

1 CORRUPCIÓN Y REGIONES DE VENEZUELA. VISIONES LOCALES DE UN DRAMA NACIONAL

LA INAUGURACIÓN DE UN TREN QUE NO TRANSPORTÓ A NADIE

El 27 de julio 2008, Hugo Chávez, durante la transmisión de su programa semanal, Aló Presidente, número 315, preguntó ¿Para cuándo estaremos inaugurando el tramo completo del ferrocarril desde Puerto Cabello hasta La Encrucijada? En el segundo semestre de 2012, le contestó el entonces presidente del Instituto de Ferrocarriles del Estado (IFE), Michel Douaihy León. El funcionario precisó que el sistema de transporte, con estaciones diseñadas en Puerto Cabello, Naguanagua, San Diego, Guacara, San Joaquín, Mariara (estado Carabobo), Maracay y Cagua (estado Aragua), uniría la costa carabobeña con Valencia, en solo 32 minutos, y con Maracay en 52 minutos. La inversión estimada, para la época, era US\$ 5.400 millones¹.

El proyecto general se desarrollaría a través de un convenio internacional entre la República Bolivariana de Venezuela y la participación del consorcio italiano Grupo Contuy (conformado por las compañías Astaldi, Impregilo, Ghella SPA, Ghella Sogene C.A. y Otaola Ingeniería C.A.)².

El 12 de julio de 2019 y tras un retraso de siete años, el Ejecutivo Nacional informó que estaba inaugurando, apenas, el subtramo Guacara-San Diego del Sistema Ferroviario “Ezequiel Zamora II”; los primeros 10 kilómetros de una obra que tiene previsto conectar Puerto Cabello con La Encrucijada, mediante 134 kilómetros de vía férrea³. Sin embargo, las expectativas de los habitantes de estas ciudades que anhelaban ver mejorada su movilidad, se vinieron abajo, al descubrir, que lo que habían visto en televisión fue una puesta en escena. El tren, realmente, no estuvo operativo durante el año.



El gobernador del estado Carabobo, Rafael Lacava, acompañado por el viceministro de Transporte, Claudio Faría; el alcalde de Guacara, Johan Castañeda y Johenderson González, gerente general de Operaciones del IFE, anunció a Nicolás Maduro, en transmisión televisiva, que en la mencionada fecha estaban poniendo en funcionamiento el tren, el cual permitiría movilizar a 4 mil personas al día, en un recorrido de solo 10 minutos. Además, aseguró que toda la flota de TransCarabobo y TransDrácula estaría en las estaciones de San Diego y Guacara trasladando a los usuarios a diferentes lugares. Del mismo modo, el mandatario regional adelantó que próximamente estarían activando la estación del municipio San Joaquín⁴.

1 Programa Aló Presidente No 315. Disponible en: <https://bit.ly/3afi0hW>

2 Eduardo Páez-Pumar. “Gasto Público en infraestructura de transporte colectivo y de carga en Venezuela”. Cedice. Disponible en: <https://bit.ly/34KJavT> (Consultada el 20 de febrero de 2020)

3 Instituto de Ferrocarriles del Estado. Disponible en: <https://bit.ly/2z0XeFQ> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

4 Gobernación del Estado Carabobo. Disponible en: <https://bit.ly/2z8M7Lf> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

Pasaron semanas, meses, se acabó el año y mientras los ciudadanos siguieron utilizando vehículos improvisados, llamados perreras, haciendo largas caminatas hasta llegar a sus destinos, o soportando extensas filas en paradas para abordar los escasos buses operativos de transporte público formal, los dos únicos trenes del sistema, fabricados en China, y bautizados como “Socialismo” y “Fraternidad”, permanecieron inmóviles en la estación Guacara.

Datos del Gobierno Nacional prevén que la activación de todo el Sistema Ezequiel Zamora II ofrecerá servicios a 18 millones de pasajeros al año, los cuales podrán llegar en minutos, a poblaciones que, hoy en día, por vías convencionales, están a dos horas, impactando favorablemente en sectores como el turismo y el comercio. De igual manera, el ferrocarril también

podrá transportar carga, unas 11,68 toneladas al año, lo cual, redundará en reducción de costos por flete para los productores y distribuidores de bienes en el país, y extenderá la vida útil de la capa asfáltica de autopistas y carreteras.

El ministro de Transporte, Hipólito Abreu, reiteró el 13 de febrero de 2020, durante una reunión en el palacio de Miraflores por el aniversario de la Gran Misión Transporte Venezuela, que el subtramo Guacara-San Diego estaba operativo, de hecho, fue presentado como un logro del ejercicio fiscal 2019. No obstante, en fechas cercanas, un equipo de Transparencia Venezuela tuvo acceso a las estaciones y conversó con el personal que ahí laboraba, quienes explicaron que las instalaciones no estaban abiertas al público, pues no se habían culminado todos los trabajos.

LOS TRENES PROVISIONALES SE QUEDARON

Un aspecto a destacar de esta obra son los trenes, los cuales, con más de 10 años de fabricados, se están deteriorando, sin ni siquiera estar en pleno funcionamiento. Se trata de dos unidades de cuarta generación DMU (Unidad Múltiple Diesel), constituidas, cada una, por dos coches motrices y tres remolques, con capacidad para 300 personas; pueden viajar a 120 kms/hora y pesan 295 toneladas, aproximadamente⁷.

El primero en llegar al Sistema fue “Socialismo”, en agosto de 2012, y en palabras del presidente del IFE, para entonces, Franklin Pérez Colina, solo se utilizaría para las pruebas de los rieles, ya que, cuando se activen las operaciones, “el material rodante estaría conformado por unidades eléctricas, que circularán a velocidades entre 160 y 180 kms/hrs”⁸. De las tres plantas generadoras de electricidad que debían construirse en Puerto Cabello, Guacara y Cagua, tampoco hay información.



5 Agencia Venezolana de Noticias. Disponible en: <https://bit.ly/2wKCBwU> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

6 Instituto de Ferrocarriles el Estado. Disponible en: <https://bit.ly/34GqTzU> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

7 Ministerio del Poder Popular para la Comunicación. Disponible en: <https://bit.ly/2VeIN9M> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

8 Radio Mundial. Disponible en: <https://bit.ly/3et4g6G> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

OBRAS INCONCLUSAS Y PROMESAS INCUMPLIDAS

Cuatro hallazgos *in situ* pueden ayudar a comprender, por qué seis meses después del supuesto inicio de operaciones, las estaciones San Diego y Guacara no estaban activas. Quizás el más importante, es que no se había instalado el cableado para el CTC (Control de Tráfico Centralizado), una herramienta que permite monitorear la ubicación y velocidad de los trenes mediante GPS, para garantizar la seguridad de los usuarios, según estándares internacionales.

De igual modo, no estaban concluidas las taquillas, faltaban detalles en la adecuación de los andenes, baños y la culminación de las áreas donde se tiene proyectado un banco, una Panadería Socialista y una oficina alterna del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT).

