

## **LOS CONSEJOS CONSULTIVOS Y PROPUESTA DE MEJORAS AL PROCESO DE CONCEPCION Y EJECUCION DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA**

### **INTRODUCCION**

Son múltiples las experiencias en que obras que en su momento despertaron grandes expectativas, se han visto de pronto paralizadas y con mucha frecuencia nunca llegan a ser terminadas, aunque en algunas ocasiones ha surgido la posibilidad de utilizar la obra concluida, para otros menesteres diferentes a los contemplados como objetivo original.

Comenzaremos señalando una serie de ejemplos con malos o inadecuados resultados, tanto en el Sistema de Transporte como en hidroelectricidad, donde por la falta de recursos, por una inadecuada coordinación interinstitucional o por incompetencia profesional, no se han cumplido los objetivos deseados o no se han eliminado deficiencias que se debieran eliminar. Como solución se propone la creación de entes de supervisión y vigilancia, de alta jerarquía, que no sean afectados por los cambios políticos producto de los resultados electorales en un régimen democrático, uno de cuyos entes pudiera ser un Consejo Consultivo, que pudiera ocuparse de las obras de infraestructura.

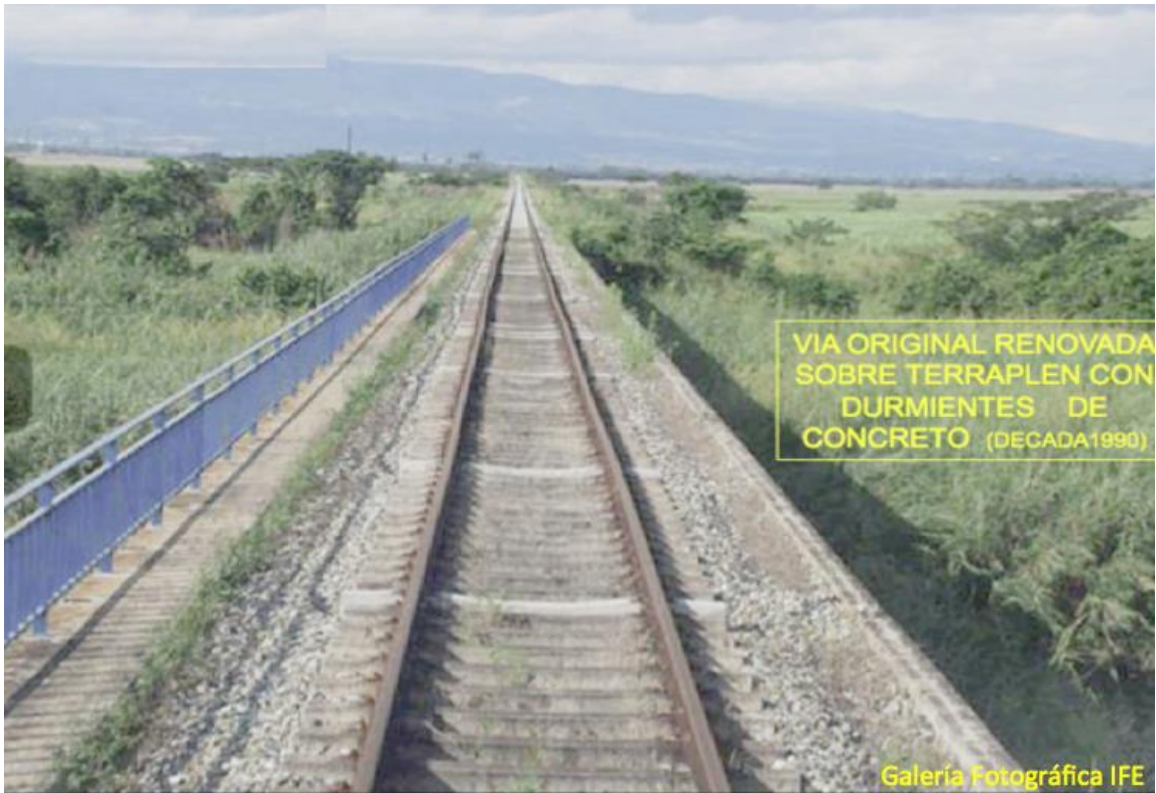
Vamos a mostrar algunas imágenes de obras ejecutadas o en ejecución, que pudieran experimentar o han experimentado, costosas desviaciones, las cuales quizás podrían haberse evitado, de haber existido mecanismos que hicieran posible una oportuna intervención.

### **EXPERIENCIA FERROVIARIA**

Los ferrocarriles no lograron entre nosotros, el desarrollo que alcanzaron en otras partes de la geografía mundial, incluso en épocas cuando su competencia eran las recuas de mulas, las carretas de bueyes o las caravanas. Todas las experiencias que se han tenido desde el último tercio del Siglo XIX y durante todo el Siglo XX fueron con ferrovías únicas, apoyadas sobre terraplenes a nivel del terreno por donde circulaban.

