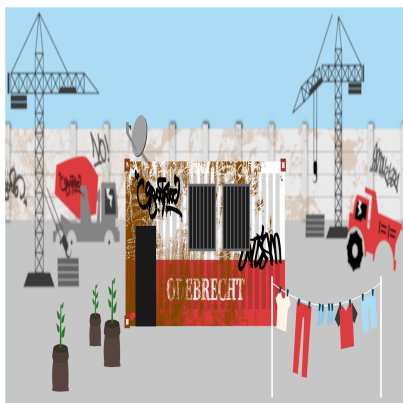




Donde prometía prosperidad Odebrecht solo dej  ruinas

Descripción

El 11 de septiembre de 2019, una comitiva liderada por el ministro de Transporte Terrestre, Hipólito Abreu, tomó por sorpresa el campamento El Vivero en Los Dos Caminos, en el noreste de Caracas, desde donde Odebrecht centralizaba la operación técnica de las obras en proceso de ejecución en Venezuela por parte de la [otrora](#) gigante brasileña de ingeniería.

All , y como quien quiere arreglar de un plumazo la posible pérdida de millones de dólares y horas de trabajo, el ministro anunció: âEstos contratos pasarán a manos del ministerio por instrucciones del Presidente de la República, Nicolás Maduroâ, y aseguró que ese mismo día, de manera simultánea, estaban siendo ocupados otros 56 campamentos de la compañía âen unión cívico-militarâ. De acuerdo a Abreu, las 17 grandes obras de infraestructura que Odebrecht dej  inconclusas en el país cuando colapsó, lastrada por el escándalo del caso *Lava Jato* en Brasil y sus réplicas en otras naciones, serían puestas "en manos de la clase trabajadora" para su culminación.

La ofensiva de la clase obrera no avanzó de all . Tuvo que pasar un año y medio para que fuera el propio Nicolás Maduro, el reciente 21 de febrero, quien tuviera que anunciar otra vez la reactivación de los trabajos de construcción de las obras civiles y equipamiento de una de las obras inconclusas de Odebrecht, la Línea 5 del Metro de Caracas. La Línea, planificada para drenar el volumen de pasajeros de la original Línea 1 -en servicio desde 1983-, cubriría un trayecto de 7,5 kilómetros desde la estación Zona Rental hasta la estación Miranda II.



Los recursos aprobados para la reactivación de la Línea 5 serán destinados solo a la construcción de un tramo de 1,8 kilómetros. Foto: Sergio González

Maduro admitió que no dispone de los recursos suficientes para culminar los pendientes de Odebrecht, empresa que en determinado momento llegó a manejar contratos simultáneos en Venezuela [por 30.000 millones de dólares](#). "A pesar de que no se cuenta con los más de 382 millones de euros para ejecutar todas las obras", expresó con fe el mandatario venezolano, "se puede comenzar con la reactivación de varias importantes". De hecho, en la jornada aprobó una exigua asignación de poco más de cinco millones de euros para el reinicio de los trabajos en la nueva ruta del Metro.

Durante el anuncio, el mandatario le dio la palabra al viceministro para el Transporte, Claudio Farías, quien aseguró desde uno de los túneles de la Línea 5 que los esfuerzos serán destinados a la construcción del tramo faltante de 1,8 kilómetros, para culminarlo en ocho meses.

Farías puso también las cosas en el terreno del voluntarismo: la propia C.A. Metro de Caracas y la Fuerza Armada Nacional Bolivariana quedaron a cargo de terminar la obra, algo que nunca han hecho. "Podemos hacerlo y lo vamos a lograr", proclamó.

Aún con las apuestas en su contra, la obra de la Línea 5 puede que sea la que corra con mejor suerte entre todas las edificaciones que Odebrecht construyó pero dejó a medias.

Los sitios de construcción, en particular los campamentos aledaños, quedaron primero a merced del abandono para luego ser presas de las invasiones. Cultivos artesanales de ají, pimentón y cilantro, cooperativas de reciclaje y viviendas improvisadas, y hasta un cuartel de policía, ocupan las áreas en las que Odebrecht erigió los sueños de la Venezuela Potencia que Hugo Chávez abrigó y persiguió, a un costo prohibitivo. Es lo que se comprueba sobre el terreno, durante un recorrido en el área metropolitana de Caracas por algunas de las obras convertidas en tierra de nadie tras la deserción de los brasileños.

