



Revista de Ciencias Sociales (Ve)

ISSN: 1315-9518

cclemez@luz.ve

Universidad del Zulia

Venezuela

Urdaneta G., Joheni A.

El transporte público urbano en Venezuela: ¿hacia la inclusión social?

Revista de Ciencias Sociales (Ve), vol. XVIII, núm. 3, julio-septiembre, 2012, pp. 449-461

Universidad del Zulia

Maracaibo, Venezuela

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28024392005>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

El transporte público urbano en Venezuela: ¿Hacia la inclusión social?

Urdaneta G. Joheni A. *

Resumen

El transporte público urbano en Venezuela es responsabilidad del gobierno nacional y los municipales, en la actualidad la política formal aún vigente en esta materia, fue diseñada con la participación de organismos multilaterales, bajo un sistema con tendencia neoliberal, sin embargo los cambios políticos iniciados en 1998 impulsan transformaciones en el sistema de transporte público venezolano, en este contexto el objetivo del presente artículo consiste en identificar si la política nacional de transporte urbano contribuye a mejorar el acceso al servicio de transporte público a los sectores de escasos recursos económicos, contribuyendo de esta manera a la inclusión social promovida en el cambio político. La metodología consiste en el análisis de documentos oficiales, fuentes secundarias y entrevistas semi-estructuradas a 6 funcionarios públicos, 3 consultores internacionales en materia de transporte urbano, 3 presidentes de los sindicatos de transportistas y 3 investigadores de transporte urbano, todos actores en el proceso de formación de las políticas de transporte urbano. Los resultados revelan: se están construyendo sistemas de transporte masivo en sectores de difícil acceso al servicio; con una inversión de 7.856,41 millones de dólares americanos, permitiendo la movilización de aproximadamente 3 millones de pasajeros por día. Se concluye que a pesar de que la política formal vigente en Venezuela en materia de transporte urbano es de fondo la misma formulada en periodo donde predominaba el modelo de desarrollo neoliberal, las acciones del gobierno están orientadas a la construcción de sistemas de transporte masivo que permiten la inclusión social, ya que mejora el acceso a los sectores de escasos recursos.

Palabras clave: Inclusión social, transporte público urbano, sistemas de transporte masivo, políticas públicas, sectores de escasos recursos.

Urban Public Transport in Venezuela: Moving Toward Social Inclusion?

Abstract

Urban public transport in Venezuela is the responsibility of national and municipal governments. In this area, the formal policy still in effect today was designed with the participation of multilateral agencies under a system with neoliberal tendencies; nevertheless, political changes begun in 1998 have impelled transformations in the Venezuelan public transportation system. The objective of this article is to identify whether national urban

* Doctora en Ciencias Sociales mención Gerencia en la Universidad del Zulia. Profesora titular e investigadora de la Escuela de Ingeniería Industrial de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Zulia.

transportation policy contributes to improving access to public transportation service for low-income sectors, contributing thereby to the social inclusion promoted in political change. Methodology consisted of the analysis of official documents, secondary sources and semi-structured interviews with 6 public officials, 3 international urban transportation consultants, 3 transportation union presidents and 3 urban transportation researchers, all actors in the process for forming urban transportation policies. Results reveal that mass transport systems are being constructed in difficult access sectors with an investment of \$ 7,856.41 million US dollars, facilitating the mobilization of approximately 3 million passengers per day. Conclusions are that, although the formal policy in effect in Venezuela for urban transport, at its core is still the same policy formulated during the period when the neoliberal model predominated, government actions are focused on constructing mass transport systems that permit social inclusion, since they improve access for low-income sectors.

Key words: Social inclusion, urban public transportation, mass transport systems, public policies, low income sectors.

Introducción

En Venezuela el transporte público urbano es responsabilidad del gobierno nacional y de los gobiernos locales, por lo tanto existe una política nacional y políticas locales de transporte público urbano que se desarrollan en los municipios, siempre bajo los lineamientos de la política nacional, específicamente cuando los municipios van a recibir financiamiento de las instituciones nacionales creadas para este fin como lo es el caso del Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR).

La política nacional de transporte urbano vigente en Venezuela es la del año 2001, la cual es una reformulación a la del año 1991, esta última diseñada bajo la asesoría de los organismos multilaterales, en el contexto de un sistema político neoliberal distinto al modelo que se plantea en Venezuela a finales de la década de los 90, el cual tiene una tendencia humanista y socialista.

