



GOBERNACIÓN ESTADO BOLÍVAR

Bolívar: transporte público en ruinas

Adriana Tovar*

Moverse a lo largo y ancho del estado más extenso del país no es una tarea fácil. Con un sistema de transporte público que tiene más del 40 % de sus unidades paradas por falta de repuestos, resulta agobiante llegar a tiempo al trabajo, la escuela o al médico.

Más del 60 % de la población de Bolívar se mueve en el transporte público, en un estado donde las opciones de movilización se limitan a los autobuses, carritos por puesto, taxi, pisteros, moto taxi y las infames *perreras*. El sistema de transporte público en el estado Bolívar tuvo su pico más alto de notoriedad

a nivel nacional en el año 2009, cuando quince personas perdieron la vida mientras viajaban en una de estas unidades en donde los pasajeros viajan en la parte trasera de una camioneta pick up, protegidos solo por una cabina metálica.

Siete años después de este accidente y tras anuncios locales y nacionales de adecuación del sistema de transporte público, los bolivarenses siguen lidiando con las mismas penurias, salvo alguna que otra iniciativa positiva.

Empujones, exceso de gente, mal trato de choferes y colectores, paradas improvisadas, rutas picadas e inseguridad

El parque automotor del transporte público bolivarenses se ha convertido en un cementerio de unidades, y los choferes en mecánicos al vivo estilo de Frankenstein, juntando piezas con otras para mantener activas las unidades.

son algunos de los males a los que día a día se enfrentan quienes usan el transporte público en Bolívar.

Para llegar a su trabajo en la escuela Fe y Alegría de Las Amazonas, Efrén Manrique debe viajar diariamente desde Nueva Chirica hasta Las Amazonas, un recorrido que atraviesa de polo a polo la llamada ruta directa de transporte público de Ciudad Guayana. Pero la verdad es que su recorrido no tiene nada de directo. Para empezar, los transportistas no respetan la ruta establecida por el Instituto Municipal de Transporte Tránsito y Vialidad, y pican el recorrido en al menos cuatro pedazos. Lo que significa que Efrén debe tomar diariamente al menos ocho autobuses para ir y regresar de su trabajo.

Una ruta que en carro particular se hace en un promedio de 40 a 50 minutos, en transporte público significa dos horas de viaje para ir y dos para regresar.

Por si fuera poco, se suma el irrespeto de las tarifas reguladas por el Instituto Municipal de Transporte Tránsito y Vialidad. En Ciudad Guayana el costo de pasaje fue establecido a 70 bolívares, sin embargo, lo habitual es que los autobuseros cobren de 100 a 250 bolívares. Un monto que puede llegar hasta los 500 o 1.000 Bs. en el peor de los casos, cuando hay algún evento fuera de lo común como una tranca, feriado o protesta.

La mayoría de los municipios del estado comparten el irrespeto a las tarifas y rutas de transporte. En el municipio Heres, el segundo centro poblado más grande de Bolívar, se repite la historia. El precio "legal" del pasaje es de 60 bolívares; en cambio, quienes usan diariamente este medio de transporte deben pagar entre 200 y 500 bolívares.

Asientos rotos, volumen al máximo del equipo de sonido, maltrato hacia los usuarios, especialmente hacia las personas de la tercera edad y estudiantes, a quienes no se les respetan sus beneficios de exoneración de pasaje, son algunos de los ingredientes que se combinan perfectamente con el calor y la humedad característicos de Ciudad Bolívar, para que la experiencia de moverse en el transporte público resulte una tragedia diaria para miles de usuarios de este servicio.

Allí, en los últimos meses, especialmente en los momentos de contingencia, se ha popularizado un medio de transporte aún más deshumanizante que las *perreras*. Se trata de camiones 350, que

cual cargamento de plátanos, patillas o gallinas, llevan hombres, mujeres y niños.

Otras localidades del estado corren con menos suerte. En Los Pijiguaos, por ejemplo, el medio de transporte más usado por la gente para llegar a su destino es la popular "cola". A este poblado del municipio Cedeño no ha llegado el transporte público masivo, y sus habitantes deben conformarse con unos cinco o seis pobladores que se alternan para prestar el servicio tipo carrito por puesto, y otros diez que lo hacen al estilo de taxis.

Como pasa con tantos otros servicios, el transporte público hacia las poblaciones rurales es aún peor que en las ciudades. En Bolívar, la mayoría de las unidades que hacen estas rutas son las "perreras" que funcionan sin ley y estableciendo unilateralmente sus tarifas, aprovechando la falta de vigilancia institucional que abunda en estas zonas.