Chatarras para dormir

La Línea 5 del Metro de Caracas es la única obra que cuenta con resguardo oficial en casi todos sus campamentos. El campamento de El Vivero, vecino del Parque del Este, cuenta con la custodia de funcionarios de la Guardia Nacional y la Milicia Bolivariana. Las antiguas oficinas operativas de Odebrecht pasaron a manos de la C.A. Metro de Caracas, que instaló allí su dirección de Cultura. En el interior todo luce intacto, en general tal como fue dejado por los trabajadores de la brasileña, con una diferencia notable: se cambiaron el blanco y rojo de los colores corporativos por un gris pálido cualquiera.

En Bello Monte, un miembro de la Guardia Nacional permitió el ingreso al campamento porque sus compañeros estaban tratando de "resolver el almuerzo". Su función allí, comenta, es poner en marcha una motobomba para extraer el agua acumulada en la fosa abierta por Odebrecht para que ingresara la llamada *topa*, una de las máquinas que excavaba los túneles del tramo de 7,5 kilómetros.

Mientras, en la urbanización Las Mercedes -un barrio comercial y de vida nocturna del sureste de Caracas-, en otro campamento que era utilizado por Odebrecht para guardar maquinaria, la maleza engulle una inmensa grúa. Una comerciante de la zona dijo que el campo de trabajo fue â  desmantelado   en 2017 durante la ola de protestas de la oposición venezolana contra el gobierno de Nicolás Maduro. Los manifestantes tomaron los materiales de construcción abandonados por la brasilera para crear barricadas y pertrechos con los que enfrentaron a los cuerpos de seguridad venezolanos en medio de la revuelta que se prolong  por más de tres meses. Después llegaron *Los Cachorros*, como conocen a los grupos de niños en situación de calle que deambulan por la zona pidiendo comida y dinero a la clientela de restaurantes y comercios, que se adueñaron del lugar. â  Ellos dormían arriba, se trepaban por toda esa columna y dormían, suspendidos en el aire, hasta que vino la policía y los sacó, los chamos se los vacilaron un rato porque tenían destreza para trepar por la máquina, pero igualmente los sacaron, luego vinieron y soldaron para clausurar el espacio  , dice la vendedora, que prefirió reservar su identidad.

armando.info

armando.info



La Línea 5 del Metro de Caracas se presentó durante el gobierno de Hugo Chávez como la alternativa para solucionar el colapso del sistema de transporte urbano. Cubrirá un trayecto de 7,5 kilómetros, desde la estación Zona Rental hasta la estación Miranda I (Parque del Este). Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



Los trabajos debían comenzar en 2006 y culminar en 2010. Su trazado original desde Zona Rental hasta Parque del Este (hoy estación Miranda), incluía dos ramales, uno hacia El Cafetal y otro a El Hatillo, que debían terminarse en 2018, pero fueron sacados del proyecto años después. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



El reciente anuncio de Nicolás Maduro sobre la reactivación de los trabajos de construcción de las obras civiles y equipamiento de la Línea 5 del Metro de Caracas, comprende solo la construcción de un tramo de 1,8 kilómetros. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



En uno de los campamentos ubicados en Bello Monte, un miembro de la Guardia Nacional encargado de resguardar el lugar explica que su función principal es poner en marcha una moto bomba para extraer el agua acumulada de la fosa abierta por Odebrecht para que ingresara la "topa", una de las máquinas que excavarán los túneles. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



La Línea 5 del Metro de Caracas es la única que cuenta con resguardo oficial en casi todos sus campamentos. En las antiguas oficinas de Odebrecht ubicadas en el sector Los Dos Caminos y conocidas como "El Vivero", por encontrarse junto a un vivero de plantas ornamentales (detrás del Parque del Este) todo se mantiene como fue dejado tras la salida de la empresa. Ahora un gris pálido intenta ocultar el color blanco y rojo característico de la empresa. Foto: Sergio González

Bueno es cilantro mientras tanto

Uno de los campamentos, destinado al acopio de materiales de la obra [Cabletrén Bolivariano de Petare](#) -zona popular del extremo este del valle de Caracas- y ubicado justo después de la estación 5 de Julio, la tercera y última estación del sistema, que debía enlazar la Línea 1 del Metro de Caracas con el ferrocarril que llegaría a las ciudades de Guarenas y Guatire, es actualmente el centro de las actividades del Consejo Comunal *Vamos con Todo*. Se trata de una instancia organizativa impulsada por el gobierno bolivariano, que se encarga de articular los programas sociales con la comunidad.

