



Consecuencias del colapso del viaducto

El Viaducto No.1 de la autopista Caracas-La Guaira colapsó el 5 de enero, interrumpiendo así la principal arteria vehicular entre Caracas y el estado Vargas, donde se encuentran el puerto de La Guaira y el Aeropuerto Internacional de Maiquetía. A largo plazo, los daños provocados por el colapso del viaducto a la economía venezolana y el bienestar de sus habitantes irán mucho más allá de lo que nadie puede ahora anticipar. Esto representa tanto un símbolo del fracaso del gobierno de Chávez en culminar un solo proyecto público de alguna importancia, como una advertencia crítica del colapso más amplio de la infraestructura vial de puentes y carreteras del país, que el gobierno de Chávez no está haciendo nada por evitar

Finalmente el 5 de enero colapsó el Viaducto No.1 de la autopista Caracas-La Guaira. Testigos refieren que escucharon un fuerte crujido esa madrugada mientras el viaducto se abombaba cerca del punto más alto del arco y los pilares del lado superior, el que da hacia Caracas, se doblaron e inclinaron perceptiblemente hacia abajo. El viaducto todavía está en pie. Sin embargo, toda la estructura se halla ahora peligrosamente inestable y se podrían desprender grandes pedazos en cualquier momento, pues millones de toneladas de tierra en donde están anclados los pilares agrietados siguen deslizándose cuesta abajo. El gobierno del presidente Hugo Chávez se vio obligado a cerrar a regañadientes el viaducto, con lo cual se cerró, de hecho, la autopista Caracas-La Guaira.

Durante el discurso de presentación anual de su Memoria y Cuenta el 13 de enero ante la Asamblea Nacional 100% chavista, Chávez restó importancia al colapso del viaducto y ridiculizó a la oposición política declarando que se quedarían “colgando del viaducto”. El Presidente también declaró que podía “echarse el viaducto a la espalda” y seguir llevando adelante su revolución bolivariana socialista.

Por su parte, Ramón Carrizales, Ministro de Infraestructura, declaró que para finales de febrero estaría lista una vía de contingencia y que antes de que culminara 2007 estaría construido y se inauguraría un nuevo viaducto. Otros personeros clave del gobierno, como el vicepresidente José Vicente Rangel y el ministro del Interior y Justicia, Jesse Chacón, han ofrecido declaraciones públicas confirmando que se están implementando planes de contingencia para garantizar que nadie sufra perturbaciones significativas los próximos meses.

¿Planes de contingencia?

Los planes de contingencia establecidos por el gobierno no son más que pequeños

parches que ni siquiera empiezan a enfrentar la gravedad de la crisis causada por el colapso del viaducto. Por ejemplo, el titular de Energía y Minas, Rafael Ramírez, anunció que los vehículos de transporte de pasajeros de la ruta Caracas-La Guaira recibirían un tanque lleno de gasolina gratuita en las tres estaciones de servicio Deltaven de la Guaira y otras dos en Caracas. Sin embargo, algunos conductores rechazaron de inmediato este ofrecimiento por considerarlo un remedio inadecuado ya que no compensa la pérdida de ingresos que se produce tras ocho horas o más al día que tardan en hacer un solo viaje de ida y vuelta por la carretera vieja. Ramírez agregó que PDVSA otorgaría 20% de descuento de combustible A1 para aviones solamente para las aerolíneas que vuelan rutas nacionales.

El gobierno también anunció que entre el 5 de enero (fecha del colapso del viaducto) y finales de febrero (cuando se supone entrará en servicio el desvío del viaducto) se entregará a operadores de vehículos de transporte público un subsidio en efectivo, equivalente a un viaje de ida y vuelta “normal” diario, el cual se realizará en un solo pago al finalizar el mes de febrero.