Otra razón que habría impedido las operaciones, a partir de julio de 2019, sería la carencia de personal especializado en material rodante y mantenimiento de vías férreas. Estaba pautado que, en marzo de 2020 culminaría el proceso de formación de los participantes de la Escuela Ferroviaria. Es importante destacar, que todo el proyecto estima la generación de 3 mil empleos directos, una vez iniciadas las actividades comerciales desde Puerto Cabello a La Encrucijada⁹.

Al visitar ambas estaciones, llamó la atención que no hubiese una valla que indicara la empresa contratista responsable de la obra, ni la inversión presupuestaria en los 10 kilómetros, supuestamente inaugurados. Estos datos tampoco aparecen en las notas de prensa elaboradas por instituciones gubernamentales IFE, Venezolana de Televisión, Agencia Venezolana de Noticias y Gobernación de Carabobo.

Por último, la Gobernación de Carabobo en ningún momento cumplió su promesa de habilitar autobuses de TransCarabobo y TransDrácula, para movilizar a los usuarios del tren hacia centros urbanos. Un servicio indispensable, especialmente, desde la aislada estación San Diego, ubicada en Campo Solo, en las faldas de un cerro, por donde no transitan unidades colectivas.

Al respecto, el portal informativo *Crónica Uno* reveló que 50 de los 130 TransDrácula (buses de segunda mano que servían de transporte escolar en Estados Unidos), negociados en 2018 por el gobernador Rafael Lacava, mediante un opaco procedimiento, ya formaban parte del “cementerio de vehículos” en el Parque Recreacional Sur de Valencia¹⁰. La misma suerte corrieron los TransCarabobo; incluso, conductores denunciaron que los insumos que envía el ministerio para los Yutong, son desviados para hacer mantenimiento a los TransDrácula.



9 Instituto de Ferrocarriles del Estado. Disponible en: <https://bit.ly/3cth6QD> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

10 Crónica UNO. Disponible en: <https://bit.ly/34IBavp> (Consultada el 20 febrero de 2020)

UN METRO Y UN FERROCARRIL RETRASADOS

El precario funcionamiento del transporte urbano en Carabobo y la paralización del Metro de Valencia, dos alimentadores del sistema ferroviario, condicionan la utilidad del proyecto Ezequiel Zamora II. La estimación del Ejecutivo Nacional, en 2008, era que, para 2012, una persona pudiera tomar el ferrocarril en Puerto Cabello, bajarse en Naguanagua para tomar el Metro de Valencia¹¹, y desde allí, atravesar la ciudad de norte a sur.

Sin embargo, a la fecha, no existen indicios de cuándo llegará el tren al puerto. Mientras, el Metro sigue muy lejos de Naguanagua. En 2010 debió estar operativo hasta la Redoma de Guaparo, pero solamente llegó hasta el Rectorado de la Universidad de Carabobo. Carlos Luis González, ex presidente regional de Fedecámaras y de la Cámara de la Construcción, sostiene que el subterráneo de Valencia ha sido

la obra sin concluir más cara del mundo: “La línea 2 del Metro lleva un costo de \$372 millones por kilómetro, obra sin concluir y puesta en servicio en condiciones precarias. En cambio, el Metro de Cancún tuvo una inversión de \$74 millones por kilómetro, y la obra está totalmente operativa y culminada”.

En un nivel macro, el Plan Socialista Nacional de Desarrollo Ferroviario plantea que, del sector La Encrucijada, este sistema se enlazará con el eje Orinoco-Apure, mediante el desarrollo del tramo San Juan de Los Morros-Calabozo-Cabruta; así como la conexión con Caracas, a través del tramo ferroviario La Encrucijada-Valles del Tuy¹²; y con la capital larense a través del Sistema Ferroviario Centro Occidental Simón Bolívar Puerto Cabello-Barquisimeto¹³, actualmente, solo este último está en capacidad de transportar carga.

UN HISTORIAL DE CORRUPCIÓN

Las falsas promesas, modificaciones al proyecto original y denuncias de corrupción han sido el común denominador en esta emblemática obra:

- **El 23 de mayo de 2010**, Franklin Pérez Colina, presidente del instituto de ferrocarriles, aseguró, en el Aló Presidente número 358 que el primer tramo a inaugurar para finales de 2011 sería la línea Cagua-Mariara¹⁴.
- **En noviembre 2011**, Pérez Colina indicó que hasta el momento se habían invertido US\$ 7 mil millones. “Ya con el avance de 70% podemos decir que para 2012 vamos a tener las primeras muestras de la obra. El primer trayecto que va a estar listo será el de Guacara hasta San Diego, unos 9, 5 kilómetros”¹⁵.
- **El 13 de septiembre de 2012**, un reportaje de la Agencia Venezolana de Noticias (AVN) reseñó que el Sistema Ezequiel Zamora II estaría listo entre 2014 y 2015, con una inversión de US\$ 10.096 millones¹⁶.
- **El 12 de diciembre de 2013**, el Consorcio Contuy paralizó los trabajos en la obra, la causa fue la falta de pago por parte del Ejecutivo Nacional por un monto de US\$ 1.500 millones¹⁷.
- **El 7 de octubre de 2014**, el presidente del IFE, Francisco Torrealba, anunció que el Gobierno Nacional aprobó US\$ 200 millones para la reactivación de los trabajos del ferrocarril, tras alcanzar un acuerdo la contratista Consorcio Contuy¹⁸.

11 Programa Aló Presidente No 315. Disponible en: <https://bit.ly/3af0hW>

12 Ministerio del Poder Popular del Despacho de la Presidencia y Seguimiento de la Gestión de Gobierno. Disponible en: <https://bit.ly/2RJm6bS> (Consultada el 20 de febrero de 2020)

13 Instituto de Ferrocarriles del Estado. Disponible en: <https://bit.ly/3a9H4XK> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

14 Instituto Hugo Chávez. Disponible en: <https://bit.ly/3amzgCd> (Consultada el 20 de febrero 2020)

15 Correo del Orinoco. Disponible en: <https://bit.ly/34IBla3> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

16 Agencia Venezolana de Noticias. Disponible en: <https://bit.ly/3agQu3u> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

17 El Carabobeño. Disponible en: <https://bit.ly/3cqV54Y> (Consultada el 20 de febrero de 2020)

18 Agencia Venezolana de Noticias. Disponible en: <https://bit.ly/2XJkxP0> (Consultada el 20 de febrero)

- En 2015, la Contraloría General de la República comprobó que el Instituto de Ferrocarriles (IFE) empleó recursos destinados a la construcción de las obras del tramo ferroviario Puerto Cabello – La Encrucijada, para honrar deudas contraídas en ejercicios fiscales entre 2003 y 2013 con la empresa contratista Contuy, según reveló un reportaje de El Pitazo. La investigación, también determinó que las estructuras de los durmientes en el tramo La Cabrera, no eran compatibles con el diseño de la vía férrea¹⁹.
- En marzo de 2018, el Ministro de Transporte M/G Carlos Osorio, reinició construcción del tramo ferroviario Puerto Cabello – La Encrucijada²⁰.
- En junio de 2018, el recién nombrado ministro de Transporte, Hipólito Abreu, informó que como parte de los objetivos de su “Plan de alto impacto de cien días” figuraba la inauguración del primer subtramo entre Guacara y San Diego²¹.
- En febrero de 2019, el ministro Abreu, aseveró que en marzo de ese año ya estaría operativo el tren de Guacara a San Diego²².

