

DECLARACIÓN SOBRE LA PROBLEMÁTICA DE LA VIALIDAD AGRÍCOLA EN EL DESARROLLO RURAL

La Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat, en concordancia con lo establecido en el artículo 2°, numerales 2, 4 y 5 de su Ley de Creación, cumple con el deber de emitir su opinión y hacer propuestas sobre un asunto de interés público nacional que preocupa profundamente a la sociedad venezolana: el mismo se refiere al deterioro, a la falta de planificación y de diseño de la vialidad agrícola, lo cual trae como consecuencia profundas implicaciones sobre la escasez de alimentos. En efecto, dado que en Venezuela el transporte terrestre es el medio para llevar los productos agrícolas desde el campo hacia las zonas de consumo o para suministrar insumos para la producción, es indispensable contar con una buena red vial, de modo de poder garantizar el suministro oportuno de los alimentos e insumos relacionados. La red vial general debe empalmar la vialidad agrícola con el sistema de carreteras y autopistas, las cuales a su vez deben conectar entre sí a los pueblos y ciudades, para así garantizar un transporte económico, a tiempo y seguro. Así mismo, es necesario contar con un buen sistema de vialidad agrícola, que permita que los sectores base de la agricultura se desarrollen, aumenten su oferta de alimentos y sean rentables.

Otros elementos a considerar, dentro del ámbito de la vialidad y desarrollo agrícolas, se relacionan con el hecho de que para la producción agropecuaria son componentes fundamentales: los procesos de la siembra, la cosecha, la cría y el transporte; estos en la actualidad, se están viendo afectados de manera importante, por la falta de repuestos y lubricantes de los equipos que son utilizados en la mecanización de las labores. En esta situación los referidos procesos son muy difíciles de realizar. Estas realidades que aquejan al campo venezolano, aunado al deterioro de la vialidad agrícola, explican en buena parte, la crisis alimentaria que sufre Venezuela: la producción en general, solo satisface entre el 10 y 25 % de las necesidades del país, de acuerdo a la información suministrada por FEDEAGRO y FEDENAGA.

Con relación a la situación de la vialidad, se puede observar que por lo general, las vías locales y de penetración, son pocas de asfalto, algunas de granzón o de tierra y otras con asfalto emulsionado o sello asfáltico cuando han sido tratadas. Por ejemplo, en los estados Guárico y Portuguesa, es común que en la época de lluvias la vialidad agrícola se torne intransitable por la falta de mantenimiento. Ello se ha debido en gran parte, a la ausencia de una planificación que considere la mejora de las vías de tierra y de granzón, en la medida que el tráfico de vehículos pesados se ha ido incrementando, impulsado por las necesidades de incrementar el rendimiento de la cosecha, ello para aumentar la producción por unidad de área. En términos de los procesos de producción y transporte, inciden de manera importante: el deterioro de la vialidad agrícola al momento de cosechar productos, como es el caso del arroz, maíz y otros rubros; las dificultades resultantes en el transporte diario del ganado o de

la leche hacia los mataderos o centros de acopio, el almacenaje o recepción de leche; la dificultad para hacer llegar las cosechadoras o los camiones tipo gandolas, ocasionando retardos que inciden en la necesidad de mayor manipulación de los productos del campo. Esto último conlleva en muchos casos, afectaciones causadas por pájaros, hongos y bacterias, todo lo cual se traduce en daños a la cosecha y/o la leche, o en la merma de la producción total.

Es de resaltar con una visión global, que la producción agrícola es una actividad muy competitiva y significativa a nivel nacional. La eficiencia de sus procesos se sustenta en gran medida en el poder contar con todos los insumos y servicios necesarios para la actividad que se desempeña. Por ello, es de importancia estratégica, contar con adecuados servicios públicos y equipamiento urbano en las poblaciones rurales, ya que en la medida que estos sean más eficaces, apoyarán la actividad agropecuaria al igual que la vida de calidad de sus pobladores. El comportamiento actual y futuro del desarrollo rural, depende de la vialidad agrícola nacional, y ésta es y será un tema complejo de abordar.

Actualmente la vialidad rural, tiene un déficit de más de 60.000 kilómetros; sin embargo, no existe una política nacional, ni un plan integral que ataque el problema, que subsane esta carencia y que pueda dar soluciones, tanto para la vialidad agrícola, como para el transporte de la producción y su mercadeo. Estos hechos corroboran que no existe una planificación integral basada en las necesidades de crecimiento de calidad para la zona rural y que tome en cuenta las variables conexas a la misma. Entre esas variables o conceptos básicos se cuentan: la existencia o la necesidad de contar con embalses para almacenamiento de agua, las necesidades y dotación de agua para riego, la provisión de vialidad agrícola de penetración, el acceso a los servicios públicos, los requerimientos de sistemas de comunicación telefónica y de datos (internet).

