



Sistema para Declaración y Control del Aporte-Inversión en Ciencia, Tecnología e Innovación

Bienvenido(a) Sr(a). **Laudy Hernández**. Usted ingresó al Sistema como: **Beneficiario / Universidad Simón Bolívar**



APORTANTE/BENEF

PROYECTOS

[Agregar Proyecto](#)

[Consultar Proyectos](#)

USUARIOS DEL SISTEMA

### CONSULTA DE PROYECTO

#### BENEFICIARIO EJECUTOR

Universidad Simón Bolívar

#### ACTIVIDAD ARTICULO 42 DE LA LOCTI CON LA CUAL SE RELACIONA EL PROYECTO

8.a. Financiamiento a proyectos de investigación y desarrollo de carácter individual o realizados con participación de Universidades o Centros de Investigación y Desarrollo a través de convenios o contratos.

#### TITULO DEL PROYECTO

Elaboración de un Sistema de Información Geográfica (SIG) como Herramienta para el Diagnóstico Participativo del sistema de Transporte de la RMC

#### PROBLEMA DEL PROYECTO

La Región Capital (RC) donde se localiza Caracas, es el principal centro de actividades administrativas, financieras y de servicios del país. Esta región concentra, según el censo de año 2001, el 19,35% de la población total de Venezuela, aproximadamente 4.46 millones de habitantes. Está compuesta por tres entidades federales: el Estado Vargas, el Estado Miranda y el Distrito Capital. La mayor parte de esta población (4.26 millones) está emplazada en aproximadamente la mitad de la superficie la cual constituye la Sub-Región Metropolitana de Caracas (RMC). La mayor parte de las oportunidades de empleo de la RMC se localiza en el Área Metropolitana de Caracas (AMC), así como los servicios de escalas regional y nacional; por tanto, entre el AMC y el resto de la RMC existe una alta interacción. Como consecuencia, gran parte de la población que habita en otras zonas (Valles del Tuy, Altos Mirandinos, Litoral Central, Ciudad Fajardo) deben trasladarse a diario al AMC, lo que representa alto costos de viaje para la población, medidos en tiempo y dinero, debido a la baja oferta de accesibilidad y la baja calidad de los servicios de transporte público. La RMC presenta bajos niveles de conectividad, por tanto, una alta proporción de los viajes realizados entre distintos centros urbanos requiere cruzar el AMC. De la misma manera, el tránsito de paso (carga y pasajeros) de escala regional cruza la ciudad por no existir otras opciones apropiadas, afectando negativamente las condiciones del tránsito urbano. Por otro lado, el sistema de transporte público de la RMC no ofrece un servicio de calidad, capaz de atender adecuadamente las demandas de sus usuarios. Este sistema está constituido por el subsistema de transporte masivo, Metro, y el subsistema de transporte colectivo superficial. El servicio de transporte colectivo superficial sólo en el AMC es prestado por el metrobús y aproximadamente 200 operadoras privadas y dos públicas, la gran cantidad de operadoras y la ausencia de un ente controlador, aunado a la calidad de muchas de las unidades, dificultan la oferta de un servicio eficiente y de calidad. Con relación a la red vial, la mayor parte del sistema arterial principal del AMC permite una comunicación en el sentido este-oeste, pero las conexiones en sentido norte-sur se realizan a través de vías de menor jerarquía y baja capacidad. Esta configuración de la red junto con problemas de transición entre las distintas jerarquías funcionales de la vialidad, la inadecuada correspondencia entre la geometría de las vías y la función que cumplen –por ejemplo, calles diseñadas para cumplir una función local están soportando altos porcentajes de tránsito de paso- la falta de mantenimiento, la conducta inadecuada de los conductores, el estacionamiento en las vías públicas, son aspectos que contribuyen en la baja fluidez del tránsito en la ciudad. Por otra lado, las políticas de transporte urbano en Venezuela, y en particular en Caracas, han dado prioridad al uso del automóvil como modo de transporte, a pesar de algunas acciones concretadas como la construcción del metro y la reciente puesta en marcha del ferrocarril Caracas- Tuy Medio –sistema que aún no se encuentra funcionando a todo su capacidad, ni está adecuadamente integrado con el Metro de Caracas y el sistema de transporte colectivo superficial-. Por último, y no menos importante, el sistema de transporte peatonal presenta muy malas condiciones de calidad y seguridad y en las intersecciones la prioridad la tiene el vehículo automotor. En general, en los centros urbanos de la RMC la red peatonal presenta aceras angostas, con huecos, poca continuidad, pobre iluminación y pocos equipamientos para el peatón. Alrededor de las estaciones de metro,

