

Transporte público venezolano entre crisis, sabotaje e ineficiencia

El Ciudadano · 12 de junio de 2018

Sistemas de transporte público administrados por el Estado colapsan ante la disparidad de precios que ofrecen con respecto al servicio que prestan los privados



Venezuela tuvo en algún momento el transporte subterráneo más moderno de América Latina: el Metro de Caracas. Durante el mandato de Hugo Chávez también se avanzó en la construcción de otros dos sistemas similares en ciudades importantes como Maracaibo (oeste) y Valencia (centro).

Además, durante la Revolución Bolivariana **se han enarbolado diversas iniciativas para la construcción de un sistema de transporte superficial, masivo y moderno** para las principales ciudades del país. Entre ellas, la empresa Sistema Integral de Transporte Superficial S.A (Sitssa) y las rutas estructuradas a través de autobuses fabricados por la empresa china Yutong, algunos ensamblados en el país y otros traídos desde la nación asiática.

Se trataba de una política que tenía el objetivo de garantizar sistemas de movilidad eficientes, útiles, que ganaran tiempo al embotellamiento característico de las grandes urbes y a la vez amigable con el ambiente. **Sin embargo, la actual crisis económica que atraviesa el país desnudó gran parte del problema estructural.**

La mayor parte de las rutas y líneas de transporte superficial del país están en manos de privados; por lo tanto, es un servicio público mayoritariamente manejado por intereses particulares. La cooperativa fue la figura principal que se utilizó históricamente para el funcionamiento de las que, en realidad, eran empresas y muy pocas veces cumplían con «fines cooperativos».

Las líneas del transporte en Venezuela las conforman diminutos monopolios, valga la paradoja, en los que un propietario mayoritario tiene a su cargo varios colectivos con «avances» (conductores que manejan las unidades que no son de su propiedad) a su servicio. Es, además, un sector con muy poca seguridad social, ya que al registrarse bajo la figura de cooperativas evaden ciertas regulaciones laborales, entre ellas, la seguridad social.

El sitio web Desde La Plaza destaca que «según algunas estimaciones extraoficiales, sólo en la capital de Venezuela hay cerca de 25 mil unidades de transporte que cubren los municipios del Área Metropolitana, agrupadas en (la cifra tampoco es precisa) unas 380 organizaciones de choferes».

Llegaron las perreras

La verdad es que actualmente existe una pronunciada crisis en el transporte y, hasta ahora, no se observa mejoría. El costo de los boletos, además, incidió en el colapso del sistema Metro de Caracas, cuyas tarifas sería irrisorio colocar su equivalencia en dólares (menos de 5 centavos dólar).

Un sistema de transporte público (subterráneo y superficial) del Estado, altamente subsidiado, contra uno en decadencia total y con altos precios, ofrecido por privados. La ecuación perfecta de un problema.

Entonces, ahora llegaron las «perreras», unidades de transporte de carga o camionetas tipo *pickup*, adaptadas con algunos asientos (o sin ellos) para el transporte de pasajeros. Algunos de estos transportes son habilitados por entes públicos, otros por privados que se aprovechan de la desesperación de los usuarios. El hecho es que dicha «alternativa» **genera problemas de inseguridad vial y no logra solucionar la triste espera de personas que aguardan horas para tomar un transporte** que los lleve a su destino.

La alarma más fuerte en torno a los riesgos de las «perreras» la encendió un grave accidente ocurrido en el estado Mérida (oeste), donde un camión «adaptado» para pasajeros se volteó causando la muerte de 11 de sus ocupantes y otros 13 heridos.

Angel Franco trabaja como seguridad en una empresa del Estado, vive en El Junquito, una localidad periférica de Caracas, enclavada en la cordillera central del país. Relata que en las mañanas consigue transporte en las busetas tradicionales, pero en las noches, cuando se retira de las labores para ir a su hogar, debe usar alguna perrera de las que se detienen en las paradas para recoger pasajeros. El pasaje normal es de 10 mil bolívares (0,125 dólares al cambio oficial), mientras en las perreras nocturnas la tarifa es de 30 mil (0,375 dólares) o hasta

más, dependiendo de la hora y del humor del conductor. Un duro golpe para el bolsillo de los venezolanos mas humildes.

