

La verdadera milla de oro de Caracas queda en Petare y no conduce a ninguna parte

Descripción

Corría el año 2012 y Venezuela se preparaba para unas elecciones presidenciales en octubre, con el presidente y candidato Hugo Chávez aquejado por un cáncer terminal tan potente como sus aspiraciones de vencer y ocupar la silla del Palacio de Miraflores para el período 2013-2019.

El Ejecutivo pisaba entonces el acelerador sobre proyectos pendientes que le permitieran mostrar los resultados de una gestión exitosa y eficiente. Y convocó especialmente su atención el letargo en que había caído una de sus promesas insignia, el ferrocarril que conectaría a la capital, Caracas, con las ciudades satélites de Guarenas y Guatire, una gran obra que beneficiaría a sectores de clase media caraqueña como La Urbina y El Marqués. Pero para efectos electorales se propuso rescatar un tramo más pequeño y espectacular: la construcción del subsistema Cabletren Bolivariano para la zona de Petare. La improvisación quedó a medio camino y le costó al país 450 millones de dólares.

El proyecto formaba parte del contrato MC-3753, suscrito para la construcción del Metro Guarenas - Guatire. No fue contemplado en la propuesta original presentada por la empresa brasileña de Norberto Odebrecht a la Compañía Metro de Caracas cuando el 21 de diciembre de 2006 acordaron la construcción de un sistema urbano para el este de la capital de aproximadamente siete kilómetros entre Parque del Este y La Urbina y que sería como el sistema tradicional subterráneo del Metro de Caracas, más otro tramo suburbano de aproximadamente 35 kilómetros que sería construido como un sistema ferrocarril para la conexión con las ciudades satélite.

El Cabletren Bolivariano fue incorporado al contrato dos años después, el 5 de agosto de 2008. Fue propuesto por la empresa austríaca Doppelmayr Cable Car a la empresa Metro de Caracas y su ejecución fue aprobada ese mismo año. El consorcio Doppelmayr Seilbahnen GMBH ampliaba así su agenda de trabajo en Venezuela donde ejecutaba, también junto a la brasileña Odebrecht, la obra del Metrocable de San Agustín y se perfilaba a dar inicio a la construcción de otro Metrocable en la localidad de Mariches.



El único tramo en funcionamiento es de apenas 1,2 kilómetros que se recorren en dos minutos. Foto: Sergio González

Días previos a la modificación del contrato, el entonces presidente del Metro de Caracas, Gustavo Enrique González López, justificó la incorporación del Cabletren asegurando que la realización no implicaría un desembolso adicional, porque sería una modificación del proyecto del Metro Caracas-Guaremas.

Sin embargo, al Cabletren Bolivariano le fue asignado un presupuesto inicial de 230 millones de dólares en el año 2010. Tres modificaciones posteriores doblaron el estimado para terminar costando 450 millones de dólares. El sistema, que cubre un kilómetro de distancia, consumió 1.700% más dinero que el invertido por la ciudad de Venecia, Italia, para la construcción de los 857 metros de longitud del "People Mover", un sistema similar al Cabletren venezolano, construido por Doppelmayr e

inaugurado el 19 de abril de 2010. La incorporación de esta obra terminó generando un incremento en el costo total del contrato MC-3753, que para el año de inauguración del Cabletren ya registraba un aumento del 274%.

PRESUPUESTO	DESCRIPCION	MONTO EN Bs.F.	MO
Gestión de Fondos	(B) Apoyo Log. a la Gerencia	8.000.000,00	
	(C) Apoyo Log. a la Inspección	30.900.000,00	
	(D) Gestión y Pagos de Servicios Aduanales		
	(E) Estudio Geológico	17.898.125,00	
	(F) Estudio de Demanda	5.490.000,00	
	(G) Estudio de Impacto Ambiental	1.935.000,00	
	(I) Plan Estratégico de Justicia Social	34.188.000,00	
	Total	98.411.125,00	
Tramo Urbano	Obras Civiles	330.022.027,14	2
Tramo Suburbano	Obras Civiles	671.699.849,49	3
Cabletrén Bolivariano	Obras Civiles ODM-004	160.048.157,66	1
TOTAL	POR MONEDA EQUIV. EN US\$	1.260.181.159,29	7
		1.302.515.809	

		Gerencia Proyecto Caracas-Guarenas-Guatire Conforme Inspector Tramo Urbano Conforme Inspector Tramo Suburbano Signature: [Handwritten]
--	--	---