"Aquí repartimos el Clap, los juguetes en Navidad y también lo prestamos cuando llega el gas, pero principalmente nos hemos centrado en intentar un modelo de autogestión e implementación de cultivos orgánicos, y hace un año implementamos un proyecto de reciclaje de plástico. Ya hemos cosechado ají, pimentón, cilantro y auyama. Incluso llegamos a tener gallinas y unos cochinos, pero desde una vez que se metieron a robar y nos llevaron la computadora, preferimos sacar los animales", detalla uno de los miembros de *Vamos con Todo*, sentado en un antiguo comedor que servía a los trabajadores de la obra y que aún conserva los colores blanco y rojo que distinguen a los campamentos de Odebrecht.

Muy cerca de allí, justo al lado de la estación Petare de la Línea 1 del Metro de Caracas, otro campamento de la brasileña también fue tomado. En el terreno donde antes funcionaban las oficinas técnicas de ingenieros, geólogos, logística y suministro de materiales destinados a la obra del tren Guarenas-Guatire, ahora funciona un cuartel de las temidas Fuerzas de Acciones Especiales (Faes), un grupo élite de la Policía Nacional Bolivariana (PNB), creado por Nicolás Maduro en el año 2017 "para combatir el crimen organizado relacionado a la oposición" en pleno desarrollo de las protestas en su contra. A las Faes se les relaciona con múltiples violaciones de los derechos humanos, incluyendo ejecuciones extrajudiciales.

En el portón del antiguo campamento, los hombres de las Faes pintaron su logo, una calavera muy parecida a la de sus pares del Batallón de Operaciones Policiales Especiales (BOPE) de Río de Janeiro, tal vez una espontánea alegoría de la alianza entre Venezuela y Brasil.

En el lugar un funcionario explica que no podía permitir el paso sin una autorización del ministerio de Interior y Justicia: "No te puedo dejar pasar sin orden del ministro, nosotros somos la unidad antiterrorista, la que investiga a Guaidó y a toda esa gente". Afirma que allí antes funcionaban oficinas de Odebrecht y que las Faes habían ocupado el espacio hace al menos dos años. Desde la puerta aún se puede observar que, aquí también, en el interior del campamento se mantienen los colores institucionales de Odebrecht.

armando.info



En Petare, uno de los campamentos destinado al acopio de materiales de la obra Cabletren Bolivariano, ubicado justo después de la estación 5 de Julio de este sistema que viaja sobre un monorriel, es el centro de las actividades del consejo comunal âVamos con Todoâ. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



Cultivos orgánicos de ají, pimentón, cilantro y auyama florecen entre las paredes blancas con rojas, colores característicos de Odebrecht. Miembros del consejo comunal â??Vamos con Todoâ? informaron que la iniciativa ya suma dos ciclos de cosechas. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



Al Cabletren Bolivariano le fue asignado un presupuesto inicial de 230 millones de dólares en 2010. Tres modificaciones posteriores doblaron el estimado para terminar costando 450 millones de dólares. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



En otro campamento, también destinado al acopio de materiales del Cabletren de Petare y ubicado frente al mini centro comercial "La Cuchilla", se convirtió en el basurero no oficial de los vendedores ambulantes que atiborran el populoso sector. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



Al lado de la estación Petare de la Línea 1 del Metro de Caracas, otro campamento de Odebrecht fue tomado por las Fuerzas de Acciones Especiales (Faes), un grupo élite de la Policía Nacional Bolivariana (PNB). Ahora allí funciona la Unidad Antiterrorista. Foto: Sergio González

De este a oeste

A 27 kilómetros al este de Caracas, entre las poblaciones de Guarenas y Guatire, en el estado Miranda, se encuentran los campamentos del sistema que debía conectar esas ciudades-dormitorio con la capital del país. Los trabajos para la construcción de este proyecto, con un costo calculado en 1.187 millones de dólares para empezar, se iniciaron en marzo de 2007 y su culminación se había proyectado para julio de 2012. Pero nunca se completaron y hoy, para ver lo que queda de ese prodigio de la ingeniería, solo basta con empujar un portón.

La obra, que tendrá una extensión de 32,3 kilómetros e incluirá cuatro estaciones, quince kilómetros de viaductos y 17 kilómetros de túneles, hoy es un corredor de paredes derribadas, material saqueado y un cementerio de autobuses del Metro totalmente canibalizados, en donde hasta el 2017 funcionaba la fábrica de anillos de concreto para los túneles de la obra.

