



IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LOS VEHÍCULOS DE CARGA “PERRERAS” EN VENEZUELA CON ÉNFASIS EN VARGAS

¹Carmen Janeth Padrón

Universidad Simón Bolívar

Departamento de Tecnología de Servicios

Catía la Mar- Venezuela

e-mail: carmenpadron@usb.ve

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0512-9199>

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Carmen Janeth Padrón (2020): “Impacto Económico y Social de los Vehículos de Carga “Perreras” en Venezuela con énfasis en Vargas”, Revista Caribeña de Ciencias Sociales (junio 2020). En línea:

<https://www.eumed.net/rev/caribe/2020/06/transporte-urbano-venezuela.html>

<http://hdl.handle.net/20.500.11763/caribe2006transporte-urbano-venezuela>

Resumen

En este artículo se pretende analizar el impacto económico y social de los vehículos de carga “Perreras” como medio de transporte público implementadas en Venezuela con énfasis en el estado Vargas, por la Alcaldía de Vargas según lo establecido por la vía decreto 13-18, dichos vehículos fueron habilitados, de manera transitoria y excepcional, dada la recesión económica en el país y del transporte con una vigencia de 90 días prorrogables, como unidades que reúnen las condiciones para prestar el servicio de transporte colectivo. Dentro de la metodología utilizada se realizó una investigación de campo con información obtenida de entrevistas estructuradas a los usuarios de este tipo de vehículos, fuentes digitales en la Web, así como entes relacionados con la temática. Finalmente, no se encontró información sobre un concepto teórico y sustentado por algún autor que definiera lo que es una “Perrera”, por otro lado, estos vehículos están clasificados como de carga y no están aptos para tal fin como por puestos, ni autorizados ante la Ley y el Reglamento de Transporte Terrestre venezolano. Aunque, generó beneficios económicos y sociales a los usuarios momentáneamente dada la recesión económica del transporte público en el país, por su alta capacidad de transportar una gran cantidad de pasajeros, gratuito, entre otros.

Palabras claves: Transporte público conocido como Perreras, Transporte público en Venezuela, Ventajas y desventajas del transporte público en Vargas, recesión económica.

Clasificación JEL: R40, R41

¹ Magister en Transporte Urbano graduada en el año 2017 en la Universidad Simón Bolívar. Candidata en el Doctorado de Desarrollo Sustentable en la Universidad Simón Bolívar. Licenciada en Administración Mención: Mercadeo graduada en el año 2001 en la Universidad Simón Rodríguez, Núcleo: los Teques. Actualmente profesora Agregada y Coordinadora de las Carreras Administración del Transporte y Organización Empresarial en la Universidad Simón Bolívar Sede Litoral.

Abstract

This article intends to analyze the economic and social impact of “kennel” cargo vehicles as a means of public transport implemented in Venezuela with an emphasis on the Vargas state, by the Mayor's Office of Vargas as established by decree 13-18. These vehicles were enabled, temporarily and exceptionally, given the economic recession in the country and transport with a validity of 90 days, as units that meet the conditions to provide the collective transport service. Within the methodology used, a field investigation was carried out with information obtained from structured interviews with users of this type of vehicles, digital sources on the Web, as well as entities related to the subject. Finally, no information was found on a theoretical concept and supported by an author who defined what a “Kennel” is, on the other hand, these vehicles are classified as cargo and are not suitable for such purpose as by positions, nor authorized before the Venezuelan Land Transportation Law and Regulations. Although, it generated economic and social benefits to users momentarily given the economic recession of public transport in the country, due to its high capacity to transport a large number of passengers, free, among others.

Keywords: Public transport in Venezuela, Advantages and disadvantages of public transport in Vargas, Public transport known as Kennels, economic recession.

1. Introducción

El transporte juega un rol crucial en la economía; siendo un factor clave en la determinación de costos para los diferentes bienes y servicios que se comercializan en un mercado cada vez más exigente y cambiante. Su rol en la industria es de suma importancia para el traslado de insumos, materias primas, productos terminados y personas en territorios nacionales e internacionales. Por tanto, es una realidad que el transporte se ha convertido en una industria estratégica para una economía mundializada, así como para las ciudades que demanda mayores facilidades para la movilidad de las personas y las mercancías propiciando canales de comunicación, entre otros.

En lo que respecta, al transporte público o en común es el termino aplicado al transporte colectivo de pasajeros, es deber de todo estado garantizar que así sea y es el llamado que desde todas las naciones se está haciendo a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) dentro de las metas de objetivo 11.2: “de aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, entre otros, para ciudades más amables y sanas” (CEPAL 2018).