En el Documento Complementario S.5 del contrato MC-3753, firmado en diciembre del 2009, se acuerda el presupuesto asignado al Cabletren

Con la incorporación del Cabletren, el contrato MC-3753 se abultó a la construcción de tres sistemas, uno urbano compuesto por cinco estaciones de Metro -Horizonte, Urbina Norte, Urbina Sur, Boleita y Montecristo-, uno suburbano que conectaría Guarenas Guatire con un ferrocarril y el Cabletren Bolivariano; sin embargo con el paso del tiempo el Metro y Odebrecht decidieron excluir el sistema urbano del proyecto e incorporarlo al contrato de la Línea 5 del Metro de Caracas, también a cargo de la brasilera.

Odebrecht quedó encargada de las obras civiles para un sistema de transporte no convencional que viaja sobre monorriel a cable de 2,4 kilómetros de longitud y cinco estaciones, además del tramo del ferrocarril. La austríaca estaría a cargo del suministro e instalación del sistema.

El proyecto fue separado para ejecutarse en dos fases. La primera contempló la construcción de tres estaciones: Petare II, 19 de Abril y 5 de Julio, inauguradas en el 2013. La segunda fase, prometía las estaciones 24 de Julio y Waraira Repano, esta última, unidad de transferencia para el ferrocarril Guarenas y Guatire.

Así Petare, la barriada más grande de Latinoamérica, podría entonces enorgullecerse de contar con un sistema de transporte similar al que ostentan destinos turísticos como Las Vegas, El Cairo y Venecia. Se trata de sistemas que sirven en áreas pequeñas y de uso esporádico como aeropuertos o parques de atracción de forma automática, al estilo de un ascensor horizontal.

De todo el sistema planificado, seis años después el único tramo en funcionamiento es de apenas 1,2 kilómetros que se recorren en dos minutos pertenecientes al Cabletren Bolivariano. Dos trenes de cuatro vagones que movilizan a 16 personas sentadas circula entre tres estaciones, las únicas en funcionamiento. La promesa de culminación de las otras dos estaciones y el sistema Guarenas - Guatire, quedaron en el papel.

armando.info

El ferrocarril que cone

Línea 1
del metro de Caracas

armando.info



De presupuestos gordos y algo más

El 29 de septiembre del 2012 Hugo Chávez, visiblemente afectado por su enfermedad, asistió a la primera prueba del sistema Cabletren Bolivariano en Petare como parte del calendario de actividades que le imponía la campaña electoral para su reelección por tercera vez como Presidente de la República. El evento, transmitido en vivo por la señal de la estación estatal Venezolana de Televisión (VTV), sirvió para que el candidato-presidente diera también inicio a la fase de prueba de la Línea 2 del Metro de Los Teques y el segundo Metrocable de Caracas en Mariches.

Para esa elección, 440.408 personas estaban inscritas en el Registro Electoral del municipio Sucre - donde se ubica Petare- y el oficialismo necesitaba recuperarse luego de la derrota del candidato Jesse Chacón en las elecciones municipales del 2008. "Obras para Petare", prometía el candidato mientras esperaba que se resolviera un problema técnico que impedía la puesta en funcionamiento del tren bautizado como El Petareño. Había que rescatar no sólo un antiguo bastión del chavismo, sino uno de los centros que más concentra el voto popular en Venezuela.

A pesar de los esfuerzos, el primer recorrido del Cabletren fue aparatoso. Al iniciar operaciones el sistema eléctrico colapsó y dejó sin electricidad al sector conocido como "Fechas Patrias", en esa zona. Un plano abierto de la obra, que tomaban las cámaras de VTV, mostraba la enorme barriada en penumbras.

