

Transportistas optan por endeudarse para mantener las unidades rodando

El parque automotor de transporte público del país está envejecido y los estímulos a los dueños de autobuses o de los conductores son pocos; sin embargo, los transportistas optan por endeudarse –mediante préstamos de cooperativas, familiares y amigos– para resolver las necesidades más apremiantes y mantener andando las unidades para reunir en bolívares el monto de las deudas que adquirieron en dólares.

Conseguir divisas prestadas para resolver problemas mecánicos, de cauchos, batería y aceite es la tabla de salvación a la que recurren muchos transportistas de diversas rutas para mantenerse activos y no extinguirse.

Entre los gastos más comunes están los cauchos. Algunos prefieren «las chivas» o reencauchar, según el presupuesto, pero la mayoría trata, en lo posible, de montarlos nuevos porque «al final es lo mejor porque duran más», dicen. Otro gasto constante es el de los frenos y el aceite, que varía en cantidad según el vehículo y se consigue desde 4,5 dólares el litro.

Desde que los bancos dejaron de otorgar créditos tras las devaluaciones que pulverizaron el bolívar, y las jornadas de venta de repuestos, lubricantes y cauchos organizadas por el Fondo Nacional de Transporte Urbano (Fontur) se hicieron más esporádicas e insuficientes, los propietarios de autobuses y camionetas por puestos se vieron obligados a salir de circulación ante la falta de presupuesto y opciones crediticias que les permitiera mantenerse en las calles.

No obstante, la dolarización (parcial y de facto) de la economía nacional lanzó una nueva luz de esperanza que parece brillar para muchos transportistas, quienes a través de préstamos que reciben de cooperativas, familiares y amigos logran arreglar sus vehículos y salen a trabajar para pagar las deudas que adquirieron y seguir rodando.

«Aquí no hay que tener miedo a endeudarse porque uno sabe que si se endeuda es para resolver y salir a producir. Eso es lo importante, que el carro esté trabajando; es la prioridad», comenta Cristian Suárez, dueño de una camioneta de la línea Casalta-Chacaíto-El Cafetal que estuvo más de tres meses

accidentada.

Asegura que para repararla trabajó arreglando yates en Higuero y la otra parte del dinero se la prestó su hermano. «Gasté \$1.500 y eso porque mi hermano me ayudó con la mano de obra», dijo Cristian.

En este sentido, la ingeniera civil y especialista en diseño de carreteras Celia Herrera sostiene que históricamente en el país «no hay cultura de mantenimiento» y es por ello que se da el deterioro de los carros y agrega que en la actualidad conservar las unidades de transporte público «se hace más cuesta arriba en la medida que el ingreso es muy reducido versus los costos de los bienes e insumos para hacer mantenimiento rutinario de cambio de aceite, revisión de frenos, revisión del motor, cambio de lubricante, presión de inflado de los cauchos, limpieza; y de ahí el deterioro progresivo».

Herrera, también expone que a las condiciones de las unidades de transporte público hay que sumarle otras circunstancias externas como el mal estado de las vías, el mal funcionamiento de los dispositivos de tránsito que conllevan mayores daños a los vehículos automotores, por ejemplo: presencia de baches o fallas en el pavimento, reductores de velocidad mal colocados o semáforos dañados, «que van en detrimento del buen funcionamiento de las unidades de transporte público».

Transporte insuficiente

Pese a que Celia Herrera dice que no tiene información fidedigna sobre la disminución de la flota de transporte público, recuerda que los mismos integrantes de cooperativas y asociaciones civiles de transporte público han advertido de una reducción de 80% de unidades tras haber sufrido averías y haberse desincorporado «porque los dueños no tienen recursos para acometer esas labores (de reparación) o porque la gente ha migrado a otra actividad económica más segura y que propicie mejores ingresos que los que puedan tener con las unidades de transporte público, particularmente por la inseguridad ciudadana», señala la también presidenta de la Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad (Sotrovial).

Dice que aunque la demanda ha bajado por las restricciones de movilidad por la pandemia de la covid-19, antes ya existía una crisis de transporte. Desestima que en los últimos años haya habido una recuperación del sector. «Creo que la oferta sigue siendo insuficiente y algunos indicadores son las largas colas de espera en las paradas y la cantidad de personas que van colgando en las puertas de las unidades o apiñados dentro de los

autobuses».

En los estacionamientos de transporte público de Caracas es común ver decenas de autobuses abandonados desde hace meses o incluso años porque a sus dueños se les ha hecho imposible costear los gastos de reparaciones. También se ha hecho común la desaparición de rutas de transporte ante la escasez de unidades.

Con información de Tal Cual