En este sentido, el transporte público urbano es un servicio primordial para toda ciudad; como enlace entre las personas y el lugar en el que se quiere estar. Este medio, no produce bienes de consumo tangibles, pero hace posible que éstos se produzcan al trasladar diariamente a millones de trabajadores; no educa, pero lleva hasta los centros de estudio a miles de estudiantes; no proporciona diversión ni esparcimiento, pero apoya y hace posible el desarrollo de estas actividades (Molinero y Sánchez, 1998).

Por otro lado, en el sistema de transporte público intervienen los procesos de planeación, diseño, operación, administración y control, pero unos de los más descuidados, por lo menos en Venezuela, es el de la planeación, pues, existe un deterioro acelerado de las unidades de

transporte en general en el país por falta de repuestos, no se toman en cuenta la programación de itinerarios (intervalo, frecuencia de servicio, tiempo de recorrido y tiempo de terminal), entre otros.

El transporte público en Venezuela es un servicio público colectivo en manos de particulares con fuertes intereses económicos, agrupados por cooperativas (que agrupan a una gran multitud de propietarios de vehículos que se afilian a una empresa en particular, para poder operar sus vehículos en las rutas de dicha empresa) y muchas veces subsidiado por el gobierno, es decir el estado es el ente regulador, a través del Ministerio del Poder Popular para el Transporte Terrestre (MPPTT) encargado de trazar las políticas públicas del transporte terrestre y el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT) de llevar el Registro Nacional de Transporte Terrestre y llevar estadísticas y dispositivos para el control del tránsito, entre otros.

Aunque en la realidad, ocurre lo contrario dado que en la mayoría de los casos los conductores del transporte público, luchan entre sí para movilizar la mayor cantidad de usuarios, sin importar los tiempos de recorrido, irrespetan las tarifas establecidas por el gobierno, así como incumplen con el Programa Nacional de Subsidio al Pasaje Preferencial Estudiantil implementado por la Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR), adultos mayores y personas con discapacidad, pues pagan pasaje completo, operando a velocidades peligrosas y pasando por alto la programación de rutas.

Además, el sistema de transporte terrestre venezolano debería estar precedido por estudios de impacto vial y con integración física, operativa y tarifaria con los diferentes medios de transporte existentes en el país (bus, metro, ferrocarril, metrocable (es un sistema de teleférico integrado al Metro de Caracas), entre otros) de manera articulada, armónica y coherente con los diferentes actores, operadores, autoridad pública y usuarios, a fin de lograr un sistema moderno, más rápido, mejor servicio, para que los usuarios se trasladen desde un origen hasta su destino, de forma competitiva, y no empírica.

En el presente artículo, se presenta la problemática del transporte público colectivo a nivel general de Venezuela, y especialmente se va analizar el impacto económico y social del uso de los vehículos de carga “Perreras” implementadas en el estado Vargas-Venezuela como medio de transporte público, que emerge como una alternativa para dar solución a los principales problemas de movilidad que presentan muchas ciudades del país, sobre todo en las horas de máxima demanda conocidas como “*horas pico*” en las que gran cantidad de usuarios se movilizan hacia o desde sus hogares, estudios o jornada laboral. En esta parte se describirá la situación actual de la recesión económica del transporte público en Venezuela - estado Vargas, que son las “Perreras”, ventajas y desventajas, y determinar la fase de implementación del uso de estos vehículos de carga como servicio de transporte público colectivo, utilizadas a nivel nacional en el país.

2. Objetivo general

- Analizar el impacto económico y social del uso de los vehículos de carga “Perreras” como medio de transporte público implementadas en Venezuela y el estado Vargas.

3. Objetivo específicos

- Diagnosticar la situación actual del transporte público en Venezuela con énfasis en el estado Vargas.
- Identificar las ventajas y desventajas del uso de los vehículos de carga llamados “Perreras” como medio de transporte público.
- Evaluar la fase de implementación del uso de los vehículos de carga “Perreras” como servicio del sistema de transporte público en Venezuela y el estado Vargas.

4. Situación actual del transporte público en Venezuela con énfasis en el estado Vargas

El modelo de sistema de Transporte Público Urbano (TPU) entendido por Vuchic (2007), incluye los sistemas de transporte interurbano y viajes intrarregionales, utilizados por todas las personas, las cuales cancelan una tarifa establecida, operando en rutas específicas, horarios fijos, los cuales contienen autobuses, trenes ligeros, metro, taxis, entre otros. El sistema TPU que se presenta en Venezuela desde la década de los años 80, con base en el vehículo particular, tiene serias consecuencias de externalidades negativas para las ciudades de acuerdo con el Programa de Educación Acción en Derechos Humanos (PROVEA, 2016) como: congestión crónica, desarticulado, atomizado, sin mantenimiento e integración, siniestros viales además del deterioro de la red vial existente, ante la incapacidad financiera del Estado para dotar de flotas nuevas de vehículos destinados para el transporte público, espacio para la circulación y el estacionamiento de vehículos, al mismo ritmo de crecimiento de la demanda de viajes y del parque automotor.