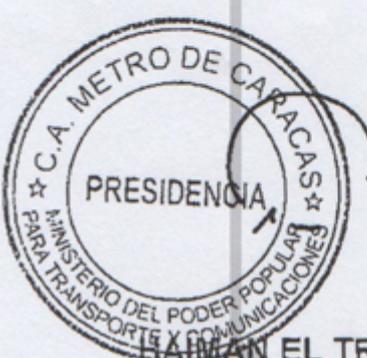
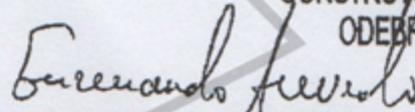
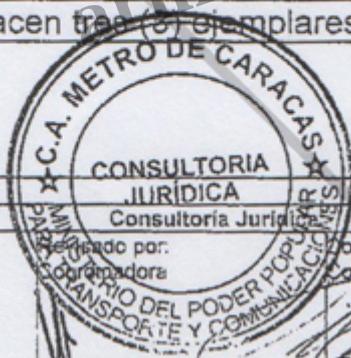
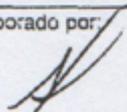
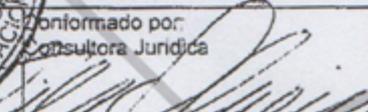
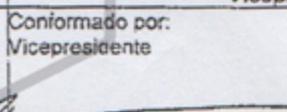
Chávez prometió finalizar e inaugurar el Cabletren el 10 de diciembre de 2012.

Pero se tomaría un poco más de tiempo y no sería Chávez el encargado de inaugurarlo. Su muerte, anunciada el 5 de marzo de 2013, propició un nuevo proceso electoral que resultó en la elección de Nicolás Maduro. Sería este, investido como nuevo Presidente de la República quien inauguró oficialmente el Sistema Cabletren Bolivariano el 14 de agosto del 2013 durante un acto oficial en el que estuvo acompañado, entre otras personalidades, por el entonces Ministro de Transporte [Haiman El Troudi](#), dos representantes de la empresa Odebrecht y Martin Shoffel, presidente de Doppelmayr en Venezuela.

Tras recorrer las instalaciones de la estación Petare II -un edificio anexo a la estación Petare de la Línea 1 del Metro de Caracas y que funciona como estación terminal del Cabletren-, [El Troudi](#) anunció públicamente que la inversión total de la obra ascendía a los 440 millones de dólares, a lo que Maduro añadió que los fondos provenían "de la recuperación de la industria petrolera". Pero las Memorias y Cuentas de la cartera ministerial representada por El Troudi entre el 2011 y el 2015 revelan que el origen de los fondos provino de múltiples fuentes: Fondo para el Desarrollo Nacional (FONDEN, S. A), Fondo Conjunto Chino-Venezolano, transferencias y donaciones de la república, Fondo Siembra, Fondo Ref. Alemania, recursos propios y otros.

Aún cuando Gustavo Enrique González López, entonces presidente del Metro había asegurado que el presupuesto del proyecto ferrocarril Guarenas-Guatire no sería modificado, el Cabletren se hizo espacio entre los presupuestos de este modo: El 1 de noviembre de 2011, mediante decisión de la Junta Directiva de la C.A. Metro de Caracas N° 1.339, se aprobó la suscripción de un documento complementario del contrato MC-3753 con la empresa Odebrecht S.A, con el objeto de incrementar el presupuesto para la ejecución de la primera fase del Sistema Cabletren Bolivariano, añadiendo un monto de 131.593.228 de dólares. Meses después, apremiados por dar inicio al periodo de pruebas el

24 de agosto de 2012, se aprobó un Programa Acelerado de las obras civiles del Cabletren que sumó otros 72.984.292 de dólares.

CONTRATISTA: CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A.				
OBJETO: INCREMENTO Y MODIFICACIÓN DEL PRESUPUESTO CONTRACTUAL PARA EJECUTAR LA PRIMERA FASE DEL SISTEMA CABLETREN BOLIVARIANO, PREVISTA AL PERÍODO DE PRUEBAS EN SEPTIEMBRE DE 2012 (CLÁUSULAS 17 Y 31).				
Por LA COMPAÑÍA:	Por LA CONTRATISTA:			
 ALFONSO EL TROUDI PRESIDENTE	CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT, S.A.  EUZENANDO PRAZERES DE AZEVEDO APODERADOS DE CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT, S.A.			
FECHA: Se hacen tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en la ciudad de Caracas, a los 24 días del mes de agosto del año 2012.				
				
Elaborado por:  Abg. Alejandro Gómez	Revisado por:  Abg. Ricardo Hernández	C.A. METRO DE CARACAS Conformado por:  Abg. Lilia Oliveira	C.A. METRO DE CARACAS Conformado por:  Ing. José Pacheco	Vicepresidencia de Gestión Proyectos

[La incorporación de nuevas partidas doblaron el costo original](#)

CONTRATISTA: CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A.

