

Ana Laura MORAIS

Transportarse...piensan algunos que la situación ideal sería lo instantáneo, desear estar y, con un pequeño movimiento de nariz, aparecer en el lugar de destino, sin esperas, sin molestias, sin costo, sin humos y sin ruido. Calidad de vida.

¿Cómo serían entonces nuestras ciudades, liberadas de la presión del tráfico y con sus espacios de circulación "recuperados" para otras actividades? Probablemente entonces, usar los modos de transporte tradicionales pasaría a ser una actividad recreativa o deportiva, recomendada para combatir el terrible estrés causado por la ubicuidad, por la desaparición del cotidiano descubrimiento de nuestro entorno, del contacto con los otros, de todas las percepciones y vivencias que sucedían mientras íbamos y veníamos.

Nuestra condición humana o al menos el estadio de desarrollo que hemos alcanzado hasta el presente nos aleja de esta utopía (o antiutopía, según se quiera ver). Si bien hemos logrado formas de comunicación intangibles, todavía necesitamos movilizarnos cotidianamente para desarrollar nuestras actividades y en consecuencia el transporte sigue siendo parte importante de nuestras vidas y los sistemas de transporte siguen siendo elementos fundamentales en la estructuración de nuestros territorios. Nuestra manera de vivir y la calidad de vida depende hoy más que nunca y en forma determinante, de la naturaleza y calidad de nuestros sistemas de transporte, los grandes facilitadores de las interacciones humanas.

Sin embargo, las importantes y crecientes externalidades negativas generadas por la operación de los sistemas de transporte (alto consumo energético, contaminación atmosférica, sónica y estética, accidentes) establecen la paradójica situación, sobre todo en las grandes concentraciones urbanas, de empezar a ver a los sistemas de transporte como amenaza para la calidad de vida, en especial al auto particular, que por su limitada capacidad de transporte es notoriamente menos eficiente que los modos colectivos.

La calidad de vida, impensable sin transporte, es al mismo tiempo amenazada por éste, como en nuestra utopía inicial, pero al revés. Y nos abocamos entonces a la eterna búsqueda de los equilibrios.

En este contexto, se evidencia a nivel mundial la preocupación por establecer preceptos básicos que orienten esa búsqueda ayudando a plantear políticas de transporte compatibles con el otro gran reto de la humanidad, el del desarrollo sustentable, definido como el balance entre servir al desarrollo económico, proteger el ambiente y garantizar la calidad de vida futura.

Entendido en estos términos, un adecuado manejo del transporte debería estar orientado, como apuntan Carruthers y Lawson,¹ por los siguientes cuatro principios, sobre los que efectivamente se concentra el debate sobre el tema en la actualidad:

- Administrar la demanda de transporte racionalizando las tendencias de viajar y promoviendo la utilización del transporte público.
- Hacer más efectivo el uso de la infraestructura existente.

- Minimizar el impacto del transporte sobre el ambiente.
- Promover calidad y equidad en los servicios de transporte

La materialización de estos principios implica el ejercicio sistemático de labores de planificación y gestión del transporte urbano realizadas con visión integradora, tanto en lo que respecta a los modos de transporte, como a los agentes involucrados, así como a los otros aspectos que constituyen el sistema urbano, todo ello en un marco de concertación entre sector público y el privado y de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno.

No es un ejercicio obvio en ningún contexto, en el mundo entero se sigue discutiendo sobre la conveniencia de los abordajes integrados. Por citar un ejemplo, Buchan² considera entre los primeros objetivos a contemplar para una nueva política de transporte en Gran Bretaña, el de coordinar la planificación del transporte con la planificación de los usos del suelo y la económica a fin de racionalizar las necesidades globales de viajar.

En realidades como la nuestra, es un ejercicio particularmente arduo ya que se vienen arrastrando déficit añejos, tanto de infraestructuras como de políticas, así como formas de proceder más sustentadas por el dinero, que por el ingenio y la disciplina.

Como ya he señalado en otras publicaciones, en Venezuela hasta 1990 la planificación del transporte, o más bien las actuaciones en esta materia, fueron fundamentalmente realizadas o conducidas por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y

se caracterizaron por un fuerte énfasis hacia la vialidad. El transporte público urbano de pasajeros tuvo un tratamiento secundario, con políticas poco coherentes, ausentes de globalidad en cuanto al tratamiento de los diferentes modos involucrados y además sin continuidad en las diferentes administraciones. La participación de los gobiernos locales fue poco significativa, debido tanto a problemas legales de concurrencia de competencias, como por falta de recursos económicos y técnicos.