EMPALMES PERVERSOS DEL RACIONAMIENTO ELÉCTRICO.

El servicio eléctrico en Venezuela se inició como actividad empresarial privada a finales del siglo XIX. De las empresas existentes en el primer tercio del siglo XX, solo tres eran de capital extranjero y una de estas fue la C.A. Energía Eléctrica de Barquisimeto (Enelbar), fundada en 1914 por la empresa venezolana C.A. Industrial de Barquisimeto.

En 1894 comenzó la prestación del servicio eléctrico en Barquisimeto, concretamente en el centro de la ciudad, iluminando las plazas Miranda y Bolívar los jueves y los domingos. Al llegar el siglo XX, la ciudad comenzó a disfrutar del servicio a gran escala. Tanto Enelven (antigua Maracaibo Electric Light y posteriormente Venezuelan Power Company) como Enelbar, se distinguieron como empresas prestadoras del servicio eléctrico y continuaron siendo ejemplo de empresas eficientes hasta finales del siglo XX, aunque ya no como empresas privadas luego de la ola de estatizaciones de 1976²³. El disfrute de la energía eléctrica ha sido parte de la vida de los larenses, como de los venezolanos en general, y ha sido un elemento estratégico de los planes nacionales de desarrollo.



En el año 2007, las actividades del servicio eléctrico fueron integradas en un agente único: la Corporación Eléctrica Nacional (Corpoelec) mediante el decreto presidencial N° 5.330, dando origen a la concentración de funciones del Ministerio del sector y Corpoelec en una misma autoridad, asunto que también dio paso a la falta de mantenimiento, contratación de equipos costosos sin procesos de licitación, desinversión

19 El Pitazo. Disponible en: <https://bit.ly/2ym5OPn> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

20 Instituto de ferrocarriles del Estado. Disponible en: <https://bit.ly/2VghNa4> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

21 Institutos de Ferrocarriles del Estado. Disponible en: <https://bit.ly/2RHaaaj> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

22 Radio Mundial. Disponible en: <https://bit.ly/3bgnM4r> (Consultada el 18 de febrero de 2020)

23 Transparencia Venezuela, Venezuela en Apagón. Sector Eléctrico. Empresas Propiedad del Estado Parte II. (Caracas: Transparencia Venezuela, 2018),8.

y planes que quedaron en el papel. Estos factores produjeron una combinación letal: crecimiento de la demanda eléctrica nacional y descenso de la oferta de generación.

Aun cuando estos factores han afectado el servicio en todo el territorio nacional, en el estado Lara y particularmente en su ciudad capital, se presentan algunas particularidades. “Ciertamente, la demanda eléctrica en Lara está bastante reducida; de 850 megavatios que teníamos en el año 2015 bajó a 420 al finalizar 2019. En Barquisimeto solo funciona una planta termoeléctrica que genera 16 megavatios, donde hay solo una de las 13 máquinas operativas. Eventualmente se han incorporado 50 megavatios de otra planta termoeléctrica con fallas de combustible y mantenimiento”, informa el ingeniero Joe Carrillo, Vicepresidente de la Asociación Venezolana de Ingenieros Eléctricos, Mecánicos y Afines (AVIEM).

El desmantelamiento de las capacidades operativas es otro factor que afecta el servicio. “En el edificio Luis H. Freitez de la Zona Industrial de Barquisimeto, el principal centro de distribución y emergencias de Corpoelec Lara, hay solo cinco camiones-cesta operativos, cuando deberíamos tener 100 unidades para atender las emergencias y realizar mantenimiento preventivo y correctivo en las instalaciones eléctricas. Para el año 2012, Corpoelec-Lara tenía una flota de 650 vehículos, de los cuales 450 eran para la asistencia técnica: gestión de energía, redes, generación y transmisión, y lectura. Hoy solo quedan 50 vehículos operativos para la asistencia técnica y el área administrativa”, afirma Oswaldo Méndez, Presidente del Sindicato de Trabajadores Eléctricos del estado Lara, Sitiel.

Según una fuente de Corpoelec, que solicitó reserva de su identidad, en Lara el racionamiento es mayor que en algunas otras entidades federales porque tiene un sistema de distribución automatizado; con solo una llamada del Despacho Nacional de Carga al Centro de Operación y Distribución (COD) de Lara, se saca la carga que se requiere. En otros estados no siempre es así, la operación es manual y

no hay personal ni vehículos para trasladar a los técnicos, lo cual dificulta hacer los cortes. Por esta razón en Lara es más fácil hacer los cortes. Paradójicamente, la automatización de los procesos que tan eficientemente realizó la antigua Energía Eléctrica de Barquisimeto (Enelbar), se traduce en más cortes de energía para Barquisimeto y es un factor de riesgo de corrupción.

Los habitantes perciben racionamientos desiguales en frecuencia e intensidad en distintas zonas de Barquisimeto y Cabudare. En redes sociales y chats de WhatsApp, han proliferado espacios de intercambio donde los usuarios comunican el estatus del servicio en cada zona, intentando infructuosamente encontrar un patrón que permita un mínimo de previsión respecto a los cortes de energía. Esto ha dado origen a iniciativas como la creación de una “comisión de usuarios del servicio eléctrico [que] se trasladó a la sede de la Defensoría del Pueblo, en Barquisimeto, con la finalidad de solicitar que, en el ejercicio de la competencia de velar por el correcto funcionamiento de los servicios públicos que le confiere el artículo 281 de la Constitución Nacional, interponga las acciones necesarias para normalizar el suministro de energía eléctrica y garantizar que se preste de forma continua, sin cortes que afecten la calidad de vida de la colectividad”²⁴.

Sin duda, hay espacios de la ciudad cuya demanda de energía es superior a lo que el ciudadano común podría imaginar. Es el caso del centro comercial Sambil, ubicado en la zona del Triángulo del Este en Barquisimeto, cuya demanda es de 5 megavatios y está por el orden del consumo de toda la ciudad de Sarare, la capital del municipio Simón Planas. Con extrañeza, los ciudadanos descubren zonas como ésta donde el servicio eléctrico rara vez es racionado. En las inmediaciones del Sambil hay una acometida que llega al centro comercial desde la subestación El Ujano; es una línea de 115 kv construida cuando empezaron las obras del centro comercial. Este “expreso”, como se le conoce, le cedió una ventaja al centro comercial frente al racionamiento eléctrico implementado

24 Transparencia Venezuela. Coalición Anticorrupción Por una Venezuela Íntegra. <https://www.coalicionanticorrupcion.com/index.php/en/noticias-coalicion/item/233-lara-coalicion-anticorrupcion-respalda-reclamo-de-usuarios-del-servicio-electrico> (consultada el 13 de febrero de 2020).

en Lara después del primer apagón nacional en marzo de 2019.