Para ayudar a los residentes de Vargas, el gobierno además estableció un fondo para prestar asistencia a los habitantes de ese estado que han perdido sus trabajos en el negocio del turismo interno playero, repentinamente desaparecido. El Ministerio del Trabajo, por su parte, anunció que se pondría en ejecución un programa de empleos especiales (¿un subsidio en efectivo?) en Vargas para ayudar a los residentes que perdieron sus trabajos en Caracas como resultado del desastre. Asimismo, el Seniat anunció un plan de dos años de duración para eximir a los residentes y comercios del estado Vargas del pago del impuesto sobre la renta y el IVA, lo cual entraría en vigencia a partir del 1° de febrero. El Seniat



también señaló que supervisaría de cerca el estado Vargas para garantizar que los comercios que actualmente se encuentran en otros estados no migren hacia ese estado para evadir el pago de impuestos.

Por lo que respecta al gobierno de Chávez, todo está bajo control. Pero digan eso a los 300.000 habitantes de Vargas que ya están padeciendo las consecuencias humanas y económicas del colapso del viaducto. Los residentes de Vargas también entienden mejor que el gobierno y que la mayoría de los venezolanos que el posible daño social y económico causado por el colapso del viaducto será mucho mayor y que probablemente se sentirá por mayor tiempo que la destrucción provocada por los devastadores deslaves de diciembre de 1999.

Durante las tres últimas semanas, los casi 100.000 varguenses que trabajan en Caracas han estado enfrentando viajes diarios de hasta ocho horas. Miles de residentes de Caracas que trabajan en Vargas, incluyendo personal médico y bancario, también han estado teniendo problemas para llegar a sus trabajos. Las playas están solas, los comerciantes en Catia La Mar y Macuto señalan que se ha registrado una baja de 60% en sus negocios y los comercios que vendían alimentos a los visitantes de las playas indican un bajón de 90% de su clientela. Según se informa, las aerolíneas nacionales que normalmente operan desde el Aeropuerto Internacional de Maiquetía han reducido sus vuelos entre 30 y 40%. El cronograma de vuelos internacionales no se ha visto afectado, pero los pasajeros que llegan en vuelos internacionales a Maiquetía después de las 7 de la noche tienen muchas dificultades para llegar a Caracas antes del día siguiente. Según se informa, las importaciones que llegan a través del aeropuerto de Maiquetía también han caído significativamente desde que se cerró el viaducto. Los propietarios de transportes, entre éstos muchos conductores independientes dueños de camiones, han sufrido una caída de 65% a 70% en el transporte desde La Guaira a Caracas, porque hasta ahora el volumen de contenedores que se traslada de noche por la carretera vieja promedia unas 300 unidades en comparación con un promedio de más de 1.000 durante noviembre y diciembre de 2005. Las principales empresas y sus empleados en Vargas que dependen del comercio internacional que se moviliza entre el aeropuerto de Maiquetía y el Puerto de La Guaira están sumamente preocupados porque mientras se desvíe un mayor volumen de carga marítima y aérea en las próximas semanas hacia otros puertos y aeropuertos, la economía del estado Vargas podría, literalmente, colapsar.

Caracas sentirá el impacto en febrero

El aura de confianza que rodea la capacidad del gobierno para enfrentar el impacto del colapso del viaducto desaparecerá muy pronto. *VenEconomía* piensa que en los meses y años por venir el colapso del viaducto tendrá consecuencias muy perjudiciales para la actividad económica, el empleo y la calidad de vida en general en Venezuela. Los casi seis millones de habitantes de la Gran Caracas no empezarán a sentir estas consecuencias sino hasta entrado febrero, cuando se hayan vendido

los inventarios de productos importados, mayores por las fiestas de fin de año, y los comercios tengan que reponer inventario. Sin embargo, a continuación se mencionan algunas de las repercusiones que los venezolanos experimentarán en sus vidas cotidianas durante 2006 y 2007.

Los precios aumentarán para la mayoría de los productos importados y también para los productos venezolanos fabricados con componentes importados. El impacto inflacionario no puede medirse con precisión en este momento. Sin embargo, representantes de algunas compañías de transporte privadas ya han señalado que los costos relacionados con el transporte podrían aumentar 50% debido a los tiempos más largos de almacenamiento, la necesidad de mayor seguridad y los viajes considerablemente más largos entre el puerto y el usuario final.