Ninguno de los ferrocarriles venezolanos del Siglo XIX sobrevivió la competencia de los automotores, como tampoco lo ha podido hacer la línea Puerto Cabello – Barquisimeto, la cual entró en servicio en 1957 y ha sido reconstruida al menos tres veces. Durante la presente administración se otorgó un contrato a una empresa china, para que reactivara dicha línea y realizara el movimiento de tierra para tender una segunda línea y supliera además varios trenes de pasajeros, los cuales están en la estación ferroviaria de Barquisimeto sin prestar servicio alguno. Para continuar el desarrollo de la ferrovía se constituyó la empresa Ferrolasa, con participación de Venezuela (51%) y Cuba (49%). A pesar de dichos cambios, poco se ha avanzado en la rehabilitación del referido ferrocarril, aunque ya se han tendido algunos kilómetros de la segunda ferrovía Barquisimeto-Yaritagua.

Solamente aquellos ferrocarriles construidos para transportar una carga asegurada por sus constructores, han logrado operar regularmente, tal es el caso del ferrocarril entre el Cerro Bolívar y Puerto Ordaz, así como también el ferrocarril construido entre Los Pijiguaos y el terminal de embarque de bauxita en el Orinoco, que aunque operando regularmente, quizás no pasaría exitosamente una comparación con el transporte en camiones, al menos con los actuales volúmenes de transporte.



Esta vía, es parte de la línea Puerto Cabello – Barquisimeto, en la cercanía de Yaritagua. Nótese que la ferrovía está tendida sobre un terraplen elevado sobre el terreno original.

Por muchos años operó también una línea férrea construida por Iron Mines de Venezuela para llevar el mineral de hierro desde la mina ubicada en El Pao, Estado Bolívar, hasta su terminal de embarque de Palúa en San Felix. Agotadas las minas de El Pao, el ferrocarril dejó de operar, por cuanto durante el medio siglo que estuvo circulando no se desarrolló ninguna otra actividad a lo largo de la vía que utilizara sus servicios. La vía ha quedado abandonada y pareciera que no ha surgido intención alguna de usarla como alternativa al tráfico automotor en la región.



Este ferrocarril, originalmente construido por la Orinoco Mining y actualmente operado por la Ferrominera Orinoco, transporta anualmente unos veinte millones de toneladas de mineral de hierro desde el Cerro Bolívar, para suplir las necesidades de SIDOR y otras empresas nacionales, exportando los excedentes desde su terminal de Puerto Ordaz.

Además del ferrocarril Puerto Cabello – Barquisimeto, se construyeron también en el Siglo XX las líneas Morón-Riecito supuestamente para transportar roca fosfática desde las minas hasta la planta petroquímica de Morón, el ferrocarril Yaritagua – Acarigua, el que habría de servir de enlace entre la red ferroviaria de Occidente y la red ferroviaria Centro - Oriental, ambas líneas,



Estas fotos ilustran el desbalance de criterios de inversión en transporte. En el lado superior izquierdo se muestra la improvisada conexión entre el final de la Autopista Rafael Caldera y la antigua Carretera Panamericana, también calle principal de Morón, en contraste con los túneles y viaductos del ferrocarril en construcción Puerto Cabello - La Encrucijada, en su tramo Morón - Bárbula.

construidas sobre terraplenes a nivel del suelo, no están operativas y lucen abandonadas a pesar de algunos intentos de mejorarlas. También a finales del Siglo XX se emprendió la construcción del ferrocarril Caracas-Charallave-Cúa, cuyo costo inicial se estimó en el orden de los seiscientos (600) millones de dólares americanos. Dadas las condiciones topográficas del recorrido, en la construcción de esta ferrovía predominó el uso de túneles y viaductos, por lo que su costo llegó a los dos mil seiscientos (2600) millones de dólares, aunque la obra no está totalmente terminada. A partir de este proyecto, se ha generalizado el uso de viaductos y túneles en las nuevas vías.

A pesar del poco éxito de los ferrocarriles en Venezuela, ha prevalecido – inclusive en mentes esclarecidas – la creencia de éstos tendrían el mismo efecto estimulante al desarrollo, que tuvieron en Europa y en USA, especialmente al Este del río Missisipi. Ello ha impulsado la construcción de vías férreas, esta vez con criterios de diseño especialmente costosos por la profusión de túneles y viaductos, así como también por la adopción de puentes mixtos, en los que la adición de la vía férrea los encarece debido a los requerimientos para las estructuras. por mayores concentraciones de peso y menores pendientes permitidas.