A pesar de lo anteriormente expuesto, el gobierno nacional ha implementado otras acciones que han consistido en darle impulso a proyectos de transporte masivo en las principales ciudades del país, tales como Valencia, Barquisimeto, Maracaibo, Mérida, los Teques, y Caracas. Estos proyectos de transporte masivo se caracterizan por mejorar la eficiencia

del sistema de transporte en las ciudades, ya que transportan a más cantidad de gente en menor tiempo, permitiendo el acceso a más personas lo cual también incide en la reducción del costo para la ciudad y los usuarios, y por otro lado, contribuye a incrementar la calidad de vida de los ciudadanos, entre otras cosas porque tal como lo señalan Lloyd (2002), Hidalgo (2005) y Pardo (2009), los sistemas de transporte masivos concentran a la ciudad en los nodulos y líneas de transporte público, limitando el crecimiento descontrolado de las ciudades, cuentan con altos niveles de servicio, confiabilidad y seguridad; reducen las emisiones contaminantes atmosféricas; y se convierten en sistemas más equitativos ya que genera mayor facilidad de acceso a los sectores de escasos recursos en comparación del transporte privado; y genera mayor accesibilidad a bienes y servicios.

Esta investigación pretende identificar si las políticas y acciones que realiza el gobierno nacional, en materia de transporte urbano, contribuyen a la igualdad social, promovida en el Socialismo del Siglo XXI impulsado en Venezuela, mejorando el acceso al sistema de transporte a los sectores de escasos recursos económicos. La metodología consiste en revisión de los documentos oficiales, entrevistas a 6 funcionarios públicos, 3 consultores internacionales en materia de transporte

urbano, 3 presidentes de los sindicatos de transportistas y 3 investigadores de transporte urbano, todos actores en el proceso de formación de las políticas de transporte urbano.

1. Transporte público urbano y equidad social

El transporte público urbano permite satisfacer una de las necesidades básicas de la sociedad como lo es la movilización o el traslado de un lugar a otro de los ciudadanos con la finalidad de que éstos puedan realizar las actividades propias de una sociedad como lo son trabajo, educación, recreación, cultura, deporte, entre otras.

En la medida que los usuarios de transporte tengan posibilidad de acceso a los sistemas de transporte urbano puede decirse que existe una equidad social, por lo tanto, según Ávila (2003) y Pardo (2009) el transporte público urbano es un instrumento de promoción de inclusión social ya que mejora la accesibilidad y la movilidad urbana permitiéndole el acceso a los sectores de escasos recursos a las oportunidades y a los servicios sociales reduciendo la pobreza y promoviendo la inclusión social.

Tal como lo señalan Miralles (2002) y Cebollada y Avellaneda (2008), las posibilidades de desplazamiento de los ciudadanos está relacionada con las oportunidades de uso de los diferentes medios de transporte que ofrece la ciudad a los ciudadanos, sin embargo, las diferentes circunstancias personales como el nivel adquisitivo, la edad, el género, entre otros, condicionan la utilización de los diferentes modos de transporte induciendo una fuente de desigualdad en la ciudad. En los países latinoamericanos se han implementado políticas que han promovido una expansión en las ciudades, concentrándose sectores de baja densidad poblacional para los sectores de altos ingresos, y sec-

tores de alta densidad para los sectores de escasos ingresos estos últimos ubicados en las periferias de las ciudades y en precarias condiciones en la infraestructura lo cual dificulta la prestación del servicio de transporte, dándole cabida a sistemas de transporte ineficientes e informales (Figueroa, 2007).

Por otro lado, en las ciudades latinoamericanas se han creado mejores condiciones para los usuarios de los automóviles lo cual ha impactado tanto en la disminución de la demanda del transporte público como al aumento de los costos por las pérdidas de tiempo y energía ocasionadas por la congestión debido al elevado índice de motorización en las ciudades (Figueroa, 2007).

Venezuela no escapa de esta realidad, las políticas diseñadas en el país han incidido en el servicio de transporte, el cual presenta serias deficiencias en infraestructura, operación, baja accesibilidad del servicio formal en los sectores más alejados de las ciudades donde viven las personas de más bajos ingresos, elevados tiempos de viaje, congestionamiento vial, entre otros; lo anterior da cuenta de que en Venezuela, aun hay un desequilibrio en las oportunidades de transporte, por lo tanto no existe equidad social con respecto a este servicio, sin embargo, el gobierno nacional ha desarrollado políticas públicas orientadas a la inclusión social.

2. Política nacional de transporte urbano en Venezuela

Formalmente la responsabilidad del transporte urbano en Venezuela es del gobierno nacional y los municipios, estos últimos garantes de la prestación del servicio de transporte público urbano, para lo cual diseñan políticas locales de transporte bajo los lineamientos de la política nacional.

En Venezuela a partir de 1998, cuando es electo un gobierno de tendencia socialista y a partir de aprobación de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (CRBV) en 1999, se promueve un modelo de desarrollo, que busca, entre otras cosas, la equidad social en el país bajo un enfoque humanista. En este contexto se reformula la Política Nacional de Transporte Urbano la cual fue diseñada en el año 1991 bajo la asesoría de los organismos multilaterales.

