

Desastre Vial ... Por: Miguel Ángel Paz

«Vamos a quitarnos sus cadenas»

Sal. 2:3

Las severas inundaciones, deslaves, derrumbes de viviendas con pérdidas humanas y económicas ante las severas precipitaciones ocasionadas por tormentas tropicales, ponen al descubierto la fragilidad e indefensión de muchas comunidades, acentuadas en las de mayor precariedad con la ausencia de urbanismos y medidas preventivas en siniestros como estos.

Ya esto último se había evidenciado en la terrible tragedia en el hoy estado La Guaira en diciembre del año 1999, con elevado saldo de muertos y con ello la afectación de bienes muebles e inmuebles, en definitiva todo un drama que supera a cualquier libreto trágico de film cinematográfico.

La urbanística se refleja ante la aparición del boom petrolero que se generó a partir de 1926, que cambiamos de estado rural al urbano, de economía de campo a la rentista que tristemente hoy se mantiene, con la migración campesina fundamentalmente de los estados fronterizos de las ciudades de Cabimas y Maracaibo, luego Caracas, la primera como epicentro petrolero y la segunda por su cercanía y la capital por ser privilegiada en la distribución presupuestaria, luego en enero de 1936 con la huelga petrolera se hizo más apetecible con la victoria, al lograr un aumento de sueldo diario de los obreros de 5 a 10r bs, acentuado luego en el 1970 con la elevación del precio del barril de petróleo, originando una profunda migración interna del sector rural a las grandes ciudades, iniciando un aumento creciente de los cinturones de miseria en los sectores más humildes en la búsqueda de mejores derroteros, escapando de la previsión y atención de los Concejos Municipales, gobernaciones y gobiernos nacionales para frenar la eventualidad.

En la transición de Venezuela rural a su integración modernizadora, es justo reconocer que el proceso se inició con mayor fuerza en la ciudad capital del país.

En la gestión de la dictadura de Marcos Pérez Jiménez, desde 1952, quien abrió un proceso migratorio que permitió entre otros que una numerosa colonia italiana produjera la profundización de mano de obra calificada y tecnificada, que coincidió con el propósito oficial para desarrollar urbanísticamente al país,

iniciando por Caracas acompañada con sector vial, evidenciándose en el acometimiento de obras de infraestructuras, como muestras la construcción de la autopista Caracas – La Guaira, los distribuidores de «la araña» y «el pulpo», que unen la ciudad por los cuatro puntos cardinales, paseo » Los próceres» , el Centro Simón Bolívar, hotel » Humboldt», el Helicoide, el inicio del hipódromo » La Rinconada», complejo residencial de «El Silencio», plazas, entre otros.

A la llegada del gobierno democrático de Rómulo Betancourt se inicia un proyecto de país, una verdadera revolución en material vial, se inauguran nuevas autopistas entre ellas la Regional del Centro que unió a la capital con los estados Miranda, Aragua y Carabobo, se construyen otras en el país junto a Puertos y Aeropuertos y la más emblemática, el majestuoso Puente sobre el lago de Maracaibo y con ellas todo un crecimiento motorizado por el Ministro estrella de Obras Públicas, el Ing. Leopoldo Sucre Figarella que luego con el inicio del gobierno de alternabilidad, presidido por el Dr. Rafael Caldera, dió continuidad que puso al frente otro Ministro estrella, el Ing. José Curiel Rodríguez, quien terminó con darle impulso, ambas gestiones lograron unificar territorialmente al país .

Con la llegada de Hugo Chávez, en el inicio de su gobierno se intentó profundizar el plan, pero el intento fue en vano. Se dió inicio a la construcción de un ambicioso proyecto ferroviario, de alta tecnología que uniría a gran parte de las regiones centrales, con una cuantiosa inversión en su infraestructura, generando un entusiasmo colectivo, por ser vieja aspiración, pero desde sus primeros pasos se transformó en frustración, cuando la administración fue infestada por la corrupción y el despilfarro, hoy convertido en montañas de amasijos de hierro, fuente de enriquecimiento de chatarreros, todo un monumento a la desidia.

El otro proyecto fue la construcción de la via alterna automovilística sobre el lago de Maracaibo, denominado puente «Nigale», luego de una cuantiosa inversión en el proyecto, quedó congelado con la colocación de la primera piedra, desde allí el país no es testigo de obra alguna en ninguna parte del territorio, por el contrario hoy asistimos a un creciente deterioro de lo existente, algunas sobreviven, gracias al proceso descentralizador de poderes, iniciado en 1989 con la elección de gobernadores y alcaldes que en algunas regiones implementaron sistemas de peajes como fuente para el mantenimiento.

El resto son testigos de deterioro progresivo paulatino sin propósito de enmienda.

De tal manera que las dolorosas tragedias que hoy presenciamos no son más que el resultado de la acumulación de ineptitud, negligencia, desidia e indolencia de los entes gubernamentales en sus diferentes instancias, no solo incapaces de construir nuevas obras, sino para intentar conservar lo existente.

MAP