Es decir, el mercado del transporte en todos sus modos (terrestre, aéreo, marítimo y ferrocarril) en Venezuela está atravesando una recesión económica profunda y que requiere de cambios sustanciales inmediatos, pues en el ámbito terrestre el 90% de la flota de autobuses y vehículos particulares están paralizados ante la imposibilidad de sufragar los altos costos de los repuestos, cauchos y baterías, pérdida del poder adquisitivo, inflación, caída de la economía, entre otras razones y sin la posibilidad de obtener facilidades para comprarlos nuevos e incluso reponer los que se encuentran en mal estado (FAVENPA, 2017).

De igual forma, el transporte urbano en Venezuela presenta caída en la movilidad y accesibilidad, degradación de las condiciones ambientales y altos índices de siniestros viales de un 24% (Padrón, 2017:112), y a esto se le suma la recesión económica del transporte público. Donde, en la mayoría de las ciudades venezolanas los desplazamientos se realizan siguiendo una distribución de 60% en vehículos públicos y 40% en vehículos privados, ocupando este último la mayor parte de las vías de circulación. Por otro lado, existe una política económica insostenible de subsidios incompletos, de tarifas muy por debajo de los costos, de

regulaciones para la importación de repuestos y de políticas públicas espasmódicas que solo son paños calientes que no resuelven los problemas fundamentales.

Otras, de las fallas en el sistema de transporte público superficial venezolano las resume y afirma las Organizaciones de la Sociedad Civil en Venezuela según el Observatorio de Seguridad Vial Venezuela (OSVZLA, 2017) existen pocas unidades para cubrir la demanda de usuarios, la mayoría están en mal estado, con horarios limitados para prestar el servicio nocturno, motivado principalmente por la falta de seguridad ciudadana, incumplimiento de las rutas, incidencia de robos a diarios en las unidades a chóferes y pasajeros.

En este sentido, se tomó como objeto de estudio el estado Vargas por poseer un único municipio autónomo y 11 parroquias civiles. Sus principales ciudades son: La Guaira, Caraballeda, Maiquetía., Catia La Mar, El Junko, Carayaca, Naiguatá, Macuto, Carlos Soublette y Raúl Leoni, considerado la puerta de entrada del país, ya que en ella se ubica uno de los puertos y los aeropuertos más importantes de la nación dependiendo del Área Metropolitana de Caracas (AMC). Es importante mencionar, que entre los aspectos demográficos Vargas posee una población estimada para el año 2017 de 410.589 de habitantes según el Instituto Nacional de Estadística (INE; 2017).

En lo que respecta, a la situación del transporte público en el estado Vargas está mermando cada día, pues no se ve mejoras según el Diario La Verdad de Vargas (Octubre, 2018) informó que de 1.200 carros de las rutas extraurbana Caracas-La Guaira, urbana Caribe-Catia la Mar y Montesano-Caribe y troncales, solo 600 vehículos aproximadamente se mantienen operativos, de los cuales 494 busetas en la urbana, mientras que en la suburbana eran 280 y de esas solo quedan 60 prestando servicio en la ruta urbana, advirtió el presidente de la Cámara de Transporte de Vargas (CETRAVARGAS), Douglas Sequera y Sergio Cárdenas, presidente del Bloque Unido de Transporte, quienes manifestaron que las fallas principalmente recaen en el suministro de aceite lo que ha agudizado el déficit del servicio en el estado. Otra problemática, que se presenta en el transporte público es que muchos no están afiliados a ninguna operadora o cooperativa, es decir reina la informalidad en el sector transporte o simplemente incumple los decretos normativos que el gobierno han establecidos recientemente), entre otros.

También, en Vargas según Valdez (2019) recientemente se incorporaron 21 unidades Yutong para optimizar el servicio de transporte publico provistas por el Gobierno del presidente Nicolás Maduro Moros del convenio suscrito por el gobierno nacional con el gobierno de China. Sin embargo, estos buses están integrados como una Ruta Solidaria que cobrarían la mitad del pasaje, hecho que no se cumple según indagaciones de la investigadora y la mayoría termina paralizada por no contemplar la garantía de suministro de autopartes y sin poder atender la gran demanda de usuarios.