Probablemente se hará mayor la escasez de productos importados, lo que también aumentará la presión alcista sobre los precios. Aproximadamente 36% del total de importaciones de alimentos y bienes para el consumidor en Venezuela llegan al aeropuerto de Maiquetía y al puerto de La Guaira. Una parte de esta carga está siendo desviada a otros puertos y aeropuertos, pero es probable que se produzcan trastornos en el transporte y las cadenas de distribución, pues todo el sistema de puentes y carreteras nacionales se encuentra en un peligroso estado de deterioro.

Las rutas alternas existentes para la autopista Caracas-La Guaira no tienen la capacidad suficiente para manejar nada que remotamente se parezca a los niveles normales de transporte de carga pesada, lo cual significa que los inventarios de bienes para el consumidor del área de Caracas sufrirán alteraciones. La única ruta abierta ahora para tráfico de carga pesada entre la Guaira y Caracas es la carretera vieja, una vía de dos canales que no tiene la capacidad para manejar el volumen normal de vehículos de carga de más de 1.000 viajes de contenedores al día, ni siquiera si quedara restringida exclusivamente para el transporte de carga pesada. En realidad, algunas operadoras de transporte de carga ya están advirtiendo que la carretera vieja no puede manejar un volumen ni siquiera de 500 viajes de contenedores diarios sin sufrir probablemente daños estructurales, tales como colapso en la superficie y deslizamientos de tierra.

Desempleo

El desempleo urbano será mayor en el Área Metropolitana de Caracas. El desempleo en el estado Vargas se disparará, pero también se perderán muchos trabajos en Caracas y otras ciudades. Las alteraciones de la cadena de distribución y el aumento de los costos de transporte, almacenamiento y seguridad obligarán a las compañías a trasladar esos aumentos de costos a sus clientes. Probablemente el gobierno tratará de bloquear los aumentos de precios tal como ha hecho con los productores de café, creando así más alteraciones en la cadena comercial. Este oscuro panorama comercial desencadenará más esfuerzos para reducir los costos en muchas compañías y por ende se eliminarán puestos de trabajo. En particular, se perderán muchos trabajos de menor remuneración en el área del servicio turístico, alimentos, transporte, etc.

Bienes raíces

El valor de los bienes raíces en Vargas ya cayó más de 30% como resultado del colapso del viaducto, de acuerdo con corredores locales. La industria inmobiliaria en Caracas también fue duramente golpeada en enero por una oleada de invasiones de al menos 52 edificios privados en Caracas, propiciadas por el gobierno. El alcalde mayor Juan Barreto rechazó públicamente las invasiones de edificios privados y amenazó con llevar a juicio a cualquier persona que tomara posesión en forma ilegal de propiedades privadas. Sin embargo, el alcalde también emitió decretos para la expropiación de siete edificios en donde según se informa serán alojados refugiados desalojados por la fuerza de los ranchos cercanos al viaducto, y el 13 de enero suspendió abruptamente órdenes anteriores de desalojar a los invasores de los edificios ocupados ilegalmente.

El periodista de investigación Rodolfo Schmidt informó que Barreto y varios miembros de su familia promovieron activamente muchas de estas invasiones. Un gran número de los invasores ilegales eran efectivos de la Policía Metropolitana y el Cuerpo de Bomberos (ver artículo "Invasiones de edificios urbanos" en esta edición de VenEconomía). Algunos fueron arrestados posteriormente, al parecer con fines de relaciones públicas, cuando Barreto trató de refutar las acusaciones de que estaba alentando en forma activa las invasiones. Sin embargo, las acciones agresivas de la PM y los bomberos en edificios privados en La Candelaria y El Rosal sugieren que si Barreto no está apoyando las invasiones, entonces tal vez no pueda impedir que sus cuerpos de seguridad ocupen edificios privados, literalmente, a punta de pistola. En El Rosal, los invasores llegaron con una lista de apartamentos previamente asignados. En La Candelaria los invasores (dirigidos por efectivos bomberiles) irrumpieron en un edificio que había sido remodelado para utilizarlo como escuela para niños pobres y destruyeron por completo el mobiliario y los equipos.