#### ALGO MAS SOBRE PUENTES

El puente Orinoquia constituye el segundo cruce vial sobre el Orinoco y ha sido dotado de cuatro soportes atirantados, lo que habilita dos espacios para la circulación de barcos oceánicos. Nótese que durante el mas de medio siglo de existencia del Canal del Orinoco para barcos oceánicos, solamente un barco oceánico ha navegado al Oeste de Puerto Ordaz, llevando unos transformadores que pudieron haber sido transportados en una barcaza.

El tráfico de embarcaciones por canales y ríos, así como la circulación de los trenes es objeto de controles centrales, los cuales determinan el horario de tráfico de unos y otros, circunstancia que permite el uso de puentes levadizos o deslizantes, sin que sea necesaria la construcción de estructuras mixtas sino en casos muy especiales, cuando resulta muy frecuente el tráfico de barcos y trenes, caso que está muy lejos de ocurrir en Venezuela.





Esta combinación de imágenes muestra el ferrocarril elevado destino Cabruta, el puente Cabruta-Caicara en construcción y el puente sobre el río Orinoco en Puerto Ordaz. No es fácil encontrar explicación para construir un ferrocarril elevado en una zona totalmente des poblada, o construir un puente mixto, si no existe tráfico ferroviario que lo justifique.

En Venezuela, hasta la construcción del Puente Orinoquia, solamente se había construido un puente mixto, el de Angosturita, en la desembocadura del río Caroní en el Orinoco. Como ya se ha mencionado, en el Este del Estado Bolívar se construyeron dos líneas férreas con sus respectivos embarcaderos para la exportación del mineral de hierro, la primera entre las minas de El Pao y el terminal de Palúa en San Félix, desde donde se despachaba el mineral en embarcaciones de poco calado que no requerían el dragado del río, hasta Puerto de Hierro, un terminal para barcos mayores ubicado en el Sur de la Península de Paria.

Cuando se determinó la gran magnitud de los yacimientos del Cerro Bolívar, la Orinoco Mining, subsidiaria de la U. S. Steel que fue favorecida con la concesión para explotarla, realizó una serie de estudios de transporte entre los cuales se identificaron dos como las mejores opciones: una construir un ferrocarril hasta un puerto a ser ubicado en el Norte de Anzoátegui y la otra la de dragar el Orinoco para permitir la navegación durante todo el año, de barcos oceánicos tipo Panamax, entonces los de mayor tamaño, hasta un terminal a ser construido en la margen derecha de dicho río. Dadas las perspectivas que suponía el disponer de un puerto con acceso a barcos oceánicos a unas ciento cincuenta millas náuticas (aprox. 240 km) del océano, levantó muchas expectativas y fue esa la opción seleccionada, en combinación con la vía férrea antes mencionada, que dieron origen a Puerto Ordaz, circunstancia que luego indujo el desarrollo de las industrias metalúrgicas allí instaladas y a la creación de Ciudad Guayana.



El tipo más acostumbrado de puentes de apertura es el llamado 'puente levadizo', el cual está dotado de mecanismos que levantan parte de su estructura para permitir el paso de las embarcaciones, otros tipos menos convencionales conservan su horizontalidad, pero se desplazan lateralmente, siendo unos soportados por estructuras sólidas, como el de la figura, mientras otros son soportados por elementos flotantes.

Pero volviendo al tema de los puentes mixtos (ferroviario/vial). El puente de Angosturita surge como consecuencia de la creación de la Ferrominera Orinoco, empresa estatal que incorporó las instalaciones de las dos concesionarias: Iron Mines y Orinoco Mining, cuyos terminales de embarque se hallaban, uno en San Félix (Palúa) y el otro en Puerto Ordaz. Lucía lógico que todo el mineral se manejara en un solo terminal, razón por la cual convenía unir las dos vías férreas conectándolas con un puente mixto.

Evidentemente, realizar inversiones cuantiosas en base a expectativas de lo deseable que sería si se dieran las condiciones de que lleguen a ser usadas a plenitud, podrá implicar las mejores intenciones, pero carecen de todo fundamento que garantice el aprovechamiento adecuado de la inversión que se está realizando. Pareciera que la actual situación financiera, amerita un llamado a la máxima racionalidad de las inversiones que se intente realizar. No obstante, como se podrá leer más adelante, parece que la tendencia sigue.

Ya se comentó que los yacimientos de El Pao estaban en decadencia a finales del siglo pasado, razón por la cual la conexión ferroviaria que procuraba el puente mixto resultó inútil y ha sido abandonada. No existe la posibilidad de usar la vía para el transporte de pasajeros.



La fotografía de Corbis Images muestra el puente mixto sobre la desembocadura del río Caroní y también el embarcadero de minerales de Puerto Ordaz, la aparente simplicidad del puente, no refleja la complejidad de las instalaciones que fueron necesarias para conectar las dos líneas férreas: Construir más de siete kilómetros de vías férreas, partiendo de una elevación de 57 msnm del lado Puerto Ordaz, bajar hasta el nivel del puente y luego subir a 38 msnm, para descender luego al nivel de entrada al patio de Palúa a 28 msnm. Se construyeron dos dispositivos de paso a dos niveles para el cruce de vías.