Por otro lado, en el estado Vargas dada la aguda recesión económica del transporte público se implementaron (9) vehículos 350 de carga denominados popularmente por el pueblo o usuarios del transporte público como “Perreras”, “Guagua” o “Las Terán” en honor al Alcalde

José Alejandro Terán dado que durante su gestión fue que entraron con vigencia bajo el Instituto Municipal de Vialidad y Transporte Colectivo de Vargas (IMVITRACV), como el responsable de ejecutar las inspecciones de estas unidades, para su debida certificación y autorización según lo establecido por la vía decreto 13-18, cuyo decreto de acuerdo con la investigadora no tuvo acceso a dicho documento y estos vehículos fueron habilitados de manera transitoria y excepcional, con una vigencia de 90 día prorrogables, como unidades que según estos entes reúnen las condiciones para prestar el servicio de transporte colectivo, a los fines de garantizar el acceso oportuno a los usuarios en funcionamiento. Esté medio, es relativamente reciente de manera transitoria desde junio de 2018, funciona como rutas alimentadoras de manera informal desde Catia la Mar hasta Caribe y sus alrededores: Mamo, Las Tunitas y Arrecife.

Por otro lado, los transportistas del estado Vargas, piden al Gobernador y a la Alcaldía reconsiderar los montos por multas tipificados en la Ley de Reforma Parcial y la Ley de Convivencia Ciudadana del estado Vargas, Número 1304 extraordinaria del 24 de abril de 2019, cuyo ámbito de competencia es:

Artículo 1. El objeto de esta ley es regular y consolidar las bases de la convivencia ciudadana, entendida ésta como el comportamiento cívico, el respeto a la vida colectiva pacífica, a los derechos y deberes de los ciudadanos, a su relación mutua y su interrelación con los espacios públicos y privados del estado Vargas, bajo los principios y garantías constitucionales.

Aunque, ya esta ley tiene vigencia desde el año 2011, su ejecución se le dio mayor énfasis es a partir del año 2017, generalmente se aplica más es en lo referente de la Convivencia en los Medios de Transporte tipificado en su Capítulo III específicamente desde el Art. 33 al 39, para meter en cintura a todos los infractores, por los altos índices de siniestralidad por traumatismo en Vargas sobre todo los fines de semana o en zafra, para prevenir este tipo de acontecimiento, asimismo ya cuentan con el despliegue de más de 500 policías de Vargas, muchos transportistas también han sido sancionados por el cobro excesivo de la tarifa del pasaje acordado.

De igual manera, reconocen que con lo recaudado con la Ley de Convivencia estos fondos van a ir a la policía de Vargas para la recuperación de patrullas, grúas, y otros equipos, pero el hecho de que son muy elevadas, están haciendo que el transportista se guarde, porque tiene miedo que lo paren por no llevar el cinturón de seguridad en una buseta que tiene 57 años rodando en Vargas sin cinturón; además de que el chofer debe cobrar y demás, por nombrar algunas de las faltas. Además, amenazan a los conductores con expropiación de sus unidades y precisan que a la fecha van 19 conductores de distintas líneas presentados ante los Tribunales. Igualmente, muchos choferes, sobre todo de la ruta Caracas-La Guaira, han migrado a otras rutas de Guarenas, Valles del Tuy, Táchira, Valencia, Maracay, Cumaná. Todo por el acoso.

Aunque ante este panorama, en el año 2013 se creó la Misión Transporte en Venezuela, adscrita al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas (MPPTOP, 2016), pero es a mediados de Marzo del 2014 cuando se inicia oficialmente en el Estado Vargas con el propósito de masificar el acceso a las proveedurías de repuestos e insumos, garantizar la seguridad de usuarios y transportistas (enmarcada en la Gran Misión “A Toda Vida Venezuela”), estimular el financiamiento a través de la banca pública para la renovación de flota de vehículos, conformar las escuelas de conductores y la construcción de nuevos sistemas de transporte.

Sin embargo, la misión transporte no ha podido ejecutar ninguna de estas acciones pues al momento de realizar la investigación no se ha ejecutado ninguna de las mencionadas, solo han mejorado las condiciones del parque automotor del país a nivel del transporte público colectivo, que si bien esto constituye un aporte importante al mejoramiento de los servicios de transporte, falta crear las escuelas para conductores y profundizar en los planes de seguridad vial en el país, lo que es una gran debilidad en cuanto a la generación e implementación de políticas públicas en materia de educación y seguridad vial en el país, entre otros.