Barreto y otros funcionarios de la Alcaldía trataron descaradamente de vincular las invasiones con la supuesta desesperación producto del colapso del viaducto, alegando que había dejado a miles de personas sin hogar en Caracas y Vargas. Sin embargo, la burda explicación de Barreto de la supuesta relación causa-efecto entre el colapso del viaducto y una repentina oleada de invasiones ilegales sacudió la confianza de los inversionistas en un mercado inmobiliario que ya vio al gobierno confiscar cientos de miles de hectáreas de tierras privadas durante 2005.

Turismo

Posiblemente la industria turística también se verá afectada como resultado del colapso del viaducto, en particular el turismo centrado en Caracas, pues los visitantes internacionales que arriban a Maiquetía pueden tomar conexiones aéreas directas a otras ciudades venezolanas. Los operadores de hoteles ubicados en Caracas anticipan una caída de 25% en la ocupación. En Vargas, la situación es drásticamente diferente. No hay disponibilidad de habitaciones. Aproximadamente 200 habita-

ciones están siempre reservadas para las tripulaciones de los vuelos internacionales, pero la demanda para las habitaciones restantes supera considerablemente la disponibilidad, pues cientos de pasajeros que llegan a Maiquetía de noche en vuelos internacionales no tienen opción de viajar a Caracas o tomar un vuelo de conexión a otro aeropuerto en Venezuela. Esto significa que si los hoteles están llenos, los pasajeros que llegan tienen que dormir en el aeropuerto.

El Hotel Eurobuilding en Caracas resolvió sus problemas en Vargas al llegar a un acuerdo con el Club Puerto Azul para alquilar 200 habitaciones que serán utilizadas por huéspedes del Eurobuilding al llegar y salir de Caracas. Las compañías privadas de transporte en helicóptero también se están moviendo rápidamente para expandir sus servicios entre el estado Vargas y Caracas, mientras que operadoras turísticas internacionales están desviando sus actividades hacia el aeropuerto de Valencia, que ha visto cómo sus operaciones aéreas se han disparado un 300% desde el 5 de enero.

Negocios

La capacidad de Venezuela para atraer inversiones extranjeras también podría verse perjudicada. El colapso del viaducto hace que el acceso hacia Caracas desde Vargas sea tan difícil que algunos empresarios internacionales que visitan el país tal vez se desanimen de viajar a Caracas por razones de negocios. A diferencia de los venezolanos que confrontan el colapso del viaducto, los empresarios extranjeros tienen la opción de alquilar helicópteros con capacidades de cuatro y cinco pasajeros para realizar el corto viaje sobre el cerro Ávila hasta Caracas. Sin embargo, un solo trayecto del viaje cuesta entre \$200 y \$400 por pasajero, de acuerdo con diferentes informaciones. La mayoría de las compañías que pagan los viajes de negocios de sus ejecutivos y empleados no incluyen en sus viáticos diarios "lujos" como un viaje en helicóptero que cuesta entre \$400 y \$800. Algunos empresarios extranjeros simplemente podrían viajar hasta Valencia, que está cerca de Caracas, pero otros cancelarán los viajes a Venezuela y tratarán de realizar sus negocios por vía telefónica o a través de Internet.

Cuatro vías alternas

Para el 22 de enero había cuatro vías alternas entre Caracas y La Guaira. La carretera vieja es la única vía por la que los camiones de carga pesada están autorizados a transitar. Los vehículos livianos y las unidades de transporte de pasajeros están autorizados a usar la carretera de dos canales durante el día entre las 5 de la mañana y las 9 de la noche, aproximadamente, mientras que entre las 10 p.m. y las 4 a.m., la carretera queda para el uso exclusivo de camiones de carga pesada. Un solo trayecto del viaje puede durar hasta cuatro horas de día o de noche. Efectivos de la Guardia Nacional y otros cuerpos de seguridad están apostados en diferentes puntos a lo largo de la carretera vieja, pero los riesgos en cuanto a seguridad son considerables pues, en diferentes puntos, la carretera atraviesa barrios peligrosos.