Obsérvese el estado de abandono de la ferrovía en un paso a dos niveles del lado de San Félix. La flecha indica el lote de vagones abandonados, que alguna vez trajeron mineral de hierro de las minas de El Pao.



Las expectativas de un intenso tráfico internacional, llevaron a dotar a SIDOR, del que fuera el puerto más moderno de Sur América. Son seis grúas de pórtico y ningún barco. No es difícil pensar en lo útiles que hubieran sido algunas de estas grúas en Puerto Cabello.

#### EL SEGUNDO PUENTE SOBRE EL LAGO DE MARACAIBO

Ya se vivió la experiencia de perder la conexión directa de Maracaibo con el resto del país, cuando un buque petrolero derrumbó un tramo del Puente Rafael Urdaneta, por lo que es plenamente justificado dotar al Sistema de Transporte Regional de un segundo enlace. Las bases sobre las que se tomó la decisión relativa a la ubicación y características de dicha conexión fueron divulgadas pero quizás no necesariamente analizadas a profundidad. La aparente sensación de abundancia derivada de los altos precios del petróleo, no justificaban un análisis crítico, a pesar de que algunos planteamos la conveniencia de hacerlo. Se optó entonces por un esquema parecido al que une a la Europa Central con los países escandinavos, sobre las aguas del Estrecho de Öresund, entre Dinamarca y Suecia.



La solución propuesta – ya en ejecución – para unir a Santa Cruz de Mara con Punta de Palmas, consiste en un viaducto que conecta a una estructura de torres atirantadas dimensionadas para el paso de barcos oceánicos y sigue por una isla, antes de conectarse a un túnel que termina en la Costa Occidental.

El puente europeo une los dos países en uno de los puntos más cercanos entre las dos costas y por el estrecho referido, circulan naves que nutren puertos de ocho países europeos y también el puerto ruso de San Petesburgo. Ambos enlaces son de tipo mixto: carretero y ferroviario, la diferencia es que en Europa se conectan dos redes ferroviarias, la continental y la de los países escandinavos. Al Oeste de Barquisimeto no existe ningún ferrocarril, excepto por unos cuantos kilómetros del Metro de Maracaibo. El tramo subacuático de la solución europea, resultó necesario porque es parte de la zona de aproximación del Aeropuerto Internacional de Copenhague, lo cual impide la construcción de estructuras elevadas. La polémica sobre la conveniencia o no de un puente mixto ya se presentó en los años cincuenta, cuando se construyó el primer puente. El tiempo transcurrido parece haber justificado la decisión de haber construido el puente solamente para tráfico automotor.

Una solución menos compleja y de un costo significativamente menor, todavía pudiera ser adoptada, si se tiene la competencia, la responsabilidad y el coraje para tomarla. Un vistazo a la Costa Occidental del Estrecho de Maracaibo puede dar una buena idea de lo difícil y costoso que sería construir un puerto moderno con acceso ferroviario en dicha costa. Un patio ferroviario para contenedores tendría que construirse a no menos de veinte kilómetros de la costa, por lo que la carga debería viajar unos cuantos kilómetros adicionales antes de cruzar el Lago. En el libro **Cuestiones del Transporte** editado en 2007 por la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat, se trató con mayor amplitud el tema.



Ubicación del puente Rafael Urdaneta con su conexión en la parte occidental con las dos principales vías de la Costa Oriental: La carretera Falcón-Zulia con rumbo NE y la autopista que alimenta la carretera Lara-Zulia, la carretera que va a Los Andes y la Ave. Intercomunal Cabimas-Lagunillas que une las poblaciones mayores de la Costa Oriental. En la parte superior esta la ruta del segundo enlace vial, facilita el acceso desde Maracaibo a El Tablazo y a Puerto Miranda. (Foto de Google con vialidad resaltada por el autor)

Cuando se construyó el Puente Rafael Urdaneta, las petroleras rivales Creole y Shell, instaló cada una su propio embarcadero de petróleo en la Costa Oriental. Uno de ellos en La Salina, Cabimas, circunstancia que obligaba al paso frecuente de grandes tanqueros al Sur del puente. En la actualidad todo el petróleo producido en la Cuenca del Lago, puede salir por Puerto Miranda, lo que reduce significativamente el tráfico de grandes barcos oceánicos hacia al Sur.

Ya en aquella ocasión – finales de la década de 1950 – surgió una gran polémica, porque el nuevo gobierno que sustituyó a Pérez Jiménez, decidió eliminar el diseño de un puente mixto ferroviario y vial, por uno de cuatro canales para vehículos automotores solamente. Evidentemente que el costo adicional de un puente mixto, no hubiera sido de ninguna utilidad en el medio siglo que ha transcurrido desde entonces.