Otro de los intentos, de mejorar la recesión económica del transporte público fue en junio de 2018 por el Ministro del Poder Popular Para el Transporte (MPPT), Hipólito Abreu, y el presidente de Yutong Venezuela, Carlos Osorio, sostuvieron reuniones estratégicas, también con la participaron de los representantes de las operadoras del sistema de transporte público superficial, donde desarrollando el Plan de Alto Impacto de 100 días, para el mejoramiento de la situación del transporte en el país, que consistió en la recuperación de la mayor cantidad de unidades operativas e inoperativas posibles, para que cumplan con las rutas, servicios, entre otros (MIPPCI, 2018).

Asimismo, se planteó crear la octava línea estratégica vinculada con políticas de transporte del Plan de Recuperación, Crecimiento y Prosperidad Económica, donde se instaló el Órgano Superior de la Misión Transporte en el estado Vargas, por el MPPT junto al Gobernador, Jorge Luis Carneiro, en aras de trabajar en beneficio del sector, conjuntamente con la Alcaldía del Municipio Vargas, transportistas de la entidad varguense, el Instituto Nacional del Transporte Terrestre (INTT), Sistema Integral de Transporte Superficial S.A (SITSSA), Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR) Vargas, el comité de usuarios y usuarias y la Policía Nacional Bolivariana (PNB), para garantizar la distribución justa y equitativa de insumos, además de la fiscalización (MPPTOP, 2018).

5. Ventajas y desventajas de la Perreras

Es oportuno señalar, que en los últimos años se ha observado como el uso de estos vehículos 350 o estos camiones improvisados se les llaman como especies de “Perreras” o “Guaguas” ver figura 1, surgen ante la actual recesión económica del transporte público en Venezuela y el estado Vargas, suficientemente argumentada en el apartado anterior, no escapa de este

mecanismo de transporte público. También, en el estado Vargas circulan otros tipo de vehículos no aptos para trasladar pasajeros como: pickup y Convoy son camiones de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana ver figura 2 y 3, ante la falta de acciones de mayor impacto y contundencia por parte del gobierno nacional y local, de igual manera ha aumentado la presencia del transporte no motorizado (bicicleta y a pie).



Foto 1. Vehículo de carga llamado “Perreras”

Fuente: Machado, S (2018)



Foto 2. Vehículo Pickup

Fuente: Diario la Verdad de Vargas, (2017)



Foto 3. Vehículo Convoy

Fuente: Diario el Nuevo País (2017)

Estos camiones de carga llamados “Perreras”, datan su uso desde el año 2014 con menor cuantía y frecuencia, localizados en las zonas de Ciudad Bolívar, Puerto Ordaz como una oferta de transporte público muy precaria, y ya para finales del año 2017 y lo que va del año 2019 se siguen utilizando extendiéndose por todo el territorio nacional en especial por: Caracas, Miranda, Vargas, Guárico, Carabobo, Portuguesa, Anzoátegui y Barinas; los cuales entran en la tipología de los vehículos de carga definidos según el Reglamento de Transporte Terrestre de 1998 en el Capítulo II en su Artículo 11 numeral 5: “toda camioneta, gandola o tren de vehículos destinados al transporte de bienes o cosas”, en ningún caso normaliza el traslado de personas o pasajeros”. Por otro lado, el transporte de carga responde a dos esquemas de trabajo: envío o reparto (traslado/distribución) y de acuerdo con ello se diseña su operación.

Como se mencionó anteriormente, estos vehículos de carga pesada, también algunos usuarios del transporte lo llaman “Guagua” como sustantivo, equivalente en este caso a autobús u ómnibus, bus, buseta asociándolos al transporte público colectivo utilizado en los años 1859 en la isla de Cuba, mucho antes de que los americanos llevaran cualquier tipo de vehículo a la misma, caracterizado por estar repletos de pasajeros y en las paradas hay largas colas (absolutviajes, 2010) ver Figura 4.



Foto 4. Guaguas

Fuente: Absolutviajes (2010)

Después de, revisar varios libros de transporte, artículos, fuentes hemerográficas y portales de noticias en la Web la autora no encontró una definición clara sobre el término “Perreras” asociado al transporte venezolano, y por ser especialista en el área lo definiré como:

Camiones 350, Marca JAC, especie de semoviente enrejados de carga para trasladar animales y utilizadas en Venezuela como medidas de contingencia para transportar decenas de pasajeros para su movilidad, en rutas urbanas e interurbanas de manera ilegal, pues no reúnen las condiciones mínimas de estándar para este fin, además no están autorizadas por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT) ni tipificados en la Ley de Transporte Terrestre vigente del 2008, y menos en su Reglamento que data de 1998.