En Barquisimeto –y otras ciudades de Lara como Cabudare y Carora– hay un determinado número de circuitos preferenciales diseñados para procurar energía a centros de salud dado el carácter estratégico del servicio que brindan, los cuales tienen hoy más importancia que nunca por el racionamiento eléctrico diario. Originalmente, estos circuitos respondieron a criterios técnicos y a un trazado identificable; hoy en día albergan –de acuerdo con personal técnico de Corpoelec– lo que se ha identificado como empalmes y conexiones ilegales que crecen forma anárquica en diversas zonas de la ciudad y que permiten que determinados negocios o establecimientos, se “peguen” a estos circuitos preferenciales que están excluidos del racionamiento eléctrico diario.

Una fuente de la estatal afirma que Lara es uno de los pocos estados que no publica cronograma de racionamiento, aunque se trata de una orden ministerial. “La gerencia de Corpoelec-Lara se rehúsa a presentar el cronograma de racionamiento para proteger circuitos no asociados a centros de salud, organismos de seguridad o entes oficiales, pero que son favorecidos con empalmes pagados en dólares para tener electricidad en las horas de mayor productividad de una fábrica, una zona comercial, un restaurante, por ejemplo. También hay sectores que pagaron para ser sacados solo en las noches, una vez que la operación ha culminado”, señala.

Es incierto el número de circuitos preferenciales y esta opacidad incrementa sin duda los riesgos de abuso, clientelismo, sobornos y conexión de empalmes.

Según un extrabajador de Corpoelec-Lara, en la entidad hay 52 circuitos eléctricos y por lo menos 14 circuitos preferenciales adicionales después del primer apagón general. “Esto puede sobrecargar transformadores y aumenta el riesgo de accidentes del personal técnico de la empresa, porque violaron los límites de los circuitos preferenciales. Si un trabajador debe hacer una maniobra ‘en caliente’ y pide que saquen un circuito sin conocer que hay otro empalme, eso

podría ocasionar hasta la muerte”, advierte.

El vicepresidente de la AVIEM capítulo Lara, Joe Carrillo, confirma la existencia de los empalmes ilegales. “La información que nosotros estamos manejando es que en Barquisimeto hay 100 megavatios, 22% de la demanda actual, en cargas preferenciales: hospitales, comandos policiales, estaciones de bomberos, cuarteles, aeropuerto. Pero lo que se dice es que la demanda actual está sobrecargada porque hay sectores, principalmente comerciales, que han pagado a funcionarios corruptos de Corpoelec para que los conecten a los circuitos preferenciales”.

La AVIEM propone que se restituya el trazado eléctrico más confiable y que se adapte a los requerimientos que debe tener la ciudad, no priorizando carnicerías ni licorerías, ya que la falta de transparencia en la gestión impide al ciudadano e instancias profesionales ejercer una contraloría social comprometida por la total opacidad de este proceso.

Por su parte, el secretario general de Sítel, Oswaldo Méndez, indica que desde el año 2018 han recibido denuncias de trabajadores y comunidades sobre presuntos cobros ilegales de parte de gerentes en el manejo de emergencias, reportes y fallas.

“Como no había contratistas ni personal, autorizaban trabajos sin notificarlo al sistema de Inspecciones por Solicitud de Servicio (ISS) encargado del monitoreo de las labores. Después del apagón general en marzo de 2019, llegaron denuncias de la manipulación de circuitos y empalmes ilegales en zonas residenciales y comerciales que habrían pagado para conectarse con circuitos protegidos como el del Hospital Central Antonio María Pineda, el principal centro de salud del estado Lara y del centrooccidente del país, o de igual modo la zona de Río Claro, por estar ubicadas allí las estaciones de bombeo de la Hidrológica del estado Lara”.

Efectivamente, vecinos de la zona de El Manzano, como Rosa Torres, sostienen que en esa zona no sufren racionamientos eléctricos, sino más bien pérdida de señal telefónica y de internet a partir de las 6:00 pm.

A lo interno, el personal de Corpoelec-Lara advierte que luego del apagón nacional del 7 de marzo de 2019, la gerencia general de la estatal autorizó un trabajo de reingeniería de los circuitos “para hacer negocios turbios con ramificaciones ilegales en negocios, construcciones y centros comerciales”. Hicieron empalmes con el circuito del Hospital Central Antonio María Pineda fuera de los límites para beneficiar los sectores dispuestos a pagar hasta \$5.000 por las maniobras. Este manejo lo hacen a través del Centro de Operación y Distribución (COD) aunque los circuitos deben ser operados en el departamento de Despacho de Carga según las normas. El COD no tiene la tecnología ni conocimiento para manejar los circuitos, pero toman las decisiones y dicen qué circuito sale y en qué horario. Así quedó en evidencia que la gerencia general le da preferencia a circuitos como el Expreso Sambil pese al decreto de racionamiento en los centros comerciales o discotecas y locales nocturnos que tienen servicio regularmente en los horarios de funcionamiento. También se llegó al límite de cobrar solo en una calle para hacer ramificaciones con circuitos preferenciales que están excluidos del racionamiento o no tienen cortes en las horas pico –al mediodía o de seis a nueve de la noche–, detalla la fuente de Corpoelec-Lara.

La sobrecarga de los circuitos preferenciales podría ocasionar que los establecimientos que verdaderamente necesitan servicios prioritarios como los centros de salud, tengan menos megavatios disponibles para poner a funcionar equipos médicos. La reingeniería de los circuitos eléctricos en 2019 excluyó a clínicas privadas y algunos servicios de salud tanto públicos como privados que requieren electricidad continua, por lo que deben habilitar plantas eléctricas de emergencia que generan gastos elevados de mantenimiento, a lo que se suma la escasez de repuestos para repararlas y -por la diáspora- poca mano de obra calificada.

Éste es el caso de algunas unidades de diálisis en Barquisimeto como “La Pastora”, “Razetti”, “El Angel” y “Barquisimeto”. Aunque las unidades de diálisis deberían estar protegidas por circuitos preferenciales, están sometidas a racionamiento eléctrico. El vocero de la Organización No Gubernamental SOS Pacientes Renales, Douglas Morales, confirma que la intermitencia eléctrica y los cortes ponen en riesgo las terapias. Morales es atendido en la Unidad de Diálisis Razetti. “En muchas ocasiones, estamos en tratamiento y se va la luz; casi de inmediato se prende la planta, pero... ¿no deberíamos estar exentos de este tipo de racionamiento?”, se pregunta.

Según el portal digital El Pitazo²⁵ (<http://bit.ly/2l0adkK>) la aplicación de los tratamientos en 2019 estuvo comprometida por la falta de electricidad, retrasando hasta cuatro horas los turnos: las plantas de ósmosis no podían iniciar los retrolavados y las salas comenzaron a cerrar antes de tiempo para anticiparse a los cortes mientras decenas de pacientes buscaban cupos de emergencia en unidades con plantas o asociadas a la línea de emergencia del Hospital Central Antonio María Pineda para depurar su organismo.

“La mitad de los centros especializados en la entidad carecen de plantas (eléctricas) para garantizar la atención de los pacientes renales durante los cortes de luz, explicaron los pacientes y defensores de derechos humanos Carmen Padilla y Douglas Morales”, agrega el portal digital.

