

Los puentes tampoco son el fuerte de Odebrecht en Venezuela. Iniciaron la construcción de dos, uno sobre el Lago de Maracaibo y otro sobre el río Orinoco, y ninguno de los dos está terminado.

gobernado por el líder opositor y excandidato presidencial Henrique Capriles Radonski. De los cinco proyectos en la entidad, el gigante brasileño solo terminó uno: el Metrocable Mariches, funcional desde 2012. Aunque es la única obra completada, tampoco se salvó de retrasos; la construcción se anunció en el año 2000 e inició en 2007.

También en el estado Miranda están los elefantes blancos del sistema de transporte masivo Caracas-Guaremas-Guatire. Se esperaba estuvieran listos en 2012, pero los mirandinos recibieron 2017 sin tenerlos. En la página del Registro Nacional de Contratistas se evidencia que la obra solo tiene un avance de 26,7 %.

La construcción del Cabletren Bolivariano fue prometido por el entonces ministro de Transporte Terrestre y Obras Públicas, Haiman El Troudi, para 2015, pero en la actualidad solo están operativas tres de las cinco estaciones. Una historia parecida tiene la Línea II del Metro de Los Teques: a pesar de que su construcción lleva ya 10 años, solo operan tres de siete estaciones.

Pero el proyecto bandera de Odebrecht en el Distrito Capital es la cons-

trucción de la Línea 5 del Metro de Caracas, por la que incluso expropiaron un terreno en Las Mercedes. En las primeras proyecciones —hechas en 1997— se planteaba que la obra estuviera lista en 2010.

Los puentes tampoco son el fuerte de Odebrecht en Venezuela. Iniciaron la construcción de dos, uno sobre el Lago de Maracaibo y otro sobre el río Orinoco, y ninguno de los dos está terminado.

El otro proyecto de Odebrecht en el centro del país es la modernización del Aeropuerto Internacional de Maiquetía Simón Bolívar, para el que se prometió la ampliación del terminal nacional, construcción de la plataforma remota internacional, rehabilitación de las calles de rodaje, modernización de la plataforma de carga y actualización de sistemas tecnológicos, de control aéreo, seguridad interna; y control de datos y la expansión del umbral 28. Solo la última se cumplió.

NOTAS

- 1 Las inconclusas obras de Odebrecht en Venezuela: <http://efectococuyo.com/economia/las-inconclusas-obras-de-odebrecht-en-venezuela>

Monagas: deterioro del transporte público

Inés Aray*

Se puede decir preliminarmente que el transporte público opera dentro una red de vialidad insuficiente, poco articulada, peligrosa y no señalizada, así como dispone de un parque automotor en franco proceso de decrecimiento y obsolescencia, lo que incide en gran medida en el repunte de accidentes y pérdida de la calidad del servicio¹.

El estado Monagas cuenta con un total de 5.395,7 kilómetros de vialidad repartidos en carreteras troncales, locales, ramales y subramales, de las cuales 44,5 % están pavimentadas y/o asfaltadas, y representan el 5,6 % de la vialidad del país.



IRFA MONAGAS

...en términos operativos los transportistas lidian a diario con la crisis económica que se traduce en la dificultad real de acceder a beneficios tales como la compra en proveedurías y mantenimiento, no digamos el acceso a nuevas unidades de transporte, lo que incide en el decrecimiento del sector transporte público...

Específicamente, solo se cuenta con la Troncal 10 que atraviesa de norte a sur toda la entidad, pasando por la ciudad de Maturín y que se comunica con el estado Sucre. En muchas ocasiones se ve obstaculizada por derrumbes e inundaciones durante la época de lluvia, y muchas veces también es lugar de accidentes como consecuencia del deterioro y desgaste del asfaltado, proliferación de huecos, mal trazado y falta de señalización. Ello resulta significativo si se considera que Monagas es un estado petrolero y una excelente viabilidad debería constituir un asunto estratégico para garantizar la operatividad de la industria petrolera.

Por otra parte, al considerar la situación del parque automotor, la flota de buses, microbuses y carros por puesto que tienen que cubrir la demanda de movilización de una población estimada en 998.024 habitantes (según el último censo)² y repartida en 13 municipios y 43 parroquias, es cada vez más escasa, obsoleta y en condición de riesgo, pese a los esfuerzos de renovación de unidades a nivel de las líneas urbanas y suburbanas como la iniciativa de autobuses marca Yutong de la Empresa de Transporte Trans-Monagas, administrada por la gobernación y financiada por el Gobierno nacional.

PROCURANDO EXPLICAR Y ENTENDER LA LÓGICA DE FONDO

En primer lugar, hay que hacer patente el hecho de que el transporte público es un sistema de gremios, asocia-

ciones, cooperativas, líneas, colectivos, confederaciones con cierta organicidad y capacidad real de negociación con los entes públicos vinculantes al mundo del transporte en todos los niveles (municipal, regional y/o nacional) y cuyos intereses no siempre representan los intereses del transportista (choferes, avances, colectores) ni mucho menos los del usuario. En ello las famosas roscas o mafias juegan un papel determinante a la hora de negociar contrataciones colectivas, manejar discrecional y clientelariamente los beneficios gremiales. Todo lo cual evidentemente atenta contra la efectiva creación de condiciones justas y transparentes en beneficio de cada uno de los involucrados y la mejora de la calidad de la prestación del servicio.