Nótese que aunque es físicamente posible construir un puerto oceánico en la Costa Occidental del Estrecho de Maracaibo, resultaría mucho menos costoso hacerlo en la Costa Oriental, lo que de ser así haría mas razonable construir la estación ferroviaria que en el futuro fuera necesaria, en la Costa Oriental. Esas consideraciones fueron válidas en los años cincuenta y siguen siendo válidas en el Siglo XXI. El hecho de que los barcos entreguen su carga en la Costa Oriental, no afecta para nada el comercio y las finanzas de las empresas ubicadas en Maracaibo, puesto siempre existe una separación física entre el flujo de bienes y el flujo de la información relacionada con



ellos. Una experiencia que ilustra tal aseveración es la experiencia de la New York and New Jersey Port Authority, que tienen sus oficinas principales en Manhattan y su principal puerto, que maneja el mayor volumen de carga en la Costa Este, es Port Elizabeth, en New Jersey, al Oeste del río Hudson.



Una solución parecida a la que muestra la vía sobre el Lago Pontchartrain, en Louisiana, permitiría una reducción considerable de costos, recursos que podrían ser aplicados para atender otros requerimientos.

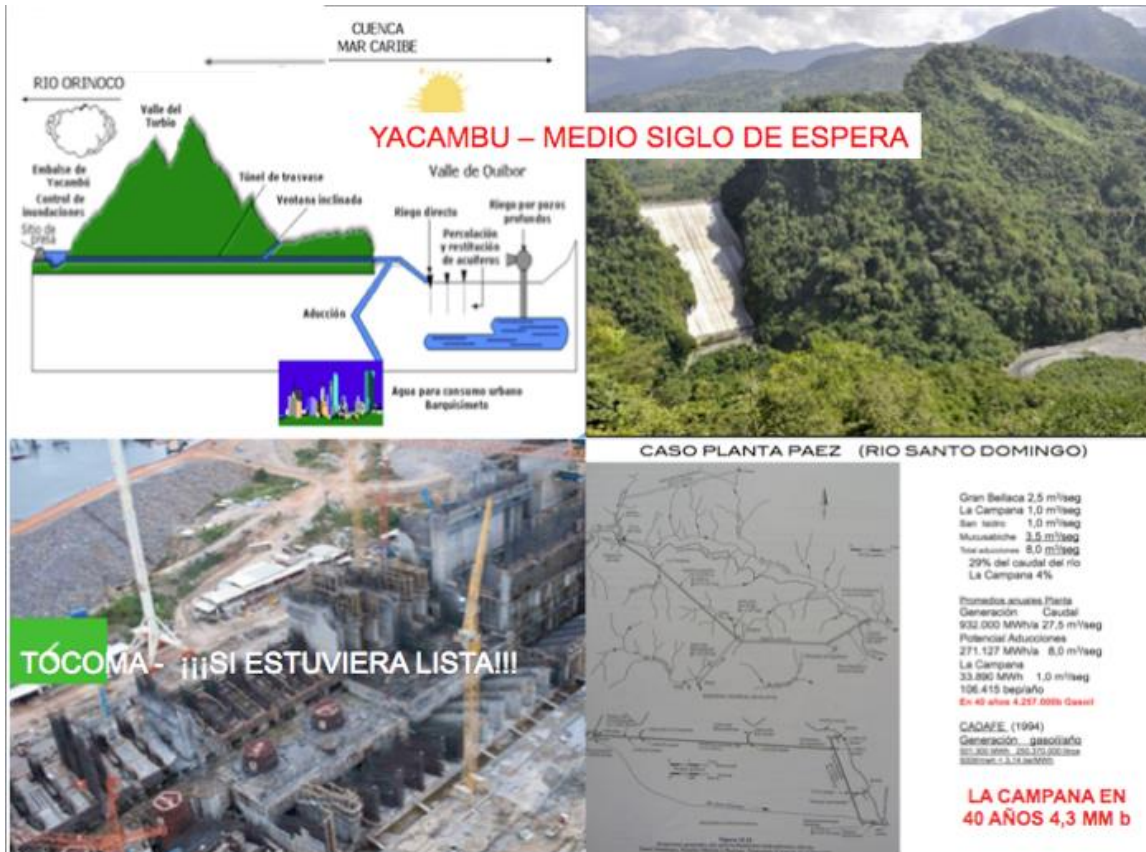
#### SOBRE EL USO DEL AGUA

Además del uso de los cuerpos de agua para el transporte, todos conocen los múltiples beneficios derivados del buen uso del agua: consumo humano, riego, control de inundaciones, generación de electricidad, transporte, uso industrial y otros.