El Pitazo también reportó en julio de 2019 que 300 pacientes en diálisis del estado Lara estaban en riesgo por la intermitencia eléctrica ⁴ (<https://bit.ly/2y7ahlq>). 53 máquinas en dos unidades de diálisis, “Barquisimeto” y “La Pastora”, quedaron fuera de servicio por 20 horas durante el apagón del 22 y 23 de julio. Paradójicamente, las zonas comerciales y residenciales donde pagaron por empalmes ilegales tuvieron electricidad garantizada para la misma fecha aunque no estaban asociados a centros de salud, como se registró en una cuadra próxima al icónico Parque Ayacucho, al oeste de Barquisimeto.

25 El Pitazo

La aparición de conexiones eléctricas no autorizadas o empalmes ilegales, supone un daño para la población larense. El racionamiento eléctrico diario y sus efectos nocivos se expresan con especial ferocidad en la salud y hasta la vida de las personas que modificaron sus rutinas por los cortes impuestos por Corpoelec-Lara sin que la población tenga acceso a un cronograma de racionamiento para tomar previsiones.

“APAGÓN EN EL APAGÓN”, OTRA OPORTUNIDAD PARA LA CORRUPCIÓN

Durante todo el año 2019, el estado Zulia sufrió duramente los efectos de la emergencia del servicio eléctrico. Antes y después del apagón nacional del 7 de marzo, el área metropolitana de Maracaibo –que comprende también gran parte de la zona urbana del municipio San Francisco–, así como Cabimas, Ciudad Ojeda y Los Puertos de Altagracia en mayor medida que el resto de la región, fueron objeto de un plan de administración de carga decidido en conjunto por Corpoelec y el “estado mayor eléctrico zuliano”²⁶, a cuya cabeza está el gobernador Omar Prieto.

El plan, anunciado por primera vez el 20 de marzo²⁷, inicialmente contemplaba un racionamiento de al menos cuatro horas diarias. Ante la insuficiente capacidad de generación del Sistema Interconectado Nacional (SIN) y la producción mínima del parque térmico regional, el 10 de abril el gobernador Prieto hizo pública²⁸ una modificación sustancial del racionamiento, que a partir de ese momento sería de 12 horas diarias, en dos bloques de 6 cada uno.

Para ese momento, Zulia solo contaba con alrededor de 800 megavatios, disponibilidad que resultaba de lo provisto por el SIN (700 MW) más una mínima generación local, para un territorio cuya demanda usual era de 1.600 MW.



El alto déficit de energía eléctrica obligaba a reducir el número de horas diarias de servicio en los 361 circuitos de distribución del estado, especialmente en los 167 circuitos de la ciudad de Maracaibo.

Los apagones frecuentes, las fluctuaciones eléctricas –o ‘bajones’– el desmantelamiento de equipos e instalaciones del Sistema Eléctrico Nacional (SEN) y el propio racionamiento ejecutado por Corpoelec causaron una presión extraordinaria sobre la obsoleta y fuera de

26 Sin autor: “Establecerán plan de administración de carga en Zulia hasta estabilizar 825 megavatios”. Alba Ciudad: <https://albaciudad.org/2018/07/estableceran-plan-de-administracion-de-carga-en-zulia-hasta-estabilizar-825-mw/> (consultado el 10-02-2020).

27 Sin autor: “Omar Prieto: Plan de racionamiento de electricidad en Zulia durará 15 días”. Noticiero Venevisión: <http://www.noticierovenevision.net/noticias/nacional/omar-prieto-plan-de-rationamiento-de-electricidad-en-zulia-durara-15-dias> (consultado el 10-02-2020).

28 Sin autor: “Nuevo plan de racionamiento en Zulia será de 12 horas diarias”. El Nacional: https://www.elnacional.com/sociedad/servicios/nuevo-plan-rationamiento-zulia-sera-horas-diarias_278561/ (consultado el 10-02-2020).

mantenimiento infraestructura de transmisión y distribución²⁹. Se hizo cotidiana la ocurrencia de fallas graves en las líneas, transformadores y otros componentes del sistema eléctrico dependiente de las 26 subestaciones del área metropolitana de la capital.

“Apagón en el apagón” fue el nombre que los marabinos le dieron al fenómeno de interrupciones largas del servicio, que se solapaban con los horarios de racionamiento. En este contexto se volvió una práctica usual el cobro ilegal de la asistencia técnica y la instalación de equipos de reposición por parte de trabajadores de Corpoelec, en urbanizaciones, barrios y zonas comerciales.

En los cinco años siguientes a la declaratoria oficial de la emergencia eléctrica se abrió una apetitosa oportunidad para la Gran Corrupción, que supuso la complicidad de altos funcionarios del Gobierno nacional en sobrepagos de compras de equipos, contratos amañados y obras fraudulentas por más de USD27.000.000.000³⁰. En 2019 el turno fue para una corrupción menor en formato y sofisticación, pero muy extendida en el sector eléctrico local.

Un torrente continuo de denuncias a través de las redes sociales inundó el espacio público a lo largo del año. Las respuestas al margen de la ley por parte de funcionarios de Corpoelec ante las demandas de usuarios debido a las fallas frecuentes del servicio, se materializaron de dos maneras: Por un lado, el cobro indebido de la atención técnica por averías en las líneas de distribución, transformadores y fusibles cortacorriente; y por el otro, la aceptación de sobornos para privilegiar a unos sectores de Maracaibo en la ejecución del plan de administración de carga.

La primera modalidad de corrupción se extendió rápidamente en la ciudad, tomando fuerza en las zonas residenciales de clase media. La afectación constante de la infraestructura eléctrica, severamente aquejada por el vencimiento de la

vida útil y la falta de mantenimiento programado de subestaciones eléctricas, así como de líneas enteras de transmisión y transformadores monofásicos y trifásicos, aéreos o subterráneos, causó durante todo 2019 una avalancha de llamados de emergencia desde comunidades urbanas y centros comerciales. La presencia de las cuadrillas de trabajadores de Corpoelec solía ir seguida de una solicitud de “colaboración”, en dinero o especie, a los vecinos y empresarios afectados. En algunas ocasiones, los funcionarios de la empresa estatal pedían un pago especial en bolívares y alimentos; pero los más osados empezaron a tasar en divisas extranjeras la solución diligente a los desperfectos del sistema de distribución eléctrica.

Cobrar por restablecer el servicio eléctrico no es una novedad. De hecho, esto ya es una práctica conocida en otras ciudades de Venezuela. La diferencia está en la escala y la frecuencia en una entidad federal como Zulia, en la que el número de cortes de la electricidad supera las 40 mil en todo el año 2019, según el Comité de Afectados por los Apagones³¹. En el caso de Maracaibo, los actos de corrupción del personal de Corpoelec constituyen un patrón normalizado y habitual.

Isla Dorada, una zona residencial de clase media ubicada en el extremo norte de la capital zuliana, sufrió dos episodios del mismo tipo que la dejaron sin electricidad durante días. El primero ocurrió a principios de febrero 2019: Como consecuencia de una falla de alta tensión, el fusible de cerámica de uno de los cortacorrientes –coloquialmente llamados ‘iguana’– se disparó y quemó. La junta de condominio de los diez edificios de la comunidad hizo contacto con la central de despacho de Corpoelec. Un equipo de trabajadores se presentó y, tras evaluar los daños, cobró a la comunidad Bs 800.000 para adquirir un fusible de remplazo y hacer el trabajo de reparación de la falla³².

