegemonismo chavista– prohíbe igualmente “el abuso de posición de dominio...en un determinado mercado de bienes o de servicios...”).

El que llamaremos “Reglamento Pocaterra” imaginó, pues, un monopolio radioeléctrico “del Estado” (y no del Gobierno de turno), lo que nos ofrece la oportunidad de des-demonizar parcialmente ese concepto, sin angelizarlo más de tanto, recordando que en ocasiones es el monopolio público estatal el mejor y hasta único mecanismo para garantizar justicia distributiva, trato igual y universalización de bienes y servicios imprescindibles como serían el agua, la energía, la salud, la educación o los transportes esenciales. En esa “exclusiva competencia del Estado” subyace pues, por de pronto, tanto la hipótesis hegemónico-totalitaria como, en su sentido positivo, la intención de hacer de lo radioeléctrico un Servicio Público para todos, sin emisores privilegiados, con el Estado de garante y regulador. Pero recordemos de una vez que esta “hipótesis B”, esta supuestamente buena intención monopólica que le hubiera dado al país una radiotelevisión bien distinta a la que nos tocó, se evaporó al nacer. El Estado, laxamente, nunca hizo uso de ella y más bien invirtió el predicamento reglamentario: la

excepcionalidad de los “permisos” se volvió pronto modalidad preponderante relegando la Radio de Servicio Público a una modestísima emisora que escasamente cubría el área metropolitana, lo que terminaría favoreciendo durante decenios y hasta 2002 incontables y parcializados abusos de posición dominante de parte de los “particulares” concesionarios, muchas veces, en nombre de una tergiversada “libertad de expresión”.

¿En qué fundamentamos la hipótesis de que la “exclusiva competencia del Estado” no es un simple rezago de gomecismo y admite más bien una lectura democrática? En que su padre intelectual, el ministro José Rafael Pocaterra, estaba en esos años de regreso al país tras haber vivido quince años en Canadá, una monarquía constitucional cuyo jefe de Estado es la Reina del país que inventó la BBC; una monarquía liberal *sui generis*, la canadiense, la más estrechamente vinculada en las

Américas a concepciones europeístas y particularmente franco-británicas del convivir en sus dimensiones socio-político-culturales y comunicacionales. Es pues verosímil y probable que la larga etapa canadiense de su vida haya permitido a Pocaterra compenetrarse con la aparente paradoja de que Canadá, al igual que las más grandes y liberales democracias europeas de la época como Francia y el Reino Unido, había hecho de la radio un monopolio público, un monopolio que nació en los 20 –años en que Detroit, Buenos Aires y Pittsburg de disputaban el haber producido la primera radioemisión del mundo– y que perduró hasta mediados de los 70 del pasado siglo (en Austria hasta 1997).

El primero, más emblemático y modélico monopolio radioeléctrico de la Tierra fue...la británica BBC, establecida por Real Cédula de 1927 que convirtió una privada “company” en pública “corporation” para evitar –tómese buena nota– que ese nuevo cuarto poder más penetrante que la prensa y necesitado de un escaso

El que las dictaduras nazi-fascistas y soviéticas plagiaran y confiscaran sus respectivos monopolios estatales para convertirlos en propagandistas ideológicos, es un grave accidente histórico que no invalida el principio de la bondad intrínseca de los monopolios allí donde se demuestren nacidos de una originaria matriz democrática, pluralista, universalista y libertaria.

bien público para funcionar, las frecuencias radiales, se convirtiera en parcializado y abusador instrumento de propaganda ideológica en manos de gobiernos inescrupulosos, o de pesada manipulación publicitaria en manos de poderosos consorcios privados; “monopolio” pues para garantizar la prestación de un “servicio público radial” no sumiso ni a poderes políticos ni a poderes económicos, regido por una “independent authority” nombrada por alguien encima de todas las partes, la Reina, y financiado por el público usuario en obsequio al adagio de que “quien paga pone la música”. ¿Quién se atrevería a negar que el monopolio BBC, hasta 1954 sin competidores, fue supremo modelo mundial de libertad de expresión, de pluralismo, calidad, independencia, objetividad y pública utilidad?

El que las dictaduras nazi-fascistas y soviéticas plagiaran y confiscaran sus respectivos monopolios estatales para convertirlos en propagandistas ideológicos, es un grave accidente histórico que no invalida el principio de la bondad intrínseca de los monopolios allí donde se demuestren nacidos de una originaria matriz democrática, pluralista, universalista y libertaria. Así pues que en condiciones favorables, allí donde la “competencia exclusiva” y monopolística beneficia indiscutiblemente la inmensa mayoría de una sociedad, es consensual, es pluralista sin exclusiones, es controlada por poderes legislativos y judiciales independientes y emana de regímenes indubitablemente democráticos bajo el formato de un “servicio público” garantizado por un Estado

éticamente justo, tolerante y libertario, en esas condiciones podemos a conciencia suspender los juicios automática y apriorísticamente negativos que se suelen formular acerca del “monopolio” y aceptar que estos puedan prestar excelentes servicios a la democracia y a la igualdad de oportunidades.

Es pues altamente probable, concluyamos, que entre la banal radiodifusión comercial estadounidense solo nominalmente libre y pluralista, la que tan negativamente impactó a los Horkheimer, Adorno y Marcuse en los 40 (fue apenas en 1974 cuando se logró crear en ese país un Public Service radiotelevisivo) y la buena radiodifusión monopolística de servicio público de las democracias europeas, Pocaterra y demás legisladores desearan una Venezuela que se inclinara hacia este segundo modelo, lo que explicaría por qué incorporaron en el Reglamento de 1941 el criterio de la “exclusiva competencia del Estado”. La realidad, como ya dijimos, tomó el rumbo opuesto; al igual que en el resto de la región, de bajo coeficiente democrático, el modelo Pittsburg se impuso prepotentemente por encima del modelo BBC.

ANTONIO PASQUALI

Egresado de la UCV. Fundó en 1958 el Centro Audiovisual del Ministerio de Educación y en 1974 el Instituto de Investigaciones de la Comunicación (Ininco-UCV). Ha sido en 1984-86 subdirector general de Unesco, a cargo del sector Comunicación.