OBJETO: SUSCRIPCIÓN DEL PROGRAMA ACELERADO DE LA CABLETREN BOLIVARIANO DEL CONTRATO MC-3753, CORRESPONDIENTE A LA FASE PARA EL PERÍODO OCTUBRE 2011 – SEPTIEMBRE 2012 POR UN VALOR DE CINCO Y OCHO MILLONES CIENTO TREINTA Y DOS MIL CINCUENTA BOBOLIVOS Y OCHO CÉNTIMOS (BS. 88.132.050,38) Y TREINTA Y UN MILLONES NOVENA Y DOS MIL SEISCIENTOS CUARENTA DÓLARES AMERICANOS OCHO CENTAVOS (US\$ 31.992.640,97). BASE SEPTIEMBRE 2006 (2,15 BS./U

Por LA COMPAÑÍA:



Por LA CONTR

CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT, S.A.

Euzenando Prazeres
**EUZENANDO PRAZERES
DE AZEVEDO**

APODERADOS DE CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A.

FECHA: Se hacen tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en

Consultoría Jurídica		C.A. METRO DE CARACAS	
Elaborado por: <i>[Signature]</i> Abg. Alejandro Gómez	Revisado por: Coordinadora <i>[Signature]</i> Abg. Ricardo Hernández	Confirmado por: Vicepresidente <i>[Signature]</i> Ing. José Roldán	Confirmado por: Gerente General de Construcción <i>[Signature]</i> Samuel Benzaquen

[La incorporación de nuevas partidas doblaron el costo original](#)

CONTRATISTA: CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A.

OBJETO: MODIFICACIÓN DE LA CLÁUSULA 9 -PLAZO DE EJECUCIÓN D DOCUMENTO COMPLEMENTARIO MC-3753 S.14; INCLUSIÓN DE UNA PART ESTRATÉGICO OPERACIONAL DE LA C.A. METRO DE CARACAS PARA CABLETREN BOLIVARIANO"; Y, CONTRATACIÓN DE LA EMPRESA DOPPELM CO KG, POR UN MONTO TOTAL DE UN MILLÓN OCHOCIENTOS CUARENTA SETENTA Y UN EUROS CON VEINTE CÉNTIMOS (€ 1.842.271,20) F EXTRANJERO Y DIEZ MILLONES SESENTA Y TRES MIL DOSCIENTOS CUA 10.063.240,00) PARA COMPONENTE NACIONAL, CON LO QUE SE MODIFICA CLÁUSULA 17 DEL DOCUMENTO COMPLEMENTARIO MC-3753 S.14

<p>Por LA COMPAÑÍA:</p> <p>HAIMAN EL TROUDI PRESIDENTE</p>	<p>Por LA CONTRAT</p> <p>EUZENANDO PRAZERES DE AZEVEDO APODERADOS DE CONSTRUCTORA NOR</p>
---	---

FECHA: Se hacen tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto. en la

		C.A. METRO DE CARACAS				
		Consultoría Jurídica		Vicepresidencia de G		
Ei	Elaborado por	Revisado por Coordinadora	Conformado por, Consultora Jurídica	Conformado por Vicepresidente	Conformado por Gerente General de Adm de Proyectos	
Ab		Abg. Alejandro Gómez	Abg. Ricardo Hernández	Abg. Lita Oliveira	Ing. José Pacheco	Lic. Hector Díaz

[La incorporación de nuevas partidas doblaron el costo original](#)

El 26 de diciembre de 2013 se registró otro incremento del presupuesto con la inclusión de una partida denominada Plan Estratégico Operacional de la C.A Metro de Caracas para el Sistema Integral Cabletren Bolivariano y la contratación de la empresa Doppelmayr Cable Car GmbH, por 4.680.576 de dólares y 1.842.271 de euros. Como dato curioso, la partida para Doppelmayr quedó acordada en el contrato un mes después de inaugurado el sistema.

El día de la inauguración del Cabletren, la Fiscal General de la República, Luisa Ortega Díaz, integraba la comitiva oficial que acompañaba a Nicolás Maduro. Cuatro años después, en octubre de 2017, Ortega divulgaría un video en el que Euzenando Prazeres de Azevedo, exdirector de Odebrecht en Venezuela, declaraba a la Procuraduría General de Brasil que Maduro recibió 35 millones de dólares para financiar su campaña presidencial en 2013.

Unos meses antes, en mayo de 2017, en el marco de las investigaciones del escándalo Lava Jato se había difundido la delación de la publicista brasileña Mónica Moura, quien aseguró ante el Supremo Tribunal Federal que ella y su esposo João Santana acordaron con Nicolás Maduro, cuando era

canciller de Venezuela, el pago de 35 millones de dólares por sus servicios de marketing durante la campaña de reelección de Hugo Chávez en 2012.