29 Panel de expertos: Diagnóstico de la situación actual para la Mesa de Electricidad - Zulia del Plan País (no disponible en línea).

30 Transparencia Venezuela: “Venezuela en Apagón”. Estudio del sector eléctrico en el informe Empresas Propiedad del Estado II: <https://transparencia.org.ve/project/epe-ii-estudio-sector-electrico/> (consultado el 08-02-2020).

31 Sin autor: “Venezuela sufre más de 80 mil fallas eléctricas durante el 2019”. Diario La Verdad: <http://www.laverdad.com/zulia/162282-venezuela-sufre-mas-de-80-mil-fallas-electricas-durante-el-2019.html> (consultado el 08-02-2020).

32 Transparencia Venezuela: Investigación directa del Capítulo Zulia, junio de 2019.

El 18 de junio ocurrió una avería similar, justo en el mismo poste de electricidad a la entrada de la urbanización. Pero en esta ocasión el grupo de funcionarios técnicos de Corpoelec que acudió al sitio exigió USD300,00³³ para solucionar el mismo problema. En el mercado de componentes eléctricos, un fusible de cerámica convencional cuesta entre 0,99 y 3,00 dólares³⁴.

Mientras tanto, el racionamiento no daba tregua y se ampliaba la brecha diaria de la falta del servicio. El 5 de diciembre de 2019, el gobernador Omar Prieto informó que la administración de carga sería de 12 horas continuas al día a partir de esa fecha.

DÓLARES, CIRCUITOS Y PREFERENCIAS

En noviembre de 2019, el diario estadounidense *Miami Herald* publicó un reportaje sobre el tratamiento privilegiado que algunos sectores de la ciudad de Maracaibo reciben de Corpoelec³⁵. Para proteger de represalias gubernamentales a sus fuentes, los declarantes del medio informativo no están identificados. Pero lo que dicen es muy similar al clamor público local: Con un pago en dólares y comida, los residentes y comerciantes de algunos circuitos de la ciudad, se libran del racionamiento.

“Pagué cuatro pollos fritos y 10 dólares para que no nos cortaran la luz ayer en la tarde”, dijo al *Herald* el dueño de un restaurante. En el mismo reportaje se da cabida a la voz de los empresarios, a través de Fedecámaras-Zulia que niega el pago de estos sobornos por parte de alguno de sus 6.700 afiliados. Sin embargo, cada vez más locales de negocios quedaban ajenos al plan de administración de carga.

También en urbanizaciones y ‘villas’ cerradas se empezó a ver el fenómeno de la exclusión privilegiada. Desde 30 dólares al mes se fija la tarifa de trato complaciente por parte de los operadores de Corpoelec en subestaciones ubicadas en norte y el este de Maracaibo, principalmente.

De cada una de las 26 subestaciones de distribución que hay en el área metropolitana dependen al menos 4 y hasta 12 circuitos eléctricos o de salida, como se les llama en el lenguaje técnico. Las denuncias que inundan redes sociales como Twitter y Facebook coinciden al exponer el trato privilegiado que unos circuitos reciben, en desmedro de los demás. Estas operaciones ocurren directamente en los tableros de interruptores de los transformadores de cada subestación, asociados a diferentes circuitos.

El sector Isla Dorada, mencionado antes, es parte de un circuito cuya área es de menos de un kilómetro cuadrado y contiene alrededor de 65 comunidades. Incluye en su perímetro la sede de la Región Estratégica de Defensa Integral (REDI) de Occidente y de la Primera División de Infantería del Ejército. En las urbanizaciones cercanas viven algunos oficiales de alto rango de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana. Comparado con otros circuitos enlazados a la misma subestación – en este caso, la de Canchancha – el de Isla Dorada parecía tener un trato preferencial del que no gozaban otros más extensos y con más densidad poblacional, tales como Mara Norte y Brisas del Norte; o frente a los 11 circuitos de la S/E Trinidad o los 9 de la S/E Universidad, instalaciones de distribución de Corpoelec ubicadas también en el norte de Maracaibo.



33 Ídem.

34 Consulta directa de precio:

<https://croptech.en.made-in-china.com/product/uNSQDvLBfWki/China-Crop-Products-Fuse-Link-Type-K-Used-for-Expulsion-Fuse-Cutout.html>

35 Sin autor: “In Venezuela, some people can buy their way out to the endless power outages”. Miami Herald:

<https://www.miamiherald.com/news/nation-world/world/americas/venezuela/article235687727.html> (consultado el 07-03-2020).

Reportaje reproducido en Español en varios medios venezolanos.

Según la publicación del *Miami Herald* sobre los circuitos privilegiados, fuentes confidenciales dentro de la compañía eléctrica estatal aseguran que “(el gobernador Omar) Prieto y altos gerentes de Corpoelec están al tanto de cada decisión que se toma para el racionamiento en Zulia”. Además de esta aseveración, hay evidencias del malestar general causado por el trato preferencial que se le da a unos sectores, exentos regularmente de los cortes del servicio entre 4 y 12 horas diarias que se aplican a otras zonas de la ciudad.

DE NEGOCIO LUCRATIVO A TRAMA DE CORRUPCIÓN

El reportaje del periódico estadounidense también menciona pagos de hasta USD1.500,00 por mantener fuera del plan de administración de carga a un centro comercial. Las numerosas menciones de usuarios a través de redes sociales³⁶ dan cuenta de sobornos a empleados de Corpoelec que van desde 30 hasta 150 dólares mensuales, para no dejar ‘sin luz’ a una villa o urbanización.

En abril de 2019, la venta de generadores eléctricos aumentó significativamente y se convirtió en una línea de importación muy rentable en Maracaibo, pero también condujo a un aumento inesperado del consumo de gasolina y gas. Junto a las crecientes dificultades para la compra de los combustibles y aceites que requieren esos equipos, desde mediados hasta finales de 2019 disminuyó la demanda de plantas eléctricas de emergencia.

Debido a las medidas de restricción en el expendio de gasolina en estaciones de servicio, el uso diario de los generadores portátiles empezó a declinar en favor de los acuerdos en condominios vecinales y comerciales para el pago a funcionarios de Corpoelec que les permiten esquivar el racionamiento eléctrico. Esta práctica se ha mantenido activa y no ha habido signos de corrección por parte de la empresa o de las autoridades civiles zulianas.



36 Búsqueda avanzada en Twitter de “circuitos privilegiados” con la etiqueta #sinluz en el contexto de Maracaibo:
[https://twitter.com/search?lang=es&q=circuitos%20privilegiados%20\(%23sinluz\)&src=typed_query](https://twitter.com/search?lang=es&q=circuitos%20privilegiados%20(%23sinluz)&src=typed_query) (consultado el 10-02-2020).

CORRUPCIÓN EN EL SISTEMA DE SALUD

El estado Mérida, al igual que el resto del país, no es ajeno a los efectos de la corrupción en todos los niveles y en sus diversas modalidades. Este esquema se ha visto reflejado, especialmente, en la inversión en obras cuya ejecución irregular ha generado deterioro en la calidad de vida de los merideños, así como asfixia financiera a los gobiernos regionales y locales legítimamente electos.