Una segunda vía alterna empieza en el oeste de Caracas y sigue la ruta de El Junquito y Carayaca, descendiendo cerro abajo hasta Catia La Mar. Esta vía es una carretera de dos canales que se encuentra en malas condiciones y además tiene numerosas curvas y empinados ángulos de descenso y es frecuente que haya neblina. El tráfico de camiones está prohibido por esta carretera.

La tercera alternativa es la que tiene el mejor paisaje. Empieza en San Bernardino, en Caracas, donde vehículos de transporte público recogen a los pasajeros frente al Hotel Ávila, y emprenden la subida por el cerro Ávila hasta el pueblo de Galipán. Desde allí descienden hasta el estado Vargas. Es un viaje de 21 kilómetros que tarda unos 90 minutos y sólo se puede hacer en vehículos de doble tracción. La carretera ha sido dañada en seis puntos por deslizamientos de tierra y está cerrada de noche, salvo para los residentes de Galipán.

La cuarta alternativa parte desde el este de Caracas hasta Higuerote y Chuspa y de allí a Los Caracas y Macuto, Caraballeda, La Guaira y finalmente Catia La Mar. El viaje tarda unas cinco horas y sólo se puede hacer con vehículos de doble tracción. Además la carretera se encuentra en muy malas condiciones.

Puertos de entrada alternativos

Venezuela cuenta con nueve puertos marítimos comerciales y nueve aeropuertos internacionales estatales, entre éstos el puerto de La Guaira y el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar (Maiquetía). Los otros ocho puertos marítimos son Maracaibo y Ceiba en el Lago de Maracaibo, Guanao en la costa occidental de la Península de Paraguaná, Puerto Cabello, Guanta, Sucre, Güiría y Guamache en la isla de Margarita. En cuanto a la capacidad de manejo de carga, la distancia desde Caracas y la logística de transporte, los dos puertos con mayor probabilidad de recibir la carga desviada desde La Guaira serían Puerto Cabello y Guanta. En realidad, el tráfico de contenedores hacia La Guaira ya está siendo desviado a Puerto Cabello, el cual es ante todo una instalación de carga a granel. Sin embargo, tiene 27 muelles y además maneja tráfico de contenedores. Guanta tiene sólo seis muelles, mientras que La Guaira tiene instalaciones para atracar 28 embarcaciones. Algunos ejecutivos de compañías de transporte marítimo piensan que Puerto Cabello podría manejar toda la carga de La Guaira si tuviera que ser cerrado el puerto de Vargas.

Sin embargo, la vía entre Puerto Cabello y Valencia está colapsando en tres puntos. Se dice que el viaducto La Cabrera en la autopista Regional del Centro en el estado Carabobo también se encuentra en grave peligro de derrumbe. Desde el colapso del viaducto de la autopista Caracas-La Guaira el 5 de enero, el tráfico de vehículos por La Cabrera desde Valencia se ha incrementado 22%, de acuerdo con funcionarios de tránsito de Carabobo. El aumento del volumen vehicular a través del puente La Cabrera posiblemente se debe a varios factores, entre éstos el aumento de los volúmenes de tráfico normales lue-

go de finalizar las festividades navideñas, el lento aumento del tráfico de carga pesada en la vía Puerto Cabello-Valencia y el tráfico de los vuelos especiales que están transportando pasajeros desde Maiquetía a Valencia, donde contratan conductores para que los trasladen a Caracas. Sin embargo, si Puerto Cabello empieza a recibir una proporción mayor de carga de importaciones, que previamente llegaba a La Guaira, el volumen de camiones de carga pesada sobre las deterioradas autopistas Puerto Cabello-Valencia y Regional del Centro se incrementará, imponiendo mayor peso sobre las debilitadas fundaciones del viaducto de La Cabrera. Si este viaducto también colapsa, Caracas quedaría aislada del centro y el occidente de Venezuela.