Tomando en cuenta las necesidades de planificación y desarrollo de la vialidad agrícola, como elemento motor de la producción agroalimentaria, la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat, expresa que la investigación y la planificación, deben ir aparejadas con el suministro de data pertinente y con la mejora de la cantidad y calidad de la información de la red, para así lograr que un Sistema Agroalimentario Venezolano (SAV), responda a las necesidades del país.

En contexto de experiencias exitosas en el país y datos históricos sobre las mismas, tenemos que en 1956 se inauguró el embalse-represa ubicado en Calabozo, Estado Guárico, que ha servido como sistema de riego para una extensa zona arroceras y ganadera. Posteriormente se construyó el sistema de riego Las Majaguas, para los mismos fines agropecuarios y ganaderos. Se señalan estos hechos, por cuanto desde la puesta en operación de estos sistemas hasta la actualidad, estas obras de infraestructura se convirtieron en modelos nacionales para la promoción del desarrollo rural. Estos ejemplos son dignos de estudio, con visión de futuro, enmarcándolos en una planificación a mediano plazo, que debe considerarse como parte de

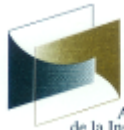
sus aristas, el manifestar parte de estas experiencias en otras poblaciones, que se encuentren cercanas a uno o varios embalses o con sistemas de riego. Estas poblaciones se deberán conectar, a través de vías rurales, conformando la topología de la red. Las mismas deberán ser abordadas mediante un plan integral de desarrollo rural, el cual deberá contemplar los aspectos como los siguientes:

Establecer núcleos, los cuales sean los centros poblados rurales, con calles asfaltadas y con la conexión de la vialidad principal hacia otros núcleos. Cada núcleo deberá tener calidad óptima a través de sistemas de servicios públicos: servicios de electricidad excelente, acorde al consumo del centro poblado; servicios de telefonía e internet con cobertura suficiente y favorable para intercambiar datos entre los núcleos conformados en esta propuesta de planificación; servicio de acueducto para el agua potable de consumo humano; servicio de aguas servidas, con sistema de plantas de tratamientos de aguas (PTAS), al final de la recolección; servicios de salud; escuelas; centros de consumo, adiestramiento y recreación; transporte colectivo interurbano; seguridad urbana; empresas privadas para el suministro, así como para el mantenimiento de materiales agrícolas y pecuarios; plan de mantenimiento para la vialidad agrícola; plan de mantenimiento para el embalse y los canales de riego; oficina bancaria y financiera; planificación de los parcelamientos para la producción agrícola.

Estos núcleos deberán ser tratados como Núcleos Urbanos Rurales (NUR), que serán resilientes y estarán adscritos en cada caso a la alcaldía rural más cercana al núcleo o a los núcleos y a los embalses con su respectivo riego. El acceso o vía troncal, será la conexión principal de la vía rural y preferiblemente con asfaltado para comunicar al núcleo y a otros núcleos o a pequeñas poblaciones aledañas o caseríos con pavimentos económicos. A continuación las vías colectoras engrazonadas, se conectarán a vías locales, que se circunscriben en los parcelamientos agrícolas, con zonas de baja o alta producción, cuyas vías se constituirán para resistir pocas o grandes cargas, unas engrazonadas y otros caminos tratados con pavimentos económicos, según sea el área de fertilidad. Otro factor, no menos importante de considerar, será el conectar con el centro de acopio o capacidad de silos y tener un mercado para transportar alimentos a otras poblaciones. Todo esto será de acuerdo al sistema de oferta/demanda o compra-ventas regional o del país, que sea el más favorable para los núcleos de producción de ese territorio rural.

En consecuencia, la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat solicita muy específicamente a las autoridades correspondientes una acción urgente para evitar el colapso agrícola. Para ello se deberá Planificar el desarrollo rural dentro del contexto del Sistema Agroalimentario Venezolano (SAV). Así mismo, se deberá hacer cumplir las leyes y los requisitos éticos, para que se cumplan los planes tanto a nivel de la agricultura y la ganadería, como de la vialidad agrícola y el sistema del desarrollo rural.

Dado en el Palacio de las Academias Nacionales
En Caracas, a los 11 días del mes de diciembre de 2018



Academia Nacional
de la Ingeniería y el Hábitat

La Junta de Individuos de Número