FLOTA DE AUTOBUSES EN LA RUINA

El 47 % de las unidades de transporte público del estado Bolívar está parado por falta de algún repuesto. Cauchos, baterías, repuestos para motores y cajas son algunos de los repuestos que tienen condenados a los estacionamientos a estos autobuses.

La Proveeduría de Transporte Público inaugurada en 2013 como parte de la Misión Transporte para que el gremio pudiera acceder a precios subsidiados a repuestos como baterías, cauchos, lubricantes y filtros no cubre la demanda de repuestos del sector.

"Esto antes era un negocio, ahora de broma saco para la comida del día y los pañales de mi chamo" dijo Francisco Olivo, dueño de un autobús de la ruta Castillito-Unare en Ciudad Guayana. "Cada vez que el carro pide plata, es plata" exclamó, agregando que la falla más sencilla le puede costar hasta 80 mil bolívares, y la más cara entre unos 350 o 500 mil "yo mismo le meto la mano para ahorrarme dinero, pero los que venden los repuestos no tienen piedad con los precios".

El parque automotor del transporte público bolivarenses se ha convertido en un cementerio de unidades, y los choferes en mecánicos al vivo estilo de Frankenstein, juntando piezas con otras para mantener activas las unidades. Es evidente el deterioro; muestra de ello son los asientos rotos o rayados con mensa-



CÉSAR RAMÍREZ

Mientras esto pasa en las rutas de Transbolívar, en sus estacionamientos y el aeropuerto de Ciudad Guayana reposan docenas de unidades que nadie sabe por qué razón no son puestas en funcionamiento.

jes de amor, la tapicería manchada y la carrocería oxidada.

TRANSBOLÍVAR, UNA PROMESA INCOMPLETA

Otro proyecto de la Misión Transporte que no cumplió con las expectativas de la comunidad es el de Transbolívar, iniciativa que llegó al estado de la mano del gobernador de Bolívar, Francisco Rangel Gómez y que tuvo un precipitado arranque durante la campaña presidencial de Nicolás Maduro.

Sin las paradas listas comenzó a funcionar este sistema que ciertamente ha significado un avance en cuanto a comodidad y calidad de servicio para los bolivarenses.

Una vez más, una buena idea se ve desvirtuada por detalles de “carpintería”. Catorce de sus diecinueve paradas tuvieron que ser remodeladas por errores de diseño. Estos “errores” costaron la vida de un transeúnte y la salud de varios lesionados.

Este sistema ha mejorado el transporte en la entidad. Las unidades cumplen con la ruta establecida, son cómodas, tienen aire acondicionado y respetan las tarifas de transporte público. La mayoría incluso trabaja con pago electrónico.

Las quejas para este sistema vienen por la falta de transparencia en el uso de las unidades. Ante la salida de funcionamiento de cada vez más unidades privadas, se hace necesaria la incorpo-

ración de otras nuevas, porque crecen los momentos de espera por una nueva unidad y es más visible el abarrotamiento de gente en estos autobuses, sobre todo a las horas pico.

Mientras esto pasa en las rutas de Transbolívar, en sus estacionamientos y el aeropuerto de Ciudad Guayana reposan docenas de unidades que nadie sabe por qué razón no son puestas en funcionamiento.

INSEGURIDAD EN LA VÍA

Otro de los males extendidos es la inseguridad en las rutas de transporte público. Los transportistas de Ciudad Bolívar y Ciudad Guayana estiman que diariamente se registran al menos cuarenta robos en sus unidades.

En marzo, una mujer perdió la vida después de saltar de un autobús en movimiento para evitar ser atacada en uno de los puntos predilectos por los delincuentes para este tipo de robos en Ciudad Guayana.

Testigos contaron que el autobús iba abarrotado de gente, y antes de la pasarela de Dalla Costa los ladrones hicieron el llamado que marcó el inicio de un nuevo robo masivo.

Esta misma metodología es usada a diario por decenas de delincuentes, en su mayoría jóvenes entre 18 y 25 años, para despojar de sus bienes a quienes se desplazan en el transporte público.

Protestas de choferes y pasajeros, denuncias y llamados de atención no han sido suficientes para que los cuerpos de seguridad pongan coto a este problema que preocupa diariamente a las cientos de personas que tienen el transporte público como única opción para moverse.

Así es como desinversión, desidia y falta de planificación se combinan para que los bolivarenses se muevan diariamente en uno de los peores sistemas de transporte público del país.

**Periodista de Radio Noticias Fe y Alegría.*