Quizá ello se debe a una visión sectorial, la falta de articulación y visiones restrictivas que ven los problemas del transporte como cuestión de aplicar operativos puntuales, presionar con huelgas que muchas veces fracasan ante la burocracia externa y la rosca interna, sin advertir que existen graves asuntos de infraestructura, inversión tecnológica y formación, desde el horizonte de concebir el transporte como un derecho del venezolano de a pie.

En segundo lugar, así como se habló de una infraestructura vial, en términos operativos los transportistas lidian a diario con la crisis económica que se traduce en la dificultad real de acceder a beneficios tales como la compra en proveedurías y mantenimiento, no digamos el acceso a nuevas unidades de transporte, lo que incide en el decrecimiento del sector transporte público, y muchas veces el uso privado y discrecional de rutas en servicios “pirata” bajo la anuencia o la indiferencia de controladores de tráfico y fiscales, y aún de los mismos miembros del gremio de los conductores bajo el argumento del “resuelve” ante las pocas ganancias de operar en los turnos legales, con las tarifas, rutas y condiciones correspondientes.

En tercer lugar, en lo que respecta a los usuarios del transporte público, ellos cargan en la mayoría de los casos con las consecuencias de un sistema deficiente en términos de aumento de costos más allá de lo que determinan los tabuladores oficiales, ya que si bien el pasaje urbano cuesta oficialmente 80 Bs. para rutas urbanas y 160 Bs. para rutas suburbanas, el monto tiende a redondearse hacia arriba so pretexto de falta

Resolver el problema del transporte implica caminar hacia una ética de la responsabilidad social compartida en la que se conciba el transporte como escuela de ciudadanía y cultura democrática, en tanto manejo y administración de un bien común...

de sencillo o que el vuelto es tan poca cosa que no resulta relevante entregar cambio; mal servicio (sobrecarga de pasajeros, irrespeto del pasaje preferencial, maltrato a personas con discapacidad, etcétera); y vulnerabilidad por los robos perpetrados en las unidades con o sin complicidad interna. Ello lamentablemente promueve una cultura de la desconfianza que se traduce en que nadie sabe en qué se monta (perspectiva del usuario) ni quién y con qué intenciones usa las unidades (perspectiva del conductor).

JUZGANDO LA FACTIBILIDAD DE ALGUNAS PROPUESTAS

Ahora bien, no es suficiente con tratar de explicar qué sucede con la situación del transporte. Es imperativo hacer algunas precisiones sobre lo que resulta factible a la hora de proponer soluciones. En este sentido, resulta imperativo considerar lo siguiente: 1) pasar de gasto público a la inversión social ya que no solo se trata de dotación e infraestructura, sino de creación de capital social por parte de los transportistas, dignificando su labor profesional y su responsabilidad social; 2) mejorar el transporte desde una visión integral que incluye lo urbanístico, lo productivo e inclusive el desarrollo del potencial turístico; 3) reactivar mesas de trabajo para la concertación de los actores involucrados (Estado, gobiernos, gremios, propietarios y usuarios) estableciendo las alianzas necesarias para el mutuo beneficio. Esto implica entender el transporte como un servicio público esencial para mejorar la calidad de vida del venezolano de a pie, asumiendo mancomunadamente asuntos vinculantes y conexos al transporte público (protección de los sectores más vulnerables, crecimiento económico, seguridad ciudadana, etcétera).

RESOLVIENDO EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE COMO FRUTO DE UNA DECISIÓN COLECTIVA

Resolver el problema del transporte implica caminar hacia una ética de la responsabilidad social compartida en la que se conciba el transporte como escuela de ciudadanía y cultura democrática, en tanto manejo y administración de un bien común; como espacio de sociabilidad y democratización, y como la oportunidad no solo de resolver un

conflicto puntual, sino la transformación de un escenario donde se pacte socialmente una mejora del servicio, se tomen acciones rápidas y consistentes, se eviten las tentaciones de hacerlo todo al mismo tiempo y, en definitiva, que el transporte sea lo que todos merecemos: un sistema que preste un servicio público digno a todos los ciudadanos.

*Coordinadora Regional Oriente Gumilla. Coordinadora de la línea de investigación: Aproximación Geo-histórica a la Formación Integral Comunitaria, Políticas Públicas y Responsabilidad Social Universitaria (UPEL-IPMALA).

NOTAS

- 1 Cfr. PASQUALI, A; "Transportes y Comunicaciones: estado del arte (II)", publicado en: *El Nacional*, 21 de agosto de 2016.
- 2 Cfr. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA; "XIV Censo Nacional de Población y Vivienda", En: <http://www.ine.gov.ve/documentos/Demografia/CensodePoblacionyVivienda/pdf/monagas.pdf>, consultado el 02 de abril de 2017.