Igualmente, a través de una aplicación denominada Mentimeter se realizó una encuesta para definir ¿Qué es una Perrera?, donde participaron una muestra intencional de 38 estudiantes de la Universidad Simón Bolívar Sede Litoral de la carrera administración del transporte y otras carreras afines. Por medio de herramienta Mentimeter, se logró obtener esta definición ver figura 5:

respetar las exoneraciones de los pasajes, rutas y horarios asignados, dependiendo las zonas de mayor contingencia.

6. Metodología

El tipo de investigación fue de campo también conocida como *investigación in situ* ya que se realizó en el propio sitio donde se encuentra el objeto de estudio, para llevar la misma se utilizó el método de muestreo no probabilístico intencional o de conveniencia por el hecho de ser accesible, donde los individuos empleados en esta investigación se seleccionaron por su disponibilidad y se procedió a realizar una encuesta f estructurada a una muestra intencional de 20 usuarios del transporte de carga sobre el uso de las llamadas “Perreras” de la ruta Vista al Mar- Arrecife de la parroquia Catia la mar en el estado Vargas, que consto de 10 preguntas básicas de tipo cerradas, los datos fueron recogidos en Terminal de Pasajeros de Catia la Mar para para conocer las razones u opiniones que tienen las personas u usuario sobre la temática a abordar como el uso o frecuencia de estas unidades, entre otros datos, de los cuales se reseñaron los principales resultados. Además, se consultaron libros de transporte y varios sitios en la Web sobre la temática, periódicos regionales y locales de Vargas.

Por otro lado, se aplicó una encuesta con la finalidad de obtener un concepto sobre el termino denominado “Perrera” a una muestra intencional de 38 estudiantes de la Universidad Simón Bolívar Sede Litoral de la carrera Administración del Transporte y otras carreras de manera aleatoria, la cual se aplicó con la herramienta **Mentimeter**, esta promueve de forma muy sencilla, la participación del alumnado en el aula, ya que permite crear cuestionarios, según las distintas plantillas que ofrece, con preguntas puntuales, para posteriormente en el aula, los alumnos “voten” por la respuesta más adecuada utilizando sus dispositivos móviles o PC, introduciendo un código que genera dicha encuesta o código de barra, para acceder a la misma y comenzar las votaciones.

7. EVALUAR LA FASE DE IMPLEMENTACIÓN DEL USO DE LOS VEHÍCULOS DE CARGA “PERRERAS” COMO SERVICIO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN VENEZUELA Y EL ESTADO VARGAS

En Venezuela y el estado Vargas la fase de implementación del uso de los vehículos de carga “Perreras” como servicio de transporte público no escapa de esta realidad de la recesión económica del transporte público, donde se ha visto en los últimos cinco años el descalabro de su sistema de transporte, afectado por el encarecimiento y escasez de repuestos, así como por la falta de inversión por parte del Ejecutivo Nacional y gobierno local, cuyas líneas se han visto sobrepasadas.

Esta recesión obliga a cientos de usuarios a efectuar largas caminatas o a subir en los vehículos de carga que denotan la involución de este medio, ofertando desde el gobierno las llamadas “Perreras”, que están tomando el relevo ante la escasez de autobuses, la escena se

repite cada día en casi todas las ciudades de Venezuela desde finales del año pasado, generada por la recesión económica en el país dada a su alta hiperinflación, que se traduce en una severa pérdida del poder de compra, escasez de bienes básicos y medicinas, así como de autopartes, el talón de Aquiles del sector transporte.

Esta modalidad de transporte de vehículos de carga denominado popularmente “Perrera” implementado como transporte público colectivo ha generado un impacto económico y social negativo que positivo en el país, dado que el servicio que prestan, merma la calidad de vida de los ciudadanos básicamente.

Como se mencionó anteriormente, en estos vehículos de carga se resaltan una serie de factores críticos o negativos a la hora de operar, sin embargo, muchos usuarios lo utilizan por su: gran capacidad de transportar más pasajeros, aproximadamente de cuarenta (40) a sesenta (60) pasajeros, a pesar de que viajan amontonados en una cabina semejante a una jaula generalmente de pie, es decir se observa exceso de pasajeros y pasajeras en las rutas, estos vehículos no cuentan con asientos aptos y puertas traseras que permita resguardar a sus pasajeros, no están afiliados a ninguna línea de transporte, son un servicio expreso, pues solo se detienen en las paradas designadas por el conductor. Además, estos mal llamados vehículos “Perreras” no poseen un horario preestablecido ya que trabajan temporalmente, no tienen tarifas, son gratuitas y subsidiadas por el Gobierno regional, ausencia de algún sistema de seguridad vial, poniendo en riesgo la vida de todos los usuarios.