La profunda crisis económica que hemos estado sufriendo desde los ochenta y que en materia de transporte se ha traducido en una reducción brutal de las inversiones en infraestructura ha puesto de manifiesto la necesidad de abordar la problemática de transporte de un modo distinto. El gobierno nacional promueve a partir de 1990 un proceso de descentralización de competencias hacia los gobiernos regionales y locales. Los municipios pasan a tener la posibilidad de actuar en materia de transporte más directamente, pero con fuertes restricciones técnicas y presupuestarias. Se crea entonces la Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano (Fontur), organismo ejecutor del Programa Nacional de Transporte Urbano, respaldado económicamente por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y cuyo énfasis es el transporte público de pasajeros.

A través de esta institución se han proporcionado recursos a las municipalidades, para infraestructura de transporte y tránsito, y se ha apoyado a los operadores de transporte público en la renovación de la flota de vehículos. Así mismo, Fontur ha

1/ Carruthers, Donald; Lawson, Grahame (1995), The contribution of Transport to the quality of life in "Urban Transport", *Proceedings of the Institution of Civil Engineers Conference* held in Birmingham on 9-10 March 1995, Thomas Telford Publications, London.

2/ Buchan, Keith (1992), Enhancing the Quality of Life, in Roberts, J. (ed.), *Travel Sickness: The Need for a Sustainable Transport Policy for Britain*, Lawrence and Wishart: London.

asistido y asesorado técnicamente a los municipios en materia de planificación, organización y regulación del transporte público.

En la práctica, a mi entender, las intervenciones de este organismo han estado por debajo de las aspiraciones iniciales, fundamentalmente en lo que se refiere al ordenamiento del transporte público. Por ejemplo, el "Programa de Flota" se ha realizado y continúa haciéndose al revés de lo que la lógica y la técnica indican: los particulares que acuden a solicitar financiamiento son los que proveen las estimaciones de demanda y las autoridades (alcaldías, Ministerio de Infraestructura y Fontur) no tienen la información general para refrendar esas estimaciones. Sin embargo, Fontur es perfectible y su existencia sigue significando una oportunidad interesante para el mejoramiento del transporte urbano en general.

De hecho en muchas ciudades del país se han realizado desde 1991 diferentes estudios de transporte, desde análisis de problemas muy puntuales, hasta estudios integrales de transporte, lo que sin duda constituye un punto de partida para el desarrollo de la planificación del transporte urbano, como actividad sistemática por parte de los gobiernos locales.

Lamentablemente, en la gran mayoría de los casos no ha existido una vinculación con los planes urbanos, bien por desfase temporal, o bien por franco desinterés de alguna de las partes. Los planes urbanos, a su vez, se caracterizan por tener aproximaciones metodológicas en las que corrientemente se condena el tratamiento del transporte a una condición casi contextual, restándole seriedad y posibilidad de trascendencia a las propuestas.

La separación entre la planificación urbana y la del transporte, práctica en la que no tenemos la exclusividad, es a mi juicio una herencia de la sectorización disciplinaria que caracterizó el abordaje de los problemas urbanos en la posguerra y que si bien desde los tempranos años sesenta empezó a ser cuestionada, tiene una fuerte inercia difícil de vencer, a pesar de que incluso existe en el país formación universitaria de pregrado y postgrado

donde prevalece la concepción integral del urbanismo y la correspondiente actuación multidisciplinaria.

Pero nuestras limitaciones para ir adecuando el transporte en el país, trascienden lo metodológico. La incapacidad de coordinación interinstitucional de los organismos competentes, tanto a nivel nacional como local, así como sus estructuras de gastos cada vez menos orientadas a las inversiones, contribuyen notoriamente a la no concreción de las acciones recomendadas en los estudios que se realizan.

A pesar de todo, creo que en Venezuela en los últimos años el transporte está recuperando su rol protagónico. Veo que hoy por hoy, se habla más de la necesidad de la planificación, gestión y control del transporte, se discute más acerca de cómo promover el transporte público, se reconoce con más frecuencia los errores pasados y presentes, se escribe más sobre el tema en los periódicos, y los ciudadanos están más informados. Evidentemente que en el paso del discurso a la acción no somos todo lo exitosos que deberíamos y basta una mirada por nuestras principales ciudades para darnos cuenta de cuánto falta por hacer.