Cerca de lo que habría sido la estación Guarenas I, un campamento destinado al resguardo de material fue ocupado por Katerin y Charlys, una joven pareja con cinco hijas menores de edad. Ambos explican que la necesidad de vivienda los empujó a ocupar el terreno y levantar un rancho con láminas de zinc, tablas y algunos bloques. Comentan que en varias oportunidades funcionarios de la Alcaldía del Municipio Plaza del estado Miranda los han visitado para discutir una posible reubicación. Han prometido reinstalarlos en un complejo habitacional, también dejado a medio construir por Odebrecht, de unas 760 viviendas que debía extenderse al borde de la avenida intercomunal Guarenas-Guatire, hasta el distribuidor Casarapa, justo donde se levantará la inacabada estación Guatire I. Mientras todavía no se cumple la promesa gubernamental, a Katerin y Charlys se unió otra familia, esta con seis miembros, para engrosar el número de ocupantes en el terreno.

armando.info



Los trabajos para la construcción del Metro Guaremas-Guarema iniciaron en marzo de 2007 y estaba previsto que finalizaran en julio de 2012. Trece años después no hay nada más que los pilares de concreto que servirán de soporte a la vía férrea. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



Cerca de lo que habría sido la estación Guarenas I, pasando el distribuidor Casarapa, Katerin y Charlys improvisaron una vivienda en un campamento que fue destinado originalmente al resguardo de material. All  viven con sus cinco hijas menores de edad.
Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



Los campamentos de la obra Guarenas-Guatire están totalmente abandonados. Para comprobar el estado de esos espacios solo basta con empujar un portón. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



A lo largo del recorrido se observan paredes derribadas y material saqueado. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



El campamento donde se instaló una planta para fabricar anillos de concreto para el Metro Guarenas-Guatire se convirtió en un cementerio de Metrobuses totalmente canibalizados.
Foto: Sergio González

A escasos kilómetros de allí, de vuelta en Petare, otras siete familias comparten una situación similar a la de Katerin y Charlys. Hace dos años tomaron los terrenos del antiguo preescolar Antonio Ortega Ordóñez, expropiado por el Metro de Caracas para la instalación de una de las 32 torres que servirían al sistema Metrocable Mariche. Allí improvisaron un centro de reciclaje de plástico y cartón. «Lo más difícil de vivir aquí es no tener agua», asegura María De la Rosa, una de las residentes, mientras fumaba un cigarrillo rodeada de los doce perros que rescató de la calle.

«Una vez una gente del metro vino a sacarnos, porque iban a usar el espacio como estacionamiento para autobuses de Metrobús. Entonces yo me fui para Miraflores [*el Palacio de Miraflores, sede de la presidencia de la República*] y dejé una carta dirigida a Maduro, donde le explicaba nuestra situación. Y parece que le llegó, porque al tiempo regresaron los trabajadores del Metro diciendo que estaban estudiando una posible reubicación. Eso fue hace dos años», contó De la Rosa.

El sistema Metrocable Mariche fue concebido con dos tramos: uno conectar a Palo Verde, un barrio de clase media del este de Caracas, con Mariche, un barrio popular del extrarradio capitalino, en un viaje expreso de 17 minutos (4,79 kilómetros); el otro cubrir el mismo recorrido entre Palo Verde y Mariche pero con estaciones intermedias: Guaicoco, La Dolorita y La Dolorita Bloque. El proyecto prometía llevar prosperidad a estos sectores, históricamente empobrecidos y desplazados del valle central de Caracas, pero las obras se paralizaron en 2015 cuando habían alcanzado 75% de avance. El precio original del contrato fue de 550 millones de dólares.

armando.info



Un grupo de niños juegan bajo una de las 32 torres que servirán al sistema Metrocable Mariche, en el sector de Palo Verde del municipio Sucre de Miranda. Parte del terreno fue invadido por siete familias. Foto: Sergio Gonzalez

armando.info

armando.info



El terreno donde antes funcionaba el Preescolar Antonio Ortega Ordóñez, expropiado por el Metro de Caracas para la instalación de una torre del Metrocable Mariche, es ahora el hogar de siete familias dedicadas al reciclaje de plástico y cartón. Foto: Sergio González.

armando.info

armando.info



El sistema Metrocable Mariche fue concebido con dos tramos: uno conectar a Palo Verde con Mariche y el otro cubrir el mismo recorrido pero con tres estaciones intermedias (Guaicoco, La Dolorita y La Dolorita Bloque). Foto: Sergio González.