Otras de las consecuencias negativas, de este tipo de sistema de transporte, en el corto y mediano plazo, es la inseguridad vial, pues en su momento generó muchos siniestros viales (lesionados y muertes), robos de pertenencias, hacinamiento en un mismo lugar, falta de parámetros de comodidad, aunado a los malos olores de los usuarios por la falta de higiene de algunos. Todo esto ha creado una creciente imagen negativa sobre esta modalidad en la mayoría de los casos.

En este sentido, de la inseguridad vial de las “Perreras o guaguas ” según la revisión literaria y de medios digitales, no fue posible tener datos fidedignos de fuentes oficiales sobre las potenciales causas de los siniestros viales, asociados a estos, como son: número de muertos y lesionados, pasajeros que se trasladaban, género, edades, entre otros. Encontrándose, a este respecto, solo la información suministrada por la diputada de la Asamblea Nacional (AN) Nora Bracho, quien denunció el 10 de julio de 2018 que en los últimos tres meses se registraron dos cifras alarmantes: las 39 muertes y 275 lesionadas en el país por accidentes certificadas por la Comisión de Administración y Servicios del parlamento (Efecto Cocuyo, 2018) como instancia del gobierno formal, que se considera como veraz y cuyas cifras son contabilizadas por el Comité de Usuarios del Transporte Público, los cuales insta al gobierno central a garantizar la dotación regular de insumos, a fin de poder obtener mejores resultados, entre otros.

Por lo que, el uso de las denominadas “Perreras”, se han convertido en una amenaza a la vida. Sin embargo, estas son contrarias al derecho a la seguridad consagrado en el Artículo 3 de la

Declaración de los Derechos Humanos debido a que este establece que: "todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona". Por otro lado, viola lo establecido en la Ley de transporte terrestre (LTT) de 2008 en su Capítulo 2 referente a las condiciones de seguridad de los vehículos en su Artículo 46: "Todo vehículo a motor debe mantenerse en perfectas condiciones de seguridad, funcionamiento, control de emisiones de gases contaminantes y ruido, según lo establecido en esta Ley, su Reglamento y en concordancia con el ordenamiento jurídico en la materia. A tal efecto, el propietario o la propietaria están obligado u obligada a efectuar la revisión técnica del vehículo en los términos expuestos en esta Ley y su Reglamento".

De igual manera, transgrede lo establecido en el Título IV. Del Transporte Terrestre, Capítulo I. De la Circulación en su Artículo 85: "En todos los vehículos de carga con capacidad mayor a los tres mil quinientos kilogramos (3.500 Kgs), no se permite el transporte de personas menores de diez (10) años; con las excepciones previstas en el Reglamento de esta Ley. En los vehículos de transporte terrestre público de personas, no se permite viajar en los asientos delanteros a menores de diez (10) años, personas con discapacidad y mujeres en estado de gravidez; a tal fin, los vehículos deberán contar con espacios y asientos especialmente acondicionados".

En relación con las modalidades del Servicio de Transporte Terrestre Público en la modalidad colectivo, la operación de "Perreras" como unidades de transporte público colectivo desatiende al contenido del Art. 115, que establece: "A los efectos de esta Ley, el servicio de transporte terrestre público de personas, modalidad colectivo, es el prestado por personas jurídicas con unidades de alta, mediana y baja capacidad o por puesto, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley y las Normas del Sistema Nacional de Calidad."

En forma expresa, el uso de "Perreras" desatiende el Art. 116 al Art. 118 de la LTT de 2008, en lo referente a la sujeción de la modalidad colectivo e individual, así como acerca de las condiciones de la suspensión, revocación y extinción de la certificación de prestación del servicio de la unidad de transporte inspeccionada, entre otros. En relación con las Infracciones y Sanciones Administrativas, se consideran sanciones graves, asociadas a este tipo de vehículos llamadas "Perreras", las contenidas en el Art. 169 los numerales 15 y 22 y dentro de las sanciones menos graves cabe señalar el Art. 170 de la LTT los numerales 7, 13 y 15.

En cuanto, a las disposiciones sobre casos de retención de los vehículos según la LTT, del Art. 181. Se procederá a la retención de los vehículos por parte de las autoridades competentes del transporte terrestre, en sus respectivas circunscripciones, cuando se verifiquen los siguientes supuestos: 1. Cuando el vehículo circule en condiciones evidentes de inseguridad y mal funcionamiento" (...)