Uno de los casos relevantes se relaciona con el acceso a la salud. El Instituto Autónomo Hospital Universitario de Los Andes es el principal centro de salud tipo IV del estado, pero desde hace varios años su capacidad es insuficiente para la demanda, tal como lo reflejan las denuncias sobre el colapso hechas por la directiva del mencionado hospital y por organizaciones como el Observatorio de Derechos Humanos de la Universidad de Los Andes. En tal sentido, el proyecto del hospital tipo IV en la ciudad de El Vigía, hubiera podido descongestionar el servicio en Mérida y garantizar a los habitantes de Alberto Adriani y municipios aledaños el acceso a tan importante derecho fundamental. Sin embargo, la construcción del Hospital tipo IV de El Vigía, anunciado desde el año 2007, se convirtió en una promesa en cada campaña electoral hasta las cuestionadas elecciones presidenciales de mayo de 2018, fecha en la que se inauguró solo una parte y nuevamente se dejó la promesa de culminación para ese mismo año, pero hasta febrero de 2020 esto no ha ocurrido. Luego de varias denuncias de corrupción expuestas en informes previos, el manejo de los recursos asignados se mantiene en total opacidad y el IHULA continúa recibiendo una demanda superior a su capacidad.

Otra situación digna de mención es la pésima calidad del servicio de energía eléctrica, producto de la ineficiente gestión de Corpoelec. Mérida es uno de los estados del país con mayores interrupciones de energía eléctrica, incluso desde antes del apagón nacional del mes de marzo de 2019.



Importantes inversiones se han realizado para la compra y construcción de plantas eléctricas que en la actualidad no funcionan total o parcialmente. Tal es el caso de la Planta Termoeléctrica de El Vigía Luis Zambrano. El proyecto, financiado por el Fondo Chino, se adjudicó a la empresa china CAMC Engineering y se contrató por el monto de US\$ 804 millones. La fecha de inicio fue 2011 y la fecha de culminación se estimó para el 2014. Esta planta debía ofrecer 594 megavatios y se diseñó para el funcionamiento con gas natural. Sin embargo, en el sector en el que se construyó no hay gas. El suministro de gas se debía garantizar con la construcción de un gasoducto que nunca se hizo. La obra culminó a finales de 2015 y la empresa recibió el monto de US\$ 1.045 millones. Según expertos consultados, la planta de El Vigía solo produce 120 megavatios, menos de la mitad de lo proyectado y esto se debe, entre otras razones, a que no se instalaron todos los equipos previstos en el proyecto y a su funcionamiento con gasoil, lo que acorta la vida útil de su infraestructura y requiere mayor mantenimiento. Un informe de la Asamblea Nacional sobre el sector eléctrico³⁷ señala una diferencia de 60% entre el costo anunciado y el costo referencial. En febrero de

37 Comisión Mixta para el estudio de la crisis eléctrica en el país. Informe Final. Asamblea Nacional. Caracas, 15 de enero de 2017

2020, apagones de hasta 6 horas o más siguen siendo parte de la cotidianidad de la ciudad capital y sus alrededores.

EL PROTECTORADO DE MÉRIDA. CORRUPCIÓN POLÍTICA A TRAVÉS DE LA USURPACIÓN DE LOS RECURSOS DE LA AUTORIDAD LEGÍTIMA, DESCONOCIMIENTO DE LA VOLUNTAD POPULAR DE LOS MERIDEÑOS, OPACIDAD Y ARBITRARIEDAD.

En octubre de 2017, luego de haberse celebrado las elecciones de gobernadores de los estados de Venezuela, el presidente Nicolás Maduro anunció que designaría protectores de los estados en donde no había resultado favorable al candidato del PSUV.

Para el estado Mérida fue designado como protector Jehyson Guzmán, candidato a la gobernación por el PSUV y que perdió la elección. Sin embargo, aún sin haber sido electo, Guzmán tomó los espacios del Centro de Convenciones Mucumbarila como epicentro de sus operaciones, una infraestructura destinada para encuentros culturales, económicos y sociales que siempre estuvo adscrita desde su creación a la gobernación del estado Mérida. Siguiendo esa línea, otros entes descentralizados del poder estatal fueron cambiados de adscripción o intervenidos, negando así la voluntad del electorado merideño: Instituto Autónomo Policía del estado Mérida, Empresa Aguas de Mérida, Aeropuerto Alberto Carnevali (Mérida) y Aeropuerto Juan Pablo Pérez Alfonso (El Vigía), Empresa Socialista de Alimentos ESASA, Empresa Comercializadora del estado Mérida, Complejo Deportivo Cinco Águilas Blancas .

El 9 de agosto de 2018, bajo el seguimiento de la coordinación de Transparencia Venezuela en Mérida, se realizó una petición de información al ciudadano Jehyson Guzmán con las siguientes interrogantes:

¿Cuáles son sus competencias como Protector del estado Mérida?

¿Qué leyes o normativas le otorgan tales competencias?, es decir, ¿en qué parte de la estructura organizativa del Poder Público en Venezuela se inserta la figura del protectorado?

¿Qué presupuesto maneja para poder llevar a cabo sus funciones?

No se obtuvo respuesta en el tiempo establecido en la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos, por lo que se ejerció recurso de reclamo el 29 de agosto del mismo año con el mismo resultado. Luego de varias visitas al Centro de Convenciones Mucumbarila, la persona de recepción informó que el ciudadano Jehyson no tenía tiempo de contestar cartas porque “estaba trabajando con la gente”. De tal manera que no hay forma de que se cumplan los principios de la administración pública de transparencia, rendición de cuentas, eficiencia y eficacia porque los ciudadanos desconocen cuáles son sus competencias, cuál es su presupuesto y su plan operativo anual. Mucho menos es posible hacer seguimiento y control de gestión.

Como agravante, se autoriza en Gaceta Oficial 41.739 del 16/10/2019 la creación de la Corporación para la protección del pueblo del estado Mérida, Corpomérida S.A., ente descentralizado del poder nacional con fines empresariales al que se le están otorgando la mayoría de las competencias que corresponden a la gobernación y a los municipios, según la Constitución de la República. En esta Gaceta

se designa a Jehyson Guzmán como máxima autoridad de la Corporación pero no se encontraron evidencias en el registro mercantil de Mérida del registro formal de esta empresa.

Merece mención especial la presentación del Plan “Corpomérida Petro 2019”³⁸, el pasado mes de noviembre del 2019. Según Jehyson Guzmán, por lineamientos del Gobierno Nacional se asignarían 200 Petros a cada una de las 23 alcaldías del estado Mérida (en total 25.000 petros, es decir unos 6 mil dólares). Esta reunión contempló la realización de mesas de negocios entre 31 empresarios nacionales y locales, donde según declaraciones a la prensa de Guzmán, asistieron los 23 alcaldes de la región, a quienes les hizo entrega de una certificación de asignación de Petros.

Dicha asignación de recursos no consistió en el ingreso del criptoactivo a una billetera de Petros a nombre de las alcaldías, sino en la entrega en físico de un certificado que debía ser gastado en empresas previamente seleccionadas como oferentes de un conjunto de bienes. Se desconoce si hubo un proceso de selección de los oferentes en apego a la Ley de Contrataciones Públicas y tampoco se sabe qué criterios privaron para la oferta de los bienes que pudieran estar o no alineados con las necesidades de los ciudadanos de estas localidades.