La política se fundamentó en 4 lineamientos: a) municipalización del transporte urbano, b) asistencia financiera del Estado, c) creación de la infraestructura de apoyo al transporte público, y, d) la modernización organizacional del transporte urbano. Y se diseñaron tres programas: Programa Nacional de Transporte Urbano, Plan Nacional de Modernización del Transporte Terrestre y Programa Nacional de Compensaciones al Transporte Terrestre, cada uno con subprogramas como se muestra en la Tabla I.

En el proceso de formación de nuevas políticas orientadas en el nuevo modelo de desarrollo promovido por el gobierno nacional, se crea la nueva política desarrollada en el año 2001. La misma no presenta cambios de fondo, se modificó la forma para permitir la evaluación de la misma bajo un enfoque metodológico (Ocaña y Urdaneta, 2005).

En el año 2006 se realiza otro cambio, también de forma, sustituyendo a los programas establecidos por proyectos, con la finalidad de realizar mejor la evaluación de la misma. La relación entre los programas de 1991-2001, y, los proyectos de 2006 se presentan en la Tabla II.

A partir del año 2003, la política real en Venezuela se ha orientado a darle prioridad a la inversión para la construcción y puesta en marcha de sistemas urbanos de transporte masivo, repavimentación y mantenimiento de vías y subsidio estudiantil.

3. El Socialismo del Siglo XXI en Venezuela: hacia una política de transporte urbano con inclusión social

El proceso de transformación política y económica en Venezuela ha pasado por diferentes etapas, un proceso inicial que comenzó en 1999 y se ha profundizado hasta convertirse en la actualidad, según sus propulsores, en el socialismo del siglo XXI, tal como lo señalan Rodríguez y Müller (2009) este proceso tuvo como primera fase la tarea de enderezar el rumbo político del país a través del proceso constituyente orientado a la creación y fortalecimiento de una democracia sustentada en la participación y protagonismo del pueblo. Pos-

Tabla I. Programas y subprogramas de PNTU-1991

| Programas | Sub-programas |
|---|--|
| Programa Nacional de Transporte Urbano | Fortalecimiento Institucional Mejoras físicas a la infraestructura de transporte |
| Programa Nacional de Modernización del transporte terrestre | Financiamiento de unidades de transporte Fortalecimiento institucional a las operadoras de transporte |
| Programa Nacional de Compensaciones al transporte terrestre | Pasaje preferencial estudiantil Subsidio indirecto a los operadores |

Tabla II. Comparación entre programas y proyectos

| Programas (1991) | Sub-programas (1991) | Proyecto (2006) |
|---|--|--|
| Programa Nacional de Transporte Urbano | Fortalecimiento Institucional | Fortalecimiento Institucional |
| | Mejoras físicas a la infraestructura de transporte | Rehabilitación y Mantenimiento de la Infraestructura Vial Urbana |
| Programa Nacional de Modernización del transporte terrestre | Financiamiento de unidades de transporte | Renovación de Flota |
| | Fortalecimiento institucional a las operadoras de transporte | Fortalecimiento Institucional |
| Programa Nacional de Compensaciones al transporte terrestre | Pasaje preferencial estudiantil | Pasaje Preferencial Estudiantil |
| | Subsidio indirecto a los operadores | VIVEX-VAO |
| | | Gestión y Conservación de la Red Vial Principal |
| | | Rehabilitación y Mantenimiento de las Vías Expresas del Área Metropolitana de Caracas |
| | | Modernización, Adecuación y Ampliación de Espacios Físicos y Operacionales para la Red Transporte Masivo Nacional. |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de FONTUR (2001b, 2008).

teriormente, la aplicación de una nueva política económica dirigida a establecer la plena soberanía nacional sobre los recursos naturales y la aplicación de una nueva política social apoyada en un esquema de distribución progresiva del ingreso, todas estas políticas dirigidas a detener el proceso de empobrecimiento de la población.

En este orden de ideas, para septiembre de 2001 se presentaron las líneas generales del Plan del Desarrollo Económico y Social de la Nación 2001-2007, que según el Presidente Chávez (2001) propone como modelo de desarrollo el equilibrio de las fuerzas de desarrollo nacional, para balancear el interés indivi-

dual y el interés social, especialmente la exclusión de los más débiles, y procurar una justa distribución social de la riqueza, de tal forma que el modelo será incluyente en la atención de las necesidades de la población; en sus propias palabras considera que:

“el logro del equilibrio económico y la reactivación del aparato productivo son requisitos para una mejor distribución del ingreso, y que un mayor ingreso familiar y comunitario contribuye a alcanzar el equilibrio social. Pero el logro del equilibrio económico no se alcanza por sí solo, por sí sólo, ello demanda la justicia social. Lo económico afecta lo social y a

la inversa, y tal dinámica se da entre los cinco equilibrios debido a sus múltiples relaciones. Por lo que el cambio estructural de una economía rentista a otra de tipo productivo permitirá mejorar la calidad de vida de la mayoría de los venezolanos, en tanto se consideran los aspectos políticos, territoriales, sociales e internacionales vinculados. Este cambio se logrará a través de un gran impulso a la agricultura, la industrial, el comercio, el turismo y la construcción de infraestructura, lo cual permitirá la masiva creación de empleos, pero tendrá que venir acompañado con y sustentado en un mejoramiento cuantitativo y cualitativo de todos los niveles de educación, de salud y de la seguridad, tanto en todo el territorio como en el comportamiento político de la ciudadanía” (Chávez, 2001:8).

Este planteamiento del modelo de desarrollo para Venezuela busca la inclusión social a través del equilibrio en cinco aspectos: el económico, social, político, territorial e internacional.

El equilibrio económico busca crear un modelo productivo capaz de generar un crecimiento autosustentable; el equilibrio social está dirigido a alcanzar y profundizar el desarrollo humano, mediante la opción de ampliación de las oportunidades como salud, educación, empleo, ingresos, organización social y seguridad ciudadana; el equilibrio político, persigue lograr las bases del sistema político que hagan efectivo los principios fundamentales de la CRBV, basados fundamentalmente en la participación de la ciudadanía, lograr que exista un mayor control de parte de la sociedad de los asuntos que los afectan directamente y dotar al Estado de mecanismos de ajuste y retroalimentación constante. El equi-

librio territorial trata de la desconcentración del país, para modificar el patrón de poblamiento, producción, inversión, distribución y recaudación, para ello se definen ejes territoriales de desconcentración; y por último, el equilibrio internacional, que consiste en fortalecer las relaciones internacionales bajo la participación flexible y simétrica de la comunidad internacional (Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela, 2001).

Ahora bien, este plan de desarrollo económico y social, en sus diferentes equilibrios, incluye propuestas específicas para el servicio de transporte. En el equilibrio económico, el plan incluye la revisión de los subsidios a la tarifa de transporte, específicamente al subsidio del pasaje estudiantil, se propone la descentralización de los fondos para los institutos u organizaciones subnacionales encargadas de este subsidio; y, la construcción de infraestructura de transporte. En el equilibrio social se plantea el fortalecimiento de la economía social a través de la incorporación de diferentes tipos de empresa de orientación comunal, asociativa y familiar para la prestación del servicio; mejorar la infraestructura social, a través de la creación del transporte multimodal y masivo para mejorar la calidad de vida de la población y su interconexión. En el equilibrio territorial, la construcción de vialidad y transporte masivo para favorecer la nueva concentración del territorio.

Como podemos observar el plan plantea, el desarrollo de sistemas de transporte masivo, tanto a nivel urbano como interurbano, de ahí surge el Plan Ferroviario Nacional¹, el cual pretende comunicar a todo el territorio nacional a través de sistemas de trenes, y el Plan Nacional de Infraestructura Vial y Equipamiento Urbano².

La segunda fase del proceso de transformación política y económica la profundi-

zación de los cambios en Venezuela, donde se busca transformar el modelo de desarrollo establecido desde la década de los 80 y 90, con rasgos neoliberales hacia un modelo contra hegemónico, es denominado, en esta etapa, por sus impulsores en Venezuela como socialismo del siglo XXI. Según Giordani (2009) la transición en Venezuela, bajo una perspectiva socialista, es el proceso que conducirá a una revolución política es decir, al cambio en el modelo de desarrollo, para luego lograr la transformación productiva, es decir cambio del modelo de acumulación, que establezca las bases de una mayor justicia social para la mayoría de la población.

Para transformar el modelo de desarrollo es necesario el establecimiento de nuevas relaciones de poder frente al bloque hegemónico imperante. “Tales relaciones deben conllevar la creación de un bloque hegemónico alterno ligado a los intereses de los sectores populares y a los pequeños y medianos productores del campo y la ciudad” (Giordani, 2009:22). Y la transformación productiva estaría definida por:

“la modificación de la base productiva del país, buscando una mayor democratización del poder económico, el cambio en el rol del Estado para lograr que el proceso acumulativo se oriente a la satisfacción de necesidades básicas de la mayoría de la población y a la defensa de la soberanía, la incorporación de mecanismos de autogestión productiva a nivel colectivo, la utilización de una planificación democrática como mecanismo regulador de las relaciones productivas” (Giordani, 2009:22).