Desde el punto de vista académico, las dos principales universidades que imparten postgrados en transporte (UCV y USB) hemos confrontado la necesidad de revisar nuestros programas y adaptarlos tanto a la nueva realidad socioeconómica de los estudiantes, como a las nuevas demandas formativas del país, representadas fundamentalmente por los gobiernos locales que poco a poco están intentando ejercer sus competencias sobre la materia. Esto nos ha obligado, así mismo, a realizar un balance de lo que producimos en materia de investigación y consultoría en transporte y volcarnos a participar más agresivamente en estos ámbitos, muchas veces en colaboración con colegas extranjeros, a fin de promover los intercambios y aprender de ellos.

En este contexto surge la idea de dedicar un número de la revista Urbana, el último del siglo, al tema del transporte y hacerlo

coincidir con la realización en Venezuela del X Congreso Latinoamericano de Transporte Público Urbano.

Para el presente número se han seleccionado cinco artículos arbitrados, dos reflexiones y un estudio de casos. Así mismo se presentan las crónicas referentes a los tres eventos de transporte a celebrarse en Venezuela en los próximos meses: el X CLATPU (diciembre de 1999), el XI Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito y Transporte (noviembre del 2000), y las VI Jornadas de Transporte y Vialidad (junio del 2000). El énfasis de los trabajos considerados se sitúa en el transporte urbano, pero abordando aspectos diversos, en un contexto fundamentalmente iberoamericano. A continuación se presenta una síntesis de cada uno de los artículos arbitrados seleccionados.

Echeverry y Yamashita plantean una metodología para el análisis del efecto de la reglamentación del uso del suelo en la gestión de la demanda de transporte, basada en la aplicación de un modelo de asignación por equilibrio, con demanda elástica, para el caso del transporte privado en la ciudad de Maturín, Venezuela. El trabajo confirma que la capacidad máxima de la vialidad está afectada por la localización y densidad de las actividades urbanas y que por lo tanto la búsqueda de un mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes puede lograrse por la vía de una adecuada política de usos del suelo.

Contreras y Medeiros discuten las relaciones entre las economías de escala y el proceso de concentración empresarial y cómo estas relaciones afectan el comportamiento del mercado de autobuses urbanos. El análisis conceptual se utiliza para examinar el efecto de los cambios reglamentarios en los mercados de transporte de Gran Bretaña y Brasil. El trabajo apunta a que tanto el ambiente reglamentario como las estrategias empresariales influyen en la naturaleza de los desarrollos futuros del mercado y de la industria de autobuses urbanos.

Robusté y Pérez, en el marco de una caracterización del sistema de transporte público urbano y del sistema tarifario vigente en Barcelona, España, proponen y prueban una metodología para

la generación y evaluación de alternativas de integración tarifaria. Tanto la metodología desarrollada como los elementos que componen las propuestas de integración se basan en el reconocimiento de la complejidad administrativa-territorial del área en estudio, y en la conciliación de los intereses económicos de usuarios, operadores y administradores.

De la Barra, Añez y Pérez proponen, como enfoque alternativo al tradicional modelo de asignación por equilibrio, un modelo de asignación probabilística, que constituye una extensión de la teoría de la utilidad aleatoria al fenómeno de asignación a redes multimodales incluyendo transferencias, en el cual se procura superar los problemas básicos que han limitado el uso del modelo logit en la asignación de viajes. El trabajo explica las características generales de ambos enfoques, y las ventajas del nuevo modelo sobre el modelo de equilibrio.

Salomón presenta una propuesta metodológica para la planificación y diseño de terminales urbanos de transporte público en la que se complementan los estudios tradicionales urbanísticos y de transporte, con el análisis de la conducta y percepción de usuarios pasajeros y operadores, a fin de definir criterios espaciales y operativos reguladores del diseño acordes con las características del área urbana evaluada. Los índices resultantes constituyen el punto de partida para el desarrollo de una metodología de evaluación del nivel de servicio de un terminal.

Consideramos que la divulgación de los desarrollos que se están haciendo en la materia, tanto en Venezuela como en el mundo, constituye un aporte fundamental para el proceso de transformación del transporte en el país, además de significar un estímulo para quienes se ocupan de su estudio. Estamos confiados que de ahora en adelante el transporte será un tópico siempre presente en nuestras publicaciones.