La potencial multiplicidad de usos típica del agua, trae como consecuencia la también multiplicidad de usuarios que aspiran a sus beneficios, quienes en función de su poder o jerarquía tienden hacia la exclusividad del provecho. Pero a su vez, debido a que no siempre el agua abunda en la cercanía de sus potenciales usuarios, generalmente son necesarias cuantiosas inversiones para captar, tratar y conducir el agua hasta donde se necesita y no siempre quien tiene el control del agua, no necesariamente dispone de los recursos necesarios para su pleno aprovechamiento. Surge entonces la conveniencia del mutuo acuerdo entre los poseedores del agua y quienes poseen los medios para hacerla aprovechable debidamente. En el caso específico de Venezuela es el estado el controlador del agua y es también el estado el ente que posee los en diversos organismos creados para tal fin.

A pesar de ser el estado un ente único, ha delegado sus facultades y recursos en diversos entes, cada uno responsable del aprovechamiento de algunas de las potenciales aplicaciones del agua, lo que trae como consecuencia, que con frecuencia surgen ocasiones en que alguno de los entes en competencia llega a tener las condiciones que le permitan maximizar las ventajas que le pertenecen, en detrimento de las posibilidades de otros, de tal manera que se deja de optimizar las oportunidades del conjunto global, con menores beneficios.

La siguiente lámina trata de ilustrar los efectos de la dispersión de competencias. El Proyecto Yacambú, motorizado por una corporación regional, luego de que dicha corporación perdió vigencia, no ha recibido oportunamente los aportes necesarios para su conclusión. Luego de que EDELCA acumulase más de cinco décadas de experiencia en cinco grandes proyectos en el río Caroní, su desaparición institucional ha ocasionado una costosa pérdida de experiencia, que muy probablemente ha tenido una influencia desfavorable en el Proyecto Tocoma. El desarrollo de Planta Páez en el río Santo Domingo, incluyó previsiones para futuros trasvases de cuencas vecinas que pudieron haber incrementado en un porcentaje importante la energía eléctrica que allí se genera. Por la pérdida de continuidad en la gestión, ese potencial se ha desaprovechado.



Las imágenes superiores están relacionadas con YACAMBU, el proyecto de trasvase, en el Estado Lara, de aguas de la Cuenca del Orinoco a la Cuenca del Mar Caribe, para fines de riego y consumo humano, iniciado en la década de 1970 y aún sin concluir. En la esquina inferior izquierda se muestra la construcción del TOCOMA, proyecto demorado en su ejecución y con costos muy superiores a los originalmente estimados. En el lado inferior derecho se reproduce una diagrama tomado del libro **Proyectos de Ingeniería Hidráulica** del Ing. J.J. Bolinaga que señala los posibles trasvases de cuencas menores que pudieron haber incrementado la generación de Planta Páez, uno de ellos, La Campana, para activarse solamente requiere una boca-toma, podría haber ahorrado durante 40 años mas de cuatro (4,3) millones de barriles de combustible diesel, el conjunto de trasvases alcanzaría un total de mas de treinta y cuatro millones de barriles de dicho combustible.

### LA AMPLIACION DE GURI

Este proyecto que triplicó la capacidad de generación de dicha planta consistió de cinco actividades medulares:

1. La excavación del Canal de Descarga de la Planta II
2. La elevación de la presa de concreto y el vertedero
3. La Construcción y Equipamiento de la Planta II
4. La Construcción de la Presa de Tierra Derecha
5. La Construcción de la Presa de Tierra Izquierda

Para fines de 1979 el proyecto manejado por un consorcio de empresas, una de Brasil, ganadora de la licitación, a la que se sumaron varias empresas venezolanas, presentaba serias dificultades que amenazaban con demorar la obra y aumentar sus costos. Entre las mayores dificultades se destacaban:

- La roca excavada en el Canal de Descarga, se trituraba para producir el concreto empleado en la elevación de la presa y construcción de Planta II. El ritmo de excavación no cumplía con los requerimientos, demorando de esa manera la producción de concreto y en consecuencia la ejecución de la obra.
- La construcción de las presas de tierra estaba demorada.

- Era necesario atender una fuerza laboral de mas de diez mil personas trabajando en horario de ciudad.
- Las relaciones entre EDELCA y el Consorcio Constructor no eran buenas.

Como consecuencia, se temía una eventual crisis de suministro de electricidad, circunstancia que obligaría a la toma de medidas extraordinarias para minimizar sus efectos.

Ante tal circunstancia el ciudadano Presidente de la Republica, doctor Luis Herrera Campins, optó por designar una Comisión integrada por mas de veinte profesionales de amplia experiencia: Financistas, arquitectos ingenieros, abogados, administradores de recursos humanos, expertos en seguridad, alimentación y alojamiento. Se les exigió una dedicación a medio tiempo y se les compensó debidamente.