En este sentido, para cumplir con lo anterior, la propuesta socialista venezolana, se-

gún Rodríguez y Müller (2009) supone un conjunto de medidas que incluyen:

“1) El fortalecimiento del poder popular mediante el desarrollo efectivo de los consejos comunales, y el debilitamiento del papel de las viejas estructuras de poder centradas en los órganos de gobierno, regionales y locales, que han respondido a la idea de la democracia representativa; 2) El adelanto de un proceso de socialización incluyente, destinado a reforzar el espíritu nacional y conciencia ciudadana ... contar con un sistema educativo formal que permita el acceso al conocimiento científico y el dominio de las técnicas productivas; 3) la promoción de programas de investigación científica y tecnológica, mediante el establecimiento de centros de redes e investigadores ...; 4) el estímulo al desarrollo del aparato productivo, en una economía sustentable, a través de la creación de nuevas empresas públicas, comunitarias y privadas y el fortalecimiento de las existentes ...; 5) la implantación de una revolución agraria, no simplemente una reforma, incluyendo el desarrollo óptimo de la agroindustria, para aumentar la productividad de nuestros campos...; 6) la ampliación de los servicios de salud, educación, recreación, transporte, y de comercialización de los bienes de consumo esenciales, en calidad de espacios públicos, como un mecanismo para la construcción de la sociedad igualitaria, con patrones de consumo que no dependan de la distribución de la riqueza ...; 7) el establecimiento de fuertes impuestos progresivos que obliguen a los más beneficiados de la vida so-

cial a contribuir proporcionalmente a sus ganancias con el desarrollo de sus semejantes...; 8) el articular demandas igualitarias y libertarias de los movimientos sociales y populares nacionales, indoeuropeos y globales, admitiendo la diversidad de los actores...; 9) impulsar la participación de los ciudadanos y ciudadanas en la defensa militar del Estado...; 10) adelantar una política exterior que tenga como finalidad propiciar el multilateralismo, para construir un sistema legal internacional que garantice el derecho de los pueblos...” (Rodríguez y Müller, 2009: 33-34).

Todas estas medidas están en el discurso político de los gobernantes, de hecho, los autores citados en los párrafos anteriores, pertenecen al gabinete de gobierno del presidente Hugo Chávez.

En este contexto surge entonces el Proyecto Nacional Simón Bolívar, primer plan socialista, desarrollo económico y social 2007–2013, el cual, incluye dentro de sus lineamientos el desarrollo de los sistemas de transporte considerando que “los sistemas de transporte son instrumentos esenciales para mejorar la accesibilidad de la mayor parte del territorio nacional y por tanto clave para incrementar una sinergia socio-territorial sustentable y avanzar en la inclusión social” (Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela, 2007).

Como puede observarse, en los dos grandes planes de desarrollo para el proceso de transformación de Venezuela, se contemplan los sistemas de transporte masivo como una forma de contribuir a la inclusión social, y dadas algunas características incluyentes de los sistemas de transporte masivo, se puede

decir que la política expresada en los planes de desarrollo busca la inclusión social a través de la incorporación de sistemas de transporte masivo en Venezuela.

4. Sistemas de transporte masivo en Venezuela: ¿una política de inclusión social?

La política real del transporte urbano en Venezuela se ha centrado en el desarrollo de sistemas de transporte masivo en las principales ciudades del país tales como: la ciudad metropolitana de Caracas, Maracaibo, Valencia, Mérida, y Barquisimeto. La descripción y características de las obras realizadas se presentan en los párrafos siguientes.

Construcción de la línea 4 Metro de Caracas, que es una extensión de unas de las líneas del metro, se construyó en dirección paralela a la línea 1 existente ya que la misma no cubría oportunamente la demanda de la ciudad, según CAMETRO (2008), la línea tiene una extensión de 5,8 kilómetros con 4 estaciones y transporta aproximadamente 560 mil pasajeros diariamente, fue inaugurada en el mes de julio del año 2006.

La continuación de la línea 3, (tramo 2-fase 1), con una extensión de 5,97 kilómetros que permite integrar a los habitantes de una de las ciudades dormitorio como lo es los Valles del Tuy con la ciudad de Caracas, a través la una estación que conecta el Metro con el Sistema Ferroviario nacional en uno de los tramos que va hacia los Valles del Tuy. Fue inaugurada en enero de 2010 y transporta aproximadamente 260 mil pasajeros al día (CA Metro de Caracas, 2012a; Odebrecht Ingeniería y Construcción, s/f).

Inicio de la construcción de la línea 5 del Metro de Caracas, la cual contribuirá a descongestionar la línea 1, con una extensión

de 11,8 kms y 10 estaciones, y con capacidad para transportar 500 mil personas al día, se estima que se inaugure a finales del año 2015 (CA Metro de Caracas, 2012b).