En la inauguración Maduro estuvo acompañado por Luisa Ortega Díaz, quien años después lo denunciaría de haber recibido de Odebrecht 35 millones de dólares para su campaña

Vagones en la nada

En octubre de 2011 el Metro de Caracas citó a los habitantes de las zonas que serían beneficiadas por el Cabletren. El proyecto había sido firmado, el presupuesto aprobado y los anticipos entregados. Ahora solo quedaba acordar con la comunidad el pago de indemnizaciones y la firma de acuerdos que ofrecían la dignificación de un sector marcado por el caos y el hacinamiento.

La ejecución de la obra requirió de 632 indemnizaciones sobre 110 casas y 232 comercios. En el contrato original la empresa Norberto Odebrecht -responsable de la ejecución de otras grandes obras como la línea 2 del Metro de Los Teques-, pidió al Metro de Caracas modificar el presupuesto para incorporar la partida "Plan de Justicia Social" y agilizar las expropiaciones. Aún cuando en marzo del 2009, el Ejecutivo a través de punto de cuenta N° 0101-2009 autorizó recursos por el orden de 100 millones de dólares para tal fin, Odebrecht lo consideró insuficiente y alegó retrasos en la obra para justificar la solicitud de otros 15.901.395,34 de dólares a través del Documento Complementaria S.05 firmado el 7 de diciembre del 2009.

Odebrecht sustituyó jurídicamente al Metro de Caracas en todo lo referente al pago de los inmuebles afectados por la totalidad de la obra. Se conformó un "Equipo de Apoyo Comunitario del Proyecto Cabletren Bolivariano" con participación de voceros comunales de los sectores La Alcabala, San José,

El Torres, 24 de Julio, 5 de Julio, 12 de Octubre, Barrio Sucre, comerciantes de los Mercados “La Cuchilla” y “El Esfuerzo”, y cooperativas de mototaxistas de los sectores 24 de julio, 5 de julio y Barrio Sucre.

armando.info



Dignificar a Petare y sus habitantes fue una de las promesas que llegaron con el Cabletren

Durante los encuentros entregaron folletos que anunciaban las soluciones de vialidad y transporte que traería la obra a la comunidad, así como las próximas intervenciones para contribuir al mejoramiento de las condiciones y calidad de vida de los habitantes del sector Fechas Patrias. Petare cambiaría con el Cabletren, al menos esa fue la promesa.

La oferta incluía la implementación del proyecto para la adecuación y renovación de la red principal del sistema integral de aductores para agua potable y colectores para aguas servidas y de lluvia, a ejecutarse a lo largo de los 2,5 kilómetros y la reubicación de una escuela y espacios deportivos. También la construcción de un mini centro comercial con feria de comida, una sede del Banco Bicentenario, un establecimiento de la red estatal Farmapatria, una sede de la Oficina Nacional Antidrogas y una unidad de producción textil. Un total de 168 fondos de comercio serían reubicados en condiciones “dignas” a la nueva sede del mercado “La Cuchilla” y el terminal “El Esfuerzo”. Pero prácticamente nada llegó a concretarse.

Leandro Rangel, propietario que aún atiende una peluquería en el mini centro comercial, detalló que la desidia llegó tan pronto como la propuesta. “Un día vino Haiman El Troudi (entonces presidente del Metro) y nos presentó un acta de entrega, nos dijeron que ya podíamos ocupar pero para entonces el sistema eléctrico no estaba listo, aún hoy no ha sido concluido, tenemos electricidad por una toma ilegal”.

armando.info

armando.info



armando.info

[El nuevo mini centro comercial no honro su promesa: dignificar y desconcentrar las calles del populoso sector Foto: Sergio González](#)

armando.info

armando.info

armando.info

[El nuevo mini centro comercial no honro su promesa: dignificar y desconcentrar las calles del populoso sector Foto: Sergio González](#)

armando.info

armando.info



[El nuevo mini centro comercial no honro su promesa: dignificar y desconcentrar las calles del populoso sector Foto: Sergio González](#)

armando.info

armando.info

armando.info



[El nuevo mini centro comercial no honro su promesa: dignificar y desconcentrar las calles del populoso sector Foto: Sergio González](#)

Alfredo Gómez, otro vendedor que mantiene su negocio de venta de quesos y algunos víveres desde hace 20 años cuenta que vieron desvanecerse la propuesta de contar con un lugar que ofreciera servicios de calidad y diera vida a un espacio diferente para desconcentrar las calles del populoso sector.

