

Dolarización y crisis del transporte público



Tiempo de lectura: 5 min.
[José E. Rodríguez Rojas](#)
Dom, 04/02/2018 - 08:34

La política de control de cambio y de restricción de divisas a los importadores privados ha provocado una dolarización de facto de la economía venezolana, que ha generado una crisis del transporte público. El gobierno trata de culpar a las líneas y conductores por el deterioro y el encarecimiento del servicio propiciando un enfrentamiento entre usuarios y conductores, sin embargo el único responsable es el mismo gobierno por el manejo sesgado de la política de asignación de divisas orientada a beneficiar los oscuros intereses de los amiguetes del régimen.

El sistema de control de cambio funcionó relativamente bien hasta el año 2014 cuando los elevados precios del petróleo y el endeudamiento posibilitaron una abundante oferta de divisas por parte del gobierno, lo que permitía satisfacer las demandas planteadas por el sector privado y estabilizar el tipo de cambio paralelo, el cual tenía una influencia limitada en la economía. Posterior al 2014 el descenso de los precios del petróleo generó una escasez de divisas, en el marco de la cual el gobierno decidió privilegiar el pago de la deuda y la entrega de dólares a los oscuros negocios de los amiguetes del régimen, dejando de lado la demanda planteada por los empresarios del sector privado; estos debieron recurrir al dólar paralelo generando una danza ascendente del billete verde. En este contexto el economista José Guerra señala que se ha producido una dolarización de facto de la economía, que en lugar de tener a las tasas de cambio oficiales como referentes tienen al dólar paralelo. En consecuencia el dólar paralelo tiene un doble impacto, uno sobre el precio de los productos importados como textiles, calzados, electrodomésticos, y repuestos automotrices y el otro sobre los costos de reposición de los inventarios.

La no asignación de divisas a los importadores privados ha generado una escasez de repuestos e insumos que mantiene a buena parte de la flota de buses paralizada por la carencia de baterías, cauchos o alguna refacción. Aunado a ello la dolarización ha generado un encarecimiento de los repuestos e insumos utilizados en el transporte público y privado que refuerza la situación anterior pues el costo de reparación de los buses a veces es tan alto que no justifica su recuperación. El deterioro del transporte público que se genera está ralentizando la vida institucional y productiva del país. Al iniciar sus actividades en el mes de enero pasado el núcleo Táchira de la Universidad de los Andes se vio obligado, según el rector del mismo Mario Rossi, a discutir un nuevo horario de trabajo debido a los problemas de movilización que planteaba el deteriorado transporte público a los miembros de esa comunidad. El deterioro del transporte público se debe, según el rector, a la gran cantidad de unidades de transporte inoperantes por la falta de repuestos.

En nuestro estado Aragua la carestía de repuestos e insumos como aceite, baterías y cauchos ha obligado a las líneas de propietarios de los buses de pasajeros a exigir a las autoridades gubernamentales un aumento de 1.000 a 3.000 bolívares lo cual ha sido rechazado por las mismas, generándose un paro de transporte como mecanismo de presión por parte de los conductores de buses. El paro ha obligado a los usuarios a trasladarse a sus sitios de trabajo en camiones como si fueran ganado o mercancía de carga. Esta situación ha forzado a las instituciones educativas universitarias a instrumentar un horario especial de trabajo, como lo hizo el núcleo Táchira de la ULA, ralentizando las actividades de las instituciones, las cuales deben alterar su normal funcionamiento para permitir que los trabajadores y los estudiantes acudan a las mismas.

La semiparálisis del transporte público operado por líneas de conductores privados no ha podido ser compensada por el transporte público operado por organismos del Estado, pues este padece de problemas similares. En Caracas la prensa reporta que 305 unidades del Sistema Metrobus están en los estacionamientos del sistema convertidos en chatarra. La escasez de buses ha generado la cancelación de rutas y las que están operativas trabajan a la mitad de su capacidad. Debido a ello el sistema Metrobus opera con retraso, generándose largas colas y congestión de pasajeros. Según un grupo llamado Familia Metro, en el deterioro de los buses han incidido la carestía y escasez de mano de obra calificada y la escasez de repuestos.

Los que nos movilizamos en automóviles de paseo también sufrimos los embates de los elevados costos de los repuestos y los insumos para el mantenimiento de los vehículos. A mediados del mes de enero estimamos, con la

ayuda de un colega de la Facultad de Ciencias Veterinarias, el costo de mantenimiento de un vehículo de paseo a los precios vigentes en ese momento; incluimos el cambio de un caucho cada año, una batería, un cambio de aceite anual y una reparación menor. Todo ello generó un costo de 21 millones al año que prorrateado entre 12 meses nos dio un poco menos de dos millones de bolívares mensuales, equivalente al ingreso mensual de un profesor con categoría de agregado. En otras palabras el profesor tenía que dedicar todo su ingreso al mantenimiento del vehículo. La conclusión es obvia, la baja capacidad adquisitiva de los profesores no les permite mantener su vehículo lo cual explica que muchos deban aparcar los mismos debido a que no pueden sufragar el costo de las refacciones necesarias o un simple cambio de aceite, que en estos momentos asciende a siete millones de bolívares. .

Como lo hemos planteado en párrafos previos la política cambiaria instrumentada por el gobierno después del 2014, orientada a la entrega de dólares preferenciales a los amiguetes del régimen, ha generado una dolarización de facto de la economía que ha agudizado los problemas de movilización de los trabajadores, ralentizando el funcionamiento de las instituciones públicas como las Universidades lo cual, inferimos, es extensible al resto de la administración pública.

Las autoridades gubernamentales tratan de culpar a las líneas y conductores por el mal servicio y el encarecimiento del transporte propiciando el enfrentamiento entre usuarios y conductores de buses; pero como bien apunta Mario Rossi, rector de la ULA Táchira, no se puede responsabilizar a las líneas y conductores por el deterioro del servicio de transporte, el único culpable es el gobierno por el mal manejo de las políticas públicas. Habría que añadir a los señalamientos del rector que en este mal manejo de las políticas públicas inciden los grupos de interés que se han beneficiado del tráfico de los dólares preferenciales, y bloquean cualquier intento de reformar la agenda gubernamental.

Profesor UCV

josenri2@gmail.com

[ver PDF](#)

Copied to clipboard