El Metro los Teques, con una extensión de 9,5 kilómetros que conecta a esta ciudad dormitorio con la ciudad de Caracas, está conformada por 2 estaciones, fue inaugurado en noviembre de 2006, moviliza aproximadamente a 30 mil pasajeros al día, actualmente está en construcción la segunda línea, con una longitud de 12 km y se estima que transportará diariamente a más de 35 mil pasajeros (CA Metro los Teques, s/f).

Metrocable de San Agustín, en operaciones, inaugurado en diciembre de 2010, sistema integrado por 52 cabinas, con capacidad de diez personas (8 sentadas y 2 de pie), permitiendo así la movilización de mil 500 personas por hora y el traslado de 15.000 pasajeros diarios, beneficiando a unas 40.000 personas (CA Metro de Caracas, 2012c).

Proyecto sistema masivo Caracas Guarenas Guatire, se ejecutan desde 2007 las obras civiles en la construcción de pilotes, cabezales y vías de viaducto, se realizan la ingeniería conceptual, básica y de detalle en los tramos urbanos y suburbanos de la zona; se espera que con este sistema de transporte se movilicen 125 mil pasajeros por día y constará de 30 km (CA Metro de Caracas, 2012d).

El sistema de transporte masivo superficial Buscaracas que permitirá trasladar a los caraqueños de forma organizada, rápida y eficiente, concebido para transportar 650 mil usuarios al día y una extensión de 6,4 kilómetros de recorrido (MPPCIN, 2008).

En la Ciudad de Maracaibo se construye el Metro de Maracaibo, en el cual están previstas 4 líneas con una extensión total de aproximadamente 60 Kms, distribuidos en los corredores naturales de la ciudad y favoreciendo

a las zonas de menor acceso a los servicios tradicionales. Actualmente se encuentra en funcionamiento 6,5 kms, permitiendo la movilización de 2.500 usuarios al día (Empresa Socialista Metro de Maracaibo, 2012).

En la ciudad de Mérida se encuentra el Trolebus de Mérida, con una línea en funcionamiento, el trolebús continua su construcción. Conformado por 3 líneas, la línea 1 y 2 de longitud 30 Kms, que recorre la ciudad en sus ejes principales (TROMERCA, s/f).

Transbarca, el sistema de transporte masivo de la ciudad de Barquisimeto, beneficiará a más de un millón 200 mil personas, contará con dos estaciones centrales, tres subestaciones de transferencia y 39 subestaciones de embarque y desembarque, colocadas cada una de ellas a 500 metros de distancia, capacidad para transportar 145 pasajeros comprende un sistema de transporte de 27,63 kilómetros de longitud y un Terminal de Pasajeros "Estación Central Simón Bolívar" con un área de más de 120 mil metros cuadrados de construcción. (MPPCIN, 2008).

En la ciudad de Valencia se construye el sistema de transporte masivo: Metro de Valencia, la primera línea tiene un recorrido de 6,3 kilómetros, con siete estaciones la cual entró en funcionamiento en noviembre de 2006 con tres estaciones. Iniciativa que ha permitido el desplazamiento de más de cuatro millones de personas en el año 2007. Los vagones tienen capacidad para 250 pasajeros de los cuales 56 viajarán sentados (Minfra, 2008).

Con la finalidad de avanzar en la ejecución de los sistemas de transporte masivo y coordinarlos con la política nacional, se crea en mayo de 2011 la Comisión Técnica Coordinadora de los Sistemas de Transporte Masivo, adscrita al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Comunicaciones, presidida por el vice ministro de gestión de infraestruc-

tura e integrada por las personas que considere el ministerio (Asamblea Nacional, 2011).

Como se ha mencionado, las ciudades latinoamericanas se han caracterizado por sistemas de transporte público urbano ineficientes, lo que ocasiona que haya desigualdad social en el transporte. Para Cebolleda y Avellaneda (2008), son tres las variables fundamentales que condicionan las posibilidades de uso de los medios de transporte existentes en la ciudad: la cobertura territorial, la amplitud horaria y los costos de su utilización.

“Un sistema de transporte socialmente eficiente no solamente debe posibilitar que se pueda llegar a todos los rincones de la ciudad sino también que estos desplazamientos puedan ser llevados a cabo a cualquier hora del día, especialmente durante las horas de máxima actividad pero también en franjas horarias de baja demanda. Finalmente, para que un sistema de transporte pueda ser cualificado de eficiente, debe ser accesible a la población en términos económicos. Si los ciudadanos no pueden sufragar el coste del desplazamiento o éste les resulta muy costoso, no podremos hablar de un sistema de transporte eficiente” (Cebolleda y Avellaneda, 2008: 3).