Además de Maiquetía, Venezuela tiene otros ocho aeropuertos internacionales: en San Antonio, Mérida, Maracaibo, Barquisimeto, Valencia, Maracay, Margarita y el Aeropuerto Metropolitano, cerca de Caracas. Actualmente, las aerolíneas locales están transportando pasajeros hacia y desde los aeropuertos de Maiquetía, Valencia y Metropolitano. Además, algunos vuelos internacionales han sido desviados hacia Valencia.

También se están estableciendo puentes aéreos con el Aeropuerto Caracas en Charallave, donde la frecuencia de vuelos ha saltado de un promedio de 110 al día antes del colapso del viaducto, a unos 250 ahora. La pista de aterrizaje del aeropuerto de Charallave puede manejar aviones de hasta 45 pasajeros. Las aerolíneas que están ofreciendo el servicio de puente aéreo entre Maiquetía y Valencia y otros aeropuertos son Aeropostal, Aserca, Avior, Santa Bárbara Airlines, Aereotuy y Aeroejecutivo.

Las aerolíneas internacionales siguen ofreciendo servicios de transporte de pasajeros y carga al aeropuerto de Maiquetía. Sin embargo, los arreglos para viajes aéreos o terrestres posteriores al arribo a Venezuela son responsabilidad de los pasajeros. Las pernoctas en el aeropuerto de Maiquetía o algún otro lugar en el estado Vargas (si se encuentra habitación en algún hotel) son comunes para muchos pasajeros. El viaje por tierra desde La Guaira hasta Caracas en vehículos livianos está restringido al día en la carretera vieja Caracas-La Guaira y de noche, entre las 10 p.m. y las 4 a.m., sólo pueden circular vehículos de carga pesada. Las otras vías alternas ofrecen más aventuras y a la larga son más peligrosas que la carretera vieja.

Una acción muy útil por parte del presidente Chávez sería reabrir el aeropuerto de La Carlota en Caracas como destino para un puente aéreo desde Maiquetía durante el día para ciertos tipos de carga (por ejemplo, medicamentos) y pequeñas aeronaves de pasajeros. Sin embargo, fuentes informan a *VenEconomía* que funcionarios de inteligencia cubana que asesoran al gobierno de Chávez en materia de seguridad alegan que La Carlota debe permanecer cerrada a todo tipo de tráfico civil. Al fin y al cabo, La Carlota podría ser necesaria en algún momento para defender la revolución contra una invasión militar de Estados Unidos. Además, pareciera que el espacio de La Carlota será necesario para atender las necesidades de los aproximadamente 100.000 delegados que vendrán al país para el Foro Social Mundial (es decir, anti Davos), que se celebrará en Cara-

cas entre el 24 y el 30 de enero.

Soluciones temporales y permanentes

El gobierno está trabajando en un desvío provisional que bordearía el viaducto fracturado y permitiría reabrir la autopista Caracas-La Guaria, sólo para el tránsito de vehículos de pasajeros. Este desvío, que ya se encuentra en construcción, sería una carretera de dos canales y 2,4 kilómetros de largo y empezaría como una bifurcación de la autopista Caracas-La Guaria ligeramente por encima del extremo superior del viaducto colapsado. Desde allí descendería por la pendiente del cerro, atravesando la quebrada Tacagua antes de subir por el otro lado de la montaña y volver a empalmar con la autopista un poco más adelante del extremo inferior del mismo viaducto. Cuando ya esté en funcionamiento el desvío, la carretera vieja se abrirá al tráfico de camiones las 24 horas del día, en lugar de las ocho horas actuales.

No se sabe a ciencia cierta cuánto han avanzado las obras. Algunas informaciones de prensa indican que se ha completado 45% de la vía, mientras que en otras se señala que funcionarios del Ministerio de Infraestructura han afirmado que se ha culminado 60% de los trabajos y estará lista para finales de febrero. Sin embargo, hasta esa fecha el principal enlace terrestre entre Caracas y La Guaira seguirá siendo la carretera vieja.