estaciones de autobuses y en áreas comerciales, los espacios públicos y aceras son invadidos por buhoneros. En las urbanizaciones destinadas a hogares de ingresos medios y altos el sistema peatonal está compuesto por aceras angostas a veces de buena calidad, pero con poca disponibilidad de equipamientos. El sistema peatonal en los barrios de población pobre se caracteriza por presentar por muy baja calidad. Las veredas son angostas, discontinuas, oscuras y no disponen de equipamientos. En este contexto los entes involucrados en el tema así como distintas universidades han realizado o contratado diagnósticos y estudios de transporte en la búsqueda de soluciones a la problemática del transporte de la RMC. Muchas de las propuestas no se han llevado a cabo por distintos motivos, pero constituyen una base de datos y referencias de alto valor profesional y técnico que sirven, con el apoyo de expertos y representantes de las instituciones involucradas, de base de discusión para definir soluciones concretas al problema del transporte en la RMC. Tomando en cuenta los conflictos que confrontan los ciudadanos venezolanos con relación a la dotación de los servicios públicos y el sistema de transporte en las áreas urbanas y la incidencia de esta problemática en la construcción de nuevas áreas residenciales que dispongan de una adecuada calidad urbana, el Instituto de Estudios Regionales y Urbanos (IERU) de la Universidad Simón Bolívar (USB) ha propuesto consolidar los proyectos existentes del sistema de transporte en el ámbito territorial de la Región Metropolitana de Caracas (RMC), que hayan sido realizados por los entes públicos y privados involucrados en la búsqueda de soluciones en esta área. Se propone como herramienta innovadora de trabajo para un diagnóstico, la elaboración de un Sistema de Información Geográfica (SIG) que permita estandarizar la información existente en distintos formatos, de manera de facilitar el acceso a la información. También se propone que, con base a la información recolectada y estandarizada en el SIG, se promueva la participación a través de entrevistas y discusión en mesas de trabajo, de los actores principales del sector público, privado y expertos en el área. Estas discusiones representan también una innovadora forma de elaborar un diagnóstico de esta índole, puesto que la participación de actores claves avalaría desde un inicio los resultados del mismo para las futuras propuestas. Este estudio permitirá definir las principales restricciones y potencialidades del sistema de transporte de la RMC consensuadas con los actores primordiales. El resultado del estudio, sentará las bases para un estudio posterior en el cual se definirán las propuestas de solución a los principales problemas del sistema de transporte de la RMC, y por último formular un papel de trabajo.

#### **OBJETIVOS DEL PROYECTO**

Considerando como fuente de información los estudios de transporte para la Región Metropolitana de Caracas existentes en los organismos públicos y oficinas privadas, se pretende:

- Estandarizar la información proveniente de distintas fuentes documentales en un Sistema de Información Geográfica (SIG) – Complementar la información procesada en el SIG, con entrevistas y mesas de trabajo donde participen expertos y representantes de entes públicos y privados, identificando entre todos los actores las principales restricciones y potencialidades del sistema de transporte de la RMC, lo cual producirá el Diagnóstico de la situación del sistema de transporte en la RMC.

#### **ACTIVIDADES DEL PROYECTO**

Fase I. Recopilación y procesamiento de la Información documental en el Sistema de Información Geográfica (SIG). I.1- Programación I.2- Levantamiento y procesamiento de la Información en SIG Fase II. Diagnóstico con participación de actores claves, teniendo como insumo el SIG realizado en la fase anterior, y la información existente en los organismos públicos y oficinas privadas especializadas que tengan estudios sobre el tema. II.1- Realización de Taller y entrevistas II.2- Elaboración del diagnóstico

#### **PRODUCTOS DEL PROYECTO**

Fase I: Información recolectada en fichas que serán elaboradas y el SIG Fase II: Documento de diagnóstico modificado con base en los resultados del taller y las entrevistas que serán realizadas a expertos.

#### **DEPENDENCIA RESPONSABLE DEL PROYECTO DENTRO DEL BENEFICIARIO EJECUTOR**

Fundación de Investigación y Desarrollo de la Universidad Simón Bolívar - FUNINDES USB

#### **FECHA INICIO**

15/10/2007

#### **FECHA FIN**

15/01/2008

#### **MONTO DEL PROYECTO**

99.055.498,77

Aceptar

Imprimir

Copyright © 2006 ONCTI. Todos los derechos reservados. Aplicación desarrollada por <http://www.fii.org>