Los sistemas de transporte masivo son fundamentales para hacer más accesible el transporte a las personas más necesitadas, quienes son los que más lo requieren para llegar a sus trabajos y servicios, en algunas ciudades el transporte representa hasta más de un 30% de los ingresos familiares de los sectores de escasos recursos (Lloyd, 2002).

De aquí la importancia de que los sistemas de transporte masivo se construyan atendiendo las demandas de las zonas donde habi-

ten las personas de escasos recursos y puedan ser trasladados a los centros de trabajo, comercio, educación, salud y recreación; y, además que las tarifas de éstos puedan ser subsidiadas. Por otro lado, es de vital importancia que todo el sistema de transporte esté articulado, tanto el transporte tradicional como el sistema de transporte masivo, con tarifas integradas para poder lograr la eficiencia del sistema y las personas puedan cubrir más espacio para su traslado al mismo costo.

En el caso venezolano, los sistemas de transporte masivo representan una inversión de 7.856,41 millones de dólares americanos, permitiendo la movilización de aproximadamente 3 millones de personas al día; además se están construyendo en sectores donde habitan las personas de escasos recursos, tal es el caso emblemático del Metro cable de San Agustín, cuyo proyecto no se justificaba económicamente pero beneficiaba a sectores de escasos recursos y asimismo se construyó. Por otro lado, actualmente las tarifas del metro de Caracas, el metro de Los Teques, el trolebús de Mérida, entre otros, son menores que las del transporte tradicional.

5. Conclusiones

La política formal de transporte urbano en Venezuela es la diseñada por los organismos multilaterales en el año 1991 en un sistema político con tendencia neoliberal, y aun sigue vigente en Venezuela a pesar de los cambios políticos impulsado por el gobierno nacional con un sistema político con tendencia social, sin embargo las acciones que se han llevado a cabo han sido el impulso a la construcción de sistemas de transporte masivo en las principales ciudades del país.

El gobierno nacional ha impulsado la construcción y ampliación de 10 sistemas de

transporte urbano masivo en las principales ciudades, 3 nuevas líneas del Metro de Caracas, el Metro de Maracaibo, el Metro de Los Teques, el Metro de Valencia, el Trolebús de Mérida, el Trolebús de Barquisimeto (Transbarca), y, el Metrocable de San Agustín (ubicado en la ciudad de Caracas). Una gran inversión que ha estado orientada en incluir a los sectores de menor poder adquisitivo, brindándole más cobertura territorial, accesibilidad en tiempo y espacio, y a una tarifa subsidiada para permitirle a estos igualdad de oportunidades para el traslado desde sus hogares a sus lugares de trabajo, salud, recreación entre otros.

A pesar de existir una política formal en materia de transporte urbano, diseñada bajo la asesoría de los organismos multilaterales, las acciones que ejecuta el gobierno nacional difiere de lo enunciado en la política, y estas acciones, si se operan como está previsto, contribuirá a la inclusión social en Venezuela.

Notas

1. Este proyecto Implica la consolidación del más moderno sistema de comunicación terrestre de Venezuela que tendrá la capacidad de movilizar en mil 548 trenes ó unidades cerca de 210 millones de pasajeros y una carga estimada de 190 millones de toneladas al año (Ministerio del Poder Popular para la Comunicación y la Información, 2010).
2. Este plan está compuesto por: a) El Plan Ferroviario Nacional, en donde se conformarán la red ferrocarrilera nacional; b) El Plan de vialidad nacional, que incluye la reparación y construcción de puentes, carreteras nacionales y nuevos tramos de autopistas; c) Vialidad Urbana; y, d) Equipamiento Urbano, que incluye proyectos dirigidos a las obras médico-asistenciales, educacionales, culturales, deportivas, etc. (Ministerio del Poder Popular para la Comunicación y la Información, 2010).

Bibliografía citada

- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela (2011). Resolución para la creación de la Comisión Técnica Coordinadora para los sistemas de Transporte Masivo. Gaceta Oficial 39.699 de fecha 20 de junio de 2011. Caracas.
- Ávila, Ana (2003). Transporte urbano e incluso social: elementos para políticas públicas. Brasília: IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasil.
- CAMETRO (2008). Proyectos del Metro. En: <http://www.metrodecarracas.com.ve/proyectos/ftecnica15.html>. Consultado: 23-07-2010.
- CAMETRO DE CARACAS (2012a). Obras y Proyectos. Disponible en: http://www.metrodecarracas.com.ve/obrasyproy/fichatec_13.html. Consultado: 27-08-2012.
- CAMETRO DE CARACAS (2012b). Obras y Proyectos. Disponible en: http://www.metrodecarracas.com.ve/obrasyproy/fichatec_15.html. Consultado: 27-08-2012.
- CAMETRO DE CARACAS (2012c). Obras y Proyectos. Disponible en: http://www.metrodecarracas.com.ve/obrasyproy/fichatec_m cable.html. Consultado: 28-08-2012.
- CAMETRO DE CARACAS (2012d). Obras y Proyectos. Disponible en: http://www.metrodecarracas.com.ve/obrasyproy/fichatec_guagua.html. Consultado: 28-08-2012.
- CA METRO LOS TEQUES (s/f). Metro los Teques. En: http://www.metrolosteques.gob.ve/index.php?option=com_content&view=article&id=98&Itemid=65. Consultado: 27-08-2012.