A consecuencia de las recomendaciones de la citada Comisión:

- Se renegoció el contrato y una empresa especializada tomo la excavación del canal de descarga y la trituración de la roca.
- La construcción de las presas de tierra se encargó a otras empresas venezolanas.
- Se adoptó un régimen laboral de 6 x 3. Seis días con jornadas de ocho horas y tres días fuera de la obra.
- El proyecto se terminó en el tiempo pautado y dentro del margen de costos estipulado.

A pesar de ello, hubo fuera de EDELCA innecesarias compras nerviosas de equipo.

Décadas mas tarde, en el año 2016, se presenta una situación semejante, aunque de mayor extensión. Ciertamente que valdría la pena que las autoridades responsables optaran por un enfoque similar, al menos para minimizar el impacto de los problemas que actualmente se experimentan en la construcción de la Hidroeléctrica de TOCOMA.

La muestra de casos que hasta el momento se han expuesto, sugiere que la forma de administrar los recursos públicos, aún cuando prevalezcan los mas altos niveles éticos entre los responsables de su ejecución, estará siempre presente el riesgo de ejecuciones inadecuadas, pero que existe la posibilidad de crear instrumentos de asesoría y supervisión que, sin que necesariamente manejen recursos, cuiden y orienten los procesos que lleven a cabo las instituciones responsables de hacerlo. A tal efecto se propone, para concluir esta exposición, la creación de un Sistema de

Consejos Consultivos, idea que desde hace algunas décadas hemos venido proponiendo para el Sistema Energético, pero que es aplicable para ayudar a conducir y orientar el conjunto de macrosistemas que constituyen la columna vertebral de la Nación.

## **SOBRE LOS CONSEJOS CONSULTIVOS SECTORIALES Y EL CONSEJO CONSULTIVO SUPERIOR**

De instituciones y de institucionalidad es mucho lo que se ha escrito y bastante lo que actualmente se escribe, razón por la cual no corresponde a esta nota involucrarse en definiciones al respecto. Se pretende ahora plantear algunas ideas en el sentido de hallar formas que permitan que además de la bondad implícita en instituciones existentes o que puedan ser creadas en épocas futuras, se tenga una adecuada garantía de la efectividad de las mismas.

A nadie escapa el hecho que cualquier institución, concebida con las mejores intenciones y conducida durante largo tiempo por personas idóneas, que durante su gestión cuidaron cumplir los objetivos de las mismas, llegado un momento trágico en su larga existencia, pudiera ocurrir que una o muchas instituciones de excelencia lleguen a caer en manos de personas indignas o al menos incompetentes, que en tiempos breves puedan destruir la labor de décadas o siglos.

Sin que sea necesario que se llegue a extremos como el que se acaba de citar, existe el riesgo – cada vez mas frecuente – de que no se designe a personas idóneas para conducir instituciones de importancia vital en sus áreas de influencia, o inclusive, aún en el caso de actores competentes, que éstos sin la debida justificación y adecuado análisis, opten por introducir bruscos cambios en el rumbo de las instituciones, cancelando programas e interrumpiendo acciones, con el resultado único del desperdicio de recursos. Esto suele ocurrir con frecuencia mayor en las instituciones gubernamentales, en primer lugar como consecuencia de los cambios de actores, producto de algún proceso electoral u otro mecanismo que modifique las relaciones de poder o también y más frecuente todavía, a consecuencia del cambio de quien ostente la titularidad en la conducción de la institución afectada.

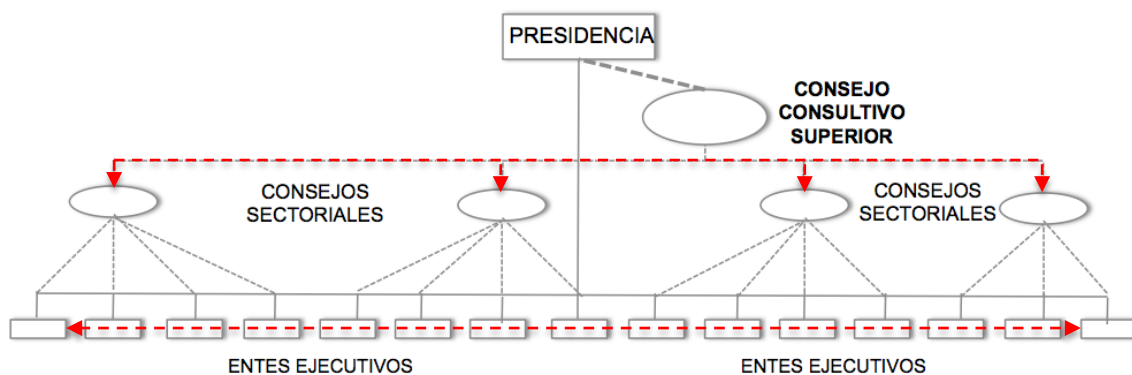


En el caso de Venezuela y específicamente en las instituciones que integran el poder ejecutivo, o en general las instituciones con facultad y recursos para cumplir sus objetivos, son tan frecuentes estas desviaciones y sus consecuencias, que cada quien que leyese esta nota, encontrará en el inventario de sus experiencias personales, decenas de ejemplos que ilustran lo que aquí se plantea.