armando.info

armando.info



Tras la toma de los campamentos de Odebrecht y el posterior abandono de las obras, la estación de transferencia del Metrocable, ubicada junto a la estación Palo Verde de la Línea 1 del Metro de Caracas, fue totalmente desvalijada. Foto: Sergio González.

armando.info

armando.info



Hasta las baldosas que usaron como revestimiento de la fachada del campamento de Odebrecht fueron removidas en un masivo saqueo. Foto: Sergio González

Tras la toma de los campamentos de Odebrecht y el posterior abandono de las obras, la estación de transferencia del Metrocable -ubicada junto a la estación Palo Verde de la Línea 1 del Metro de Caracas- fue empleada como centro de acopio para los trabajadores informales que vendían golosinas en el subterráneo pero, tras el asesinato de un joven, fue clausurado por las Faes. Luego la estación fue abandonada y, sin ninguna vigilancia, desmantelada. Hasta las baldosas que usaron como revestimiento de la fachada fueron removidas en un saqueo masivo pero en cámara lenta. En José Félix Ribas, uno de los barrios más poblados de Petare y vecino de la estación Palo Verde, se pueden ver algunas viviendas que lucen techos contruidos con láminas que vinieron de las obras del Metrocable.

Entre tanto, la maleza cubrió la mayoría de las 32 torres que sostendrían el Metrocable desde Palo Verde a Mariche.

Un escenario similar exhiben los campamentos de la obra Línea 2 del Metro de Los Teques, que junto con la Línea 1 de este sistema conectaría a Caracas con San Antonio de Los Altos -un sector de clase media profesional en las montañas al suroeste de la capital, en el estado Miranda- y Los Teques, cuyos trabajos se iniciaron en 2007. Después de muchas reprogramaciones, apenas en diciembre de 2013 entraron en servicio las estaciones Independencia y Guaicaipuro. De las otras estaciones proyectadas -Los Cerritos, Carrizal, Las Minas y San Antonio- solo quedan campamentos abandonados, de nuevo.

En el campamento ubicado en el sector El Tambor, aldea a la ciudad de Los Teques -capital del estado Miranda-, originalmente destinado para oficinas y la construcción de un foso de acceso, solo basta con desprender un alambre que sirve de cerrojo a los portones para entrar a donde se amontonan sus vestigios. En su interior se observan los contenedores que en el pasado sirvieron como oficinas, desvalijados por completo; solo queda de ellos el cascarón metálico. En el interior, esparcidos en el piso, miles de comunicaciones internas, planos, hojas de cálculo, informes y material promocional de la obra, como ejemplares de la revista *En Línea* editada por el Consorcio II, responsable de la Línea 2 de Los Teques.

armando.info



armando.info

La Línea 2 del Metro de Los Teques conectarÁa a la capital del estado Miranda con Caracas. Después de muchas reprogramaciones, en diciembre de 2013 se logr   apenas poner en servicio las estaciones Independencia y Guaicaipuro en Los teques. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



Un alambre es el único sistema de seguridad del portón del campamento ubicado en el sector El Tambor, destinado para oficinas y la construcción de un foso de acceso del Metro de Los Teques. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



De las estaciones Los Cerritos, Carrizal, Las Minas y San Antonio, proyectadas como parte del Metro de Los Teques, solo quedan campamentos abandonados. Foto: Sergio González

armando.info

armando.info



En el interior de los contenedores que en el pasado sirvieron como oficinas reposan comunicaciones internas, planos, hojas de cálculo, informes y material promocional de la obra. Foto: Sergio González.

armando.info

armando.info



Los campamentos donde antes estuvieron a resguardo las maquinarias, materiales y obreros de los proyectos de construcción hoy son la metáfora del fracaso de la revolución bolivariana. Foto: Sergio González

El único campamento donde se pudo constatar la presencia de dos vigilantes fue el ubicado en el Distribuidor Los Cerritos, sobre el kilómetro 21 de la carretera Panamericana, usado por la empresa en su momento para el acopio de maquinaria.

Todavía tras paralizar las obras, Odebrecht mantuvo a resguardo los campamentos, materiales y maquinaria por medio de un servicio de vigilancia privado. Su presencia no garantizaba la reactivación de las obras, pero sí su conservación. Tras su retirada y la toma de los espacios por parte del Gobierno, quedó demostrado que todo siempre puede ser aún peor.

Fecha de creación

2021/02/28

armando.info