- Cebollada, Ángel y Avellaneda, Paul (2008). Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. En: Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona. 26-30 de mayo, España.
- Chávez, Hugo (2001). Líneas generales del Plan de desarrollo económico y social de la nación 2001-2007. En Presidencia de la República. Caracas, Venezuela.
- Empresa Socialista Metro de Maracaibo (2012). Origen y creación. En: <http://www.metrodemaracaibo.gob.ve/index.php/empresa/resenahistorica/origen-y-creacion>, Consultado: 28-08-2012.
- Figuerola, Oscar (2007). Políticas públicas de movilidad y transporte en América Latina. Movilidad Amable, Centro Transporte Sustentable de México.
- Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR). (2001a). Política Nacional de Transporte Urbano. Caracas, Venezuela.
- Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR). (2001b). Disponible en: www.fontur.gob.ve. Recuperado en Mayo de 2008.
- Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR). (2008). Proyectos de Fontur. En: <http://www.fontur.gov.ve/www/proyectos.php>
- Giordani, Jorge (2009). **La transición venezolana al socialismo**. Caracas, Venezuela: Vadell Hermanos Editores.
- Hidalgo, Darío (2005). Comparación de Alternativas de Transporte Público Masivo-Una Aproximación Conceptual. **Revista de Ingeniería**, núm. 21. Universidad de los Andes. Bogotá, Colombia. Pp. 94-105.
- Lloyd, Wright (2002). Opciones de transporte público masivo. Institute for transportation and development Policy. Eschborn.
- Miralles, Carmen (2002). Ciudad y transporte. El binomio imperfecto. Barcelona: Ariel.
- Ministerio del Poder Popular de la Comunicación e Información (MPPCIN) (2008). Metro cable de San Agustín. En: <http://www.venezuela.de.verdad.gob.ve/obras-del-gobierno-bolivariano/metro-cable-de-san-agustin-1041.html>. Consulta: Febrero 2009.
- Ministerio del Poder Popular para la Comunicación y la Información (MPPCIN). (2010). En: http://www.minci.gob.ve/noticias/1/188287/gobierno_bolivariano_ejecuta.html. Consulta: 24 de Mayo de 2010.
- Ministerio de Infraestructura (MINFRA). (2008). Logros de la revolución bolivariana. En: www.minfra.gob.ve. Consulta: Febrero 2009.
- Ocaña y Urdaneta (2005), Participación de los municipios en la formación de la Política Nacional de Transporte Urbano, en Revista Venezolana de Gerencia, N° 30, Abril-Junio 2005. Pp. 196-210.
- Odebrecht Ingeniería y Construcción, (s/f). Principales Obras. En: <http://www.ve.odebrecht.com/obras-linea3-metro-caracas.php>. Consultado el 27-08-2012.
- Pardo, Carlos (2009). Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las ciudades principales de América Latina. Cepal. Colección de documentos de proyectos. Publicación de las Naciones Unidas. Chile.
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2001). Líneas generales del plan de desarrollo económico y social

- 2001–2007. Presidencia de la República. Caracas, Venezuela.
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela. Proyecto Nacional Simón Bolívar (2007). Caracas, Venezuela. En: [http://www.mf.gov.ve/images/pdf/ PO AN/Proyecto%20Nacional %20Simon %20Bolivar.pdf](http://www.mf.gov.ve/images/pdf/POAN/Proyecto%20Nacional%20Simon%20Bolivar.pdf). Consulta: 26-08-2012.
- Rodríguez, Alí y Müller, Alberto (2009). Ideas socioeconómicas y políticas para debatir el socialismo venezolano. En M. López. Ideas para debatir el socialismo del siglo XXI. Editorial Alfa. Caracas, Venezuela. Pp. 22-35.
- Tromerca (s/f). Empresa. En: [http://www.tromerca.gob.ve/index.php?option=com _content&view=article&id=5&Itemid =19](http://www.tromerca.gob.ve/index.php?option=com_content&view=article&id=5&Itemid=19). Consultado: 28-08-2012.

ISSN 0798-2256
Depósito legal: pp 199102ZU46



MARACAIBO, ESTADO ZULIA, VENEZUELA



Vol. XX (5) Septiembre - Octubre, 2010