Partiendo del postulado de que se actúa dentro de un régimen democrático que respete la Constitución y las leyes, decretos y resoluciones que de las mismas se deriven, es evidente de que a pesar de la función contralora de los otros poderes, resulta difícil la pronta detección de las desviaciones en que se incurra y la oportuna ejecución de acciones preventivas y correctivas, con los recursos de que se dispone que para tal propósito.

Lo que ahora se propone es la creación de **Consejos Consultivos** supraministeriales, sin facultades ejecutivas para contratar, comprar o emplear, excepto lo necesario para cumplir con los objetivos de sus funciones e integrado por personas calificadas del más alto nivel, que estén ampliamente relacionadas con las condiciones y necesidades del sector que ha de quedar bajo su custodia. Quienes integren los **Consejos Consultivos**, será electos mediante procesos que garanticen su idoneidad y tengan la necesaria representatividad en el sector al cual habrán de vigilar y **permanecerán en sus funciones durante períodos que se extiendan más allá de los períodos presidenciales vigentes**.

A manera ilustrativa y con la certeza que la definición de los sectores deberá ser motivo de un detenido análisis, se mencionan algunos posibles **Consejos Consultivos** que pudieran crearse, por ejemplo: Infraestructura, Recursos Humanos, Energía, Producción, Economía y Finanzas. Cada consejo vigilará las instituciones relacionadas con el sector o sectores afines con su designación, por ejemplo: El **Consejo de Recursos Humanos** atendería lo relacionado con la salud pública, la educación, los medios de comunicación. Nótese que en múltiples situaciones habrá solapamiento de competencias, en cuyo caso además de garantizar la coordinación y colaboración entre los consejos involucrados, deberá asegurarse la más efectiva y oportuna interacción entre los entes responsables de la ejecución de obras, adquisición de equipos y reclutamiento y formación de personal idóneo.



Cada **Consejo Consultivo** será conducido por un Presidente, electo del seno de sus integrantes, siendo la determinación de la duración en el cargo y de una posible reelección, consecuencia del oportuno análisis del asunto, así como de la legislación que al respecto se promulgue. A su vez los presidentes de los **Consejos Consultivos Sectoriales**, conformarán el **Consejo Consultivo Superior**, que asesorará e informará al Presidente de la República sobre la gestión de los **Consejos Consultivos Sectoriales** y las observaciones y recomendaciones relativas a los entes ejecutivos relacionados con los sectores bajo su responsabilidad.

Para asuntos de carácter general que afectan o estén relacionados con el quehacer de todas las instituciones, como el tema ambiental, por ejemplo, el **Consejo Consultivo Superior** asumirá el rol de coordinador nacional y estimulará y vigilará la comunicación y colaboración interinstitucional en los niveles operativos (líneas de interacción rojas).

## BIBLIOGRAFIA

Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat – Entre Siglo y Siglo – Caracas – 2009

Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat – Los Papeles del Dr. Rafael De León – Caracas – 2007

Academias Nacionales de Venezuela – Propuestas a la Nación – Caracas – 2011

Bolinaga, Juan José y colaboradores – Proyectos de Ingeniería Hidráulica (Volúmenes 1 y 2) – Caracas – 1999

Browne, Lionel – Brücken – Paarkland Verlag – Köln -1996

Fondo de Inversiones de Venezuela – Estudio de Planificación Integral: Sistema Eléctrico Nacional - Caracas – 1983

Ministerio de Energía y Minas – Documento Rector de la Política Energética Venezolana – Caracas – 1979

Ministerio de Energía y Minas – Plan de Acción para enfrentar el Déficit Energético Nacional – Caracas – 2001

Quintini Rosales, César – Hechos, Cifras y Alegatos para una Política Energética Integral (Inédito) – Caracas – 1984

Quintini Rosales, César; Méndez Arocha, Alberto; Torres Parra, Manuel – Cuestiones del Transporte –Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat–Caracas–2007

Reverón Larré, Andrés – Tratado del Transporte Ferroviario y su Economía – Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Caracas 1982

Tellería, Rodolfo – Historia del Desarrollo del Servicio Eléctrico en Venezuela: 1880 -1998 – Caracas 2014 – Fundación Ricardo Zuloaga

**Caracas – Junio 2016**

[cquintini@gmail.com](mailto:cquintini@gmail.com) - @cesarquintini  
energtopics.blogspot.com