La solución permanente propuesta por el Ministerio de Infraestructura es un nuevo viaducto con una extensión de 900 metros, el triple de la del viaducto colapsado. La empresa constructora Precomprimidos, que construyó el puente sobre el lago de Maracaibo, fue escogida sin licitación por el ministerio para construir el nuevo viaducto. La estructura de cuatro canales descansará sobre siete pilares, tendrá un costo de Bs.140 millones y tardará 15 meses en estar lista.

El Ministerio de Infraestructura también ha aprobado la obra de diseño de ingeniería de una nueva autopista Caracas-La Guaira que tendría una extensión total de 23 kilómetros con tres túneles con un total de 6,95 kilómetros y 18 viaductos con una longitud en conjunto de 5,45 kilómetros. El costo estimado del proyecto es de \$1.100 millones a los precios actuales y está siendo diseñada por RGR-Solmecca.

Todo el país se está desmoronando

El viaducto colapsado de la autopista Caracas-La Guaira y el peligrosamente debilitado puente de La Cabrera son apenas la punta del iceberg. Las más importantes carreteras y puentes del país están peligrosamente deterioradas desde el punto de vista estructural y han colapsado en numerosos estados. Durante 2005, por ejemplo, ocho estados presentaron fallas en sistemas de puentes y carreteras que los aisló del resto del país por períodos diferentes. En los estados Carabobo, Aragua y Miranda, 80% de la red de carreteras pavimentadas y sistemas de

puentes se encuentra en profundo deterioro. El año pasado, colapsaron carreteras y puentes clave en Anzoátegui, Zulia, Táchira, Mérida y Falcón. Las carreteras y puentes del país se derrumban por la falta de mantenimiento. El gasto oficial en carreteras y puentes cayó de 0,9% del presupuesto nacional en 1995 a 0,1% en 2004.

VenEconomía no espera un cambio radical de la dirección que el gobierno de Chávez ha tomado en cuanto a este problema del deterioro de la infraestructura de carreteras y puentes del país. En su alocución de presentación de su gestión pública ante la Asamblea Nacional el 13 de enero, las principales preocupaciones de Chávez fueron su conflicto con Estados Unidos, su agenda política internacional (en la que se comparó con Simón Bolívar) y su reelección como presidente de Venezuela a finales de 2006. Chávez ratificó en su discurso las políticas económicas clave de su gobierno para 2006, entre las cuales se encuentran mantener altos los precios internacionales del petróleo y aumentar el gasto público directo en el país para misiones y proyecto destinados a ganar el apoyo de los venezolanos pobres en las elecciones del próximo diciembre.

Chávez parece estar confiado en que esto será suficiente para garantizar con facilidad su reelección. Tal vez tenga razón, pues el digitalizado Consejo Nacional Electoral (CNE) está en su bolsillo. Sin embargo, esto no evitará que a lo largo de este año se sigan cayendo carreteras y puentes en todo el país. El mal tiempo ha contribuido a parte del daño, pero en general, las carreteras y los puentes están colapsando porque el gobierno de Chávez no ha hecho ningún esfuerzo durante los siete años que lleva en el poder para ejecutar por lo menos un mantenimiento preventivo mínimo. Es cierto, tal como han sugerido ciertos críticos, que Venezuela durante décadas ha tenido una cultura de desidia cuando de mantener infraestructura vital se trata.

Sin embargo, a lo largo de estos siete años, la desidia oficial con respecto a carreteras y puentes en el país han alcanzado niveles críticos. El gobierno también ha descuidado el mantenimiento de los sistemas de agua y alcantarillado del país, su infraestructura eléctrica, sus industrias básicas no petroleras, los activos físicos de PDVSA y otra infraestructura vital. Sus programas de vivienda han sido un estrepitoso fracaso, juzgando por el escaso número de viviendas, apenas 16.000, que el gobierno central culminó en 2005. No obstante, Chávez parece indiferente al hecho de que Venezuela se está desmoronando físicamente ante sus ojos. En lugar de invertir la riqueza petrolera venezolana en la infraestructura productiva que necesita el país, Chávez prefiere gastar miles de millones en armamento militar, y regalar o gastar otros miles de millones en otros países para seguir llevando adelante su agenda política personal.

John Sweeney

Traducido por Alix Hernández