El el Terminal de Oriente, en las afueras de Caracas, también se ubican decenas o cientos de unidades de transporte inoperativas de la empresa pública Sitssa

Los precios en dólar paralelo

La agencia Sputnik reseñó la explicación que ofrece un conductor al respecto de las tarifas y la escasez de unidades: **«Como sube el dólar, suben los repuestos, sube el aceite para hacer los cambios mensuales, los cauchos (cubiertas) ni hablar.** Hace más de un mes se me espichó un caucho al caer en un hueco y hace tres días fue que conseguí uno usado, con 50 por ciento de vida, para poder trabajar, porque nuevo no lo podía comprar».

En tanto, Luis Alberto Salazar, presidente del Comité de Usuarios de Transporte Público de Caracas, expone que **el uso de las perreras para el traslado de pasajeros viola los derechos de los usuarios.** «Esas perreras están definidas para un uso específico: carga de ganado, bienes, comida, pero no de seres humanos, y las que ha activado el Gobierno son para trasladar tropas o cuadrillas de limpieza, no para ir atiborradas de pasajeros», señaló a Sputnik.

En cada unidad de este tipo, con capacidad máxima para 15 o 20 personas, indicó Salazar, van entre 40 y 50 pasajeros, situación que **«pone en peligro la vida de**

los pasajeros».

Las huellas de la violencia

El ministro de Transporte, Carlos Osorio, señaló que la ausencia de transporte público se agravó tras las protestas antigubernamentales que se registraron entre abril y julio de 2017.

«No podemos pensar que después de todas estas trancas y la quema de autobuses, más de mil unidades del sector público, para sabotear, íbamos a recuperar eso de un día para otro como si fuéramos magos», indicó el ministro durante una entrevista ofrecida este martes al circuito radial Unión Radio.

No obstante, los usuarios tienen algunas interrogantes. Manuel Oropeza, usuario de la ruta de transporte público Sitssa que opera de Caracas a La Guaira (litoral), una ruta suburbana, opina que esa línea opera con deficiencias, mientras se observan decenas y decenas de unidades tipo Yutong aparcadas y aparentemente inoperativas, en un estacionamiento aledaño. **¿Por qué no se reparan esas unidades es una de las preguntas sin respuesta?**

El presidente Nicolás Maduro también denunció la existencia de un plan de sabotaje del transporte masivo, que incluso se hizo más evidente durante la jornada electoral del pasado 20 de mayo. “Si ustedes no pueden llevar esas unidades de transporte, pues entonces entréguenolas y le damos esos autobuses a la comunidad, porque aquí ya se acabó la campaña electoral. ¡Ahora sí a gobernar!”, dijo Maduro en esa oportunidad.

Miranda activa empresa de transporte

Este martes, la gobernación del estado Miranda (centro-norte), entidad que rodea el Área Metropolitana de Caracas, anunció la activación de una empresa regional de transporte que aliviará los problemas de movilidad de la población.

Al respecto, el gobernador Héctor Rodríguez informó que “modestamente iniciaremos con 10 autobuses que me llegaron de las 80 que compré. Nuestro objetivo es llegar a 500 unidades, porque Miranda necesita unos tres mil transportes. La empresa de la Gobernación no tendrá suficientes autobuses, pero si me sacan un autobús de la línea me meto yo; se lo digo con mucha transparencia a mis amigos transportistas. Sé lo caro de los cauchos y las baterías, pero sabemos que algunos sacan los buses de las líneas para piratear (cargar pasajeros fuera del sistema regular), o cobran por encima de lo acordado, o no montan a los abuelos y estudiantes”.

Fuente: [El Ciudadano](#)