En este contexto, nueve empresas de materiales de construcción, ferretería, uniformes industriales, cauchos, pinturas, cemento, insumos de vialidad, entre otras, acordaron negociar con los Petros asignados a los gobiernos locales, entre ellas, VALEVEN, Construcciones Modernas, Global P, y Bobinados Occidente CA. No se ha obtenido suficiente evidencia del uso de los Petros por parte de todas las alcaldías del estado. Según notas de prensa, se informó que la alcaldía Santos Marquina utilizó los Petros en vialidad y alumbrado, realizando la compra de 4 transformadores a la empresa Bobinados Occidente³⁹. Por su parte, el alcalde del municipio

Alberto Adriani, Abou Assi, anunció la compra a la empresa Global P de 4 luminarias solares Led de 180 vatios de potencia, con un costo de 25 Petros⁴⁰. También se hace referencia a que la alcaldía Rangel utilizó los petros en compras de cauchos, luminarias y cemento. Cabe destacar que estas alcaldías son de tendencia oficialista.

El alcalde del municipio Libertador, Alcides Monsalve, vinculado a un partido de tendencia opositora, informó en rueda de prensa⁴⁰ que no ha podido usar los Petros porque ninguna empresa en el estado Mérida los acepta, aseguró que hay problemas con la norma a la hora de ejecutar los Petros, tampoco los pueden enviar a la Cámara Municipal porque no hay un mecanismo legal que rija el uso de los mismos, finalmente afirma que la alcaldía Libertador tiene 100 petros y los otros 100 los tiene Jehyson Guzmán.

Un informante de la alcaldía de Libertador relató que esta localidad decidió utilizar los Petros sólo en luminarias, sin embargo, hasta finales de enero las luminarias no habían sido entregadas, pues la empresa responsable indicó no haber podido liquidar los Petros, situación ya denunciada por la propia autoridad municipal.

La entrega de Petros a las alcaldías del estado Mérida y su utilización fue un proceso opaco, sin garantías de una competencia equilibrada para los posibles oferentes, limitante de la autonomía local puesto que los recursos sólo se podían gastar en los bienes previamente escogidos (no se sabe por cuál autoridad ajena a las particularidades de cada municipio), sin posibilidad de control formal ni ciudadano. Es preciso mencionar que el Fondo de Compensación Interterritorial, transferencia intergubernamental prevista en la Constitución para estados y municipios no ha sido asignada en el año 2020 a las alcaldías Libertador, Rivas Dávila ni Antonio Pinto Salinas, municipalidades que no son afectas al oficialismo.

38 <http://www.radiomundial.com.ve/article/alcaldes-meride%C3%B1os-recibieron-la-primera-certificaci%C3%B3n-de-asignaci%C3%B3n-de-petros>

39 <https://www.vtv.gob.ve/petro-afianzan-sistema-comercializacion/>

40 <https://www.ciudadmerida.info.ve/index.php/2020/02/04/con-una-inversion-de-25-petros-colocaran-4-lamparas-solares-led-en-el-vigia/>

41 Alcalde de Mérida: el petro es un experimento económico que ha generado inflación. En: <https://www.youtube.com/watch?v=8-LH8bdDx84>

La usurpación de funciones y espacios inherentes al gobierno regional legítimamente electo, la falta de transparencia en la gestión, la imposibilidad de conocer lo que ocurre con los fondos públicos que son asignados a la figura del protectorado, la conformación poco clara de una Corporación dirigida por la figura del “Protector”, la asignación discrecional de los recursos a alcaldías y gobernaciones, y la opacidad en las contrataciones, son irregularidades que potencian los riesgos e incentivos de corrupción en la región.

AEROPUERTO INTERNACIONAL, UN SUEÑO QUE NUNCA SE CONCRETÓ

El tan renombrado proyecto Aeropuerto Internacional de Barinas sólo fue un sueño que nunca pasó de un movimiento de tierra, pero sí acumuló importantes desembolsos millonarios en dólares para su ejecución.

Estamos hablando del año 2008 cuando Hugo Chávez anunció con bombos y platillos la construcción de esta obra de envergadura para su tierra natal. Ese mismo año develó una placa anunciando el sitio de ejecución de este gran proyecto para lo cual se destinarían 700 millones de dólares, con una inversión previa para la primera etapa de 28 millones de bolívares fuertes.

Las características de la obra que nunca se ejecutó, tenían previsto desarrollarse sobre una extensión de 3.20 kilómetros de longitud de pista de aterrizaje, plataformas de servicios, taxi way y estacionamientos.

[http:// www.solopromesas.com/venezuela/en-2008-chavez-anuncio-el-inicio-de-la-construccion-del-aeropuerto-internacional-de-barinas/](http://www.solopromesas.com/venezuela/en-2008-chavez-anuncio-el-inicio-de-la-construccion-del-aeropuerto-internacional-de-barinas/)



Ésta es apenas una parte de la historia. Existen elementos identificados en denuncias del diputado de la asamblea legislativa de Barinas, Francisco Betancourt, que se obviaron al momento de iniciar la mega obra:

Las tierras pertenecen al municipio Barinas, no obstante, se hizo caso omiso a la hora de solicitar el permiso correspondiente.

El nivel freático del suelo impedía que la obra se pudiera concretar en ese lugar. Los terrenos están localizados por debajo de la represa de Masparro y la represa de Boconoito.

Según Betancourt, se pagaron bienhechurías a los invasores de la finca donde están los terrenos, así como un monto millonario al dueño de la unidad de producción.

En el Registro Nacional de Contratistas aparecieron desembolsos importantes por parte del Estado venezolano por cifras millonarias en dólares para el desarrollo de las 3 primeras etapas. El legislador barinés realizó la denuncia ante la Contraloría General de la República, acto seguido, la información de su denuncia desapareció de la página web de la Contraloría.

Durante la gestión del ex gobernador de Barinas Adán Chávez, se realizaron nuevos movimientos de tierra, dando a entender que el proyecto sería por fin ejecutado.

<https://www.aporrea.org/regionales/n250177.html>

“Fue tan descarado que trajeron gente al sitio y pusieron maquinaria detrás de cortina, para dar a entender que estaba en proceso de construcción, algo que no existe”, señaló el diputado Betancourt.

Según noticias en medios, en la gestión de la ex alcaldesa Guadalupe Fernández, se otorgó la figura de resguardo de terrenos a los lugareños, de 15 a 20 hectáreas, bajo el acuerdo de ser devueltos una vez se construyera el aeropuerto. Esto trajo como consecuencia algunos atropellos por parte de las autoridades del concejo municipal quienes se apropiaron algunos terrenos, los cuales fueron revendidos.

<http://resumendigital.com/campesinos-acusaron-a-alcaldesa-de-barrancas-por-venta-fraudulenta-de-terrenos-de-aeropuerto>



TransparenciaVenezuela



@NoMasGuiso



nomasguiso



Transparencia Venezuela



TransparenciaVenezuela