La nueva disposición de los locales y las deficiencias de servicios del mini centro comercial propició el abandono del recinto. El espacio, que al principio solo contaba con conexiones de agua directa, ya no tiene suministro porque las bombas se dañaron. No hay seguridad ni sistema de mantenimiento. A la fecha, el espacio no cuenta siquiera con una figura legal que permita a los ocupantes gestionar las solicitudes de servicios a empresas nacionales de servicios públicos como Corpoelec (electricidad) e Hidrocapital (agua).

Aida Castro figura como representante de la “Unión Sindical de Vendedores Independientes de Productos y Mercancía Seca del Estado Miranda” (URVIP-MIER-SEC) en los Convenios firmados con el Metro de Caracas, sobre la reubicación de los 168 trabajadores del Mercado La Cuchilla. Da fe del compromiso asumido por la empresa y el cumplimiento de indemnizaciones por concepto de cese temporal de actividades a todos aquellos propietarios, poseedores e inquilinos de los fondos de comercio.

La compañía se comprometió a hacer un pago único y por adelantado por el cese de actividades comerciales por un período de seis meses, hasta la fecha que la empresa realizara la entrega definitiva de las nuevas instalaciones. El retraso en el avance de la construcción justificado como “causas de fuerza mayor”, ocasionó el pago de una segunda indemnización por otros cuatro meses.

El mini centro comercial hoy apenas cuenta con una ocupación de 35 por ciento de sus propietarios. Los locales permanecen cerrados, especialmente los ubicados en el segundo piso. Sus antiguos habitantes migraron sus tarantines y sombrillas a un callejón que Odebrecht cercó para instalar uno de sus campamentos.

“Para todo eso hubo dinero, todos los que participaron recibieron mucho más dinero de lo que realmente costaban sus propiedades”

Castro reflexiona sobre los acontecimientos y asegura que la responsabilidad en algún sentido la tiene el Metro de Caracas, ya que no tomó las riendas de la construcción y se fueron olvidando los acuerdos, “la realidad es que la mayoría de los locales están solos y abandonados, nadie quiere entrar al centro comercial porque el abandono trajo consigo el aumento de la criminalidad”.

Por su parte, Jazmín Jiménez miembro del consejo comunal “Vamos con Todo”, y quien participó en las reuniones convocadas entre comerciantes, habitantes del sector y representantes de las empresas Metro de Caracas y Odebrecht, reconoce que muchos de los espacios prometidos quedaron inconclusos y mal diseñados.











Calixta Isturiz, vecina del sector 5 de Julio, aseguró que “para todo eso hubo mucho dinero, aquí todos los que participaron, bien a través de indemnizaciones o como empresas de producción social, recibieron mucho más dinero de lo que realmente costaban sus propiedades, la compañía quería terminar y muchas discusiones se zanjaron con pagos”.

De aquel empujón financiero que implicó un incremento del presupuesto inicial del proyecto Guarenas - Guatire solo funciona un sistema de transporte de un kilómetro, no se hicieron las estaciones de

metro, el ferrocarril no fue concluido. El resto del trayecto hacia los demás sectores se debe hacer caminando porque las líneas de transporte público fueron suprimidas pues ya no serían necesarias con la puesta en funcionamiento del Cabletren.

La transformación prometida para las zonas cercanas al proyecto solo dejó un panorama ruinoso y convulso. Las instalaciones de las estaciones están deterioradas, la losa de los pisos desprendida, las escaleras automáticas paralizadas. El mini centro comercial que reemplazó al mercado "La Cuchilla" fue abandonado, las calles se llenaron de puestos improvisados, mientras el parque infantil y las instalaciones recreativas ubicadas en el exterior están desmanteladas.

En el campamento 24 de Julio, espacio ofrecido para reubicar el terminal de autobuses, rieles y material de construcción fueron abandonados a merced de los elementos. En las alturas, la estación 5 de Julio, una estructura de rieles desnudos que quedó a la mitad, sirve de refugio para una familia de cinco miembros y parte del campamento ahora fue ocupado por consejos comunales para actividades político - organizativas. Un techo improvisado que, paradójicamente, es uno de los más caros de Caracas.

armando.info











Fecha de creación
2019/11/17