De la revisión del contenido del Reglamento de la Ley de Tránsito y Transporte vigente, se desprende el desatendido por los conductores de estas unidades improvisadas, tipificada en el Art.15, numeral 2, así como del Art. 20 al 21, sobre las características técnicas de los

vehículos y no acatar las Normas Venezolanas COVENIN, en atención a las referidas a las unidades para el transporte de pasajeros, clasificación y tipología oficial de la nación para poder cubrir operaciones, entre otras.

A propósito del Certificado de homologación previa comercialización, la LTT señala en el Art. 51: “Los fabricantes, ensambladoras, carroceras e importadoras de vehículos deben solicitar ante el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, previa a su comercialización, el certificado de homologación, consignando la documentación técnica necesaria de los modelos a comercializar. En cuanto a los derechos del pasajero y pasajera, el uso de “Perreras” como unidades de transporte público es explícitamente violatorio del Art. 108.

8.- RESULTADOS

En lo referente, a la encuesta estructurada no intencional con preguntas de selección múltiple, realizada en el Terminal de Pasajeros de Catia la Mar, estado Vargas, se analizó los datos más resaltantes de dicho cuestionario como fueron:



Gráfico 1. Uso de las Perreras

Fuente: Elaboración propia (2019).

El 65% de los usuarios manifestaron utilizarlas de vez en cuando este transporte de carga y el 20% si lo usaba a diario. Es decir, la necesidad de utilizar el transporte público aumenta, dado muchas veces por ventajas y restricciones geográficas, problemas de movilidad, entre otros.

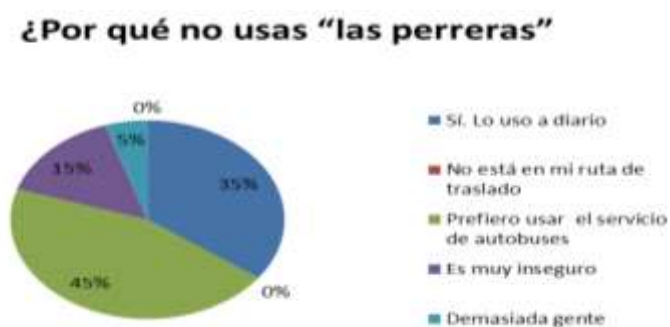


Gráfico 2. No uso de las Perreras

Fuente: Elaboración propia (2019).

El 45% de los usuarios manifestó que no lo utilizan, sino que prefieren usar el servicio de buses por seguridad, confort y comodidad y el otro 35% se ven casi obligado a utilizar este

servicio por el tiempo de espera en los sitios de origen y a las pocas unidades que prestan el servicio.

¿Cuánto tiempo esperas para montarte en una unidad de transporte?



Gráfico 3. Tiempo de espera

Fuente: Elaboración propia (2019).

La mayoría manifestó pérdida de tiempo en un 85 % pues esperan entre una hora y más, antes de abordar un vehículo y también se relacionan con el tiempo que se requiere para que un usuario se traslade desde un punto a otro dentro de la ruta. Consideran que el servicio debería ser frecuente, y con tiempos de viaje adecuados. Lo ideal, sería regirse por lo horario de hora pico: que son los servicios prestados en horas de mayor demanda. Por ejemplo, un bus cada 5 minutos y con horario valle: servicios prestados en horas de baja demanda, pero que mantienen regularidad. Lo ideal, un bus cada 15 o 20 minutos.

¿Consideras que hay menos unidades de transporte prestando servicio?

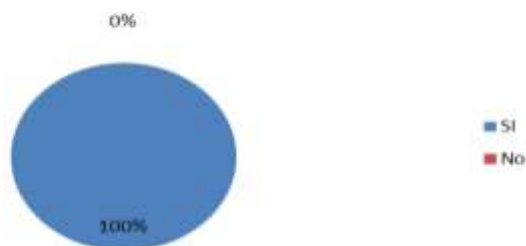


Gráfico 4. Servicio de unidades

Fuente: Elaboración propia (2019).

El 100% de los encuestados manifestaron que hay menos unidades de transporte público prestando el servicio.

¿Cómo te sientes haciendo largas colas para usar el transporte?



Gráfico 5. Sentimientos

Fuente: Elaboración propia (2019).

Ante la recesión económica del transporte público en Venezuela y la saturación de los distintos transportes provoca que los viajes sean desgastantes e incómodos, provocando sentimientos negativos en los usuarios al hacer uso de algún tipo de servicio de transporte en la ciudad, y con ello experiencias desagradables que afectan el estado físico y emocional de la mayoría, donde el 50% de los encuestados manifestaron sentirse angustiado, seguido por un 30% molesto y un 15% humillado.

Finalmente, lo descrito manifestó que hace falta contar con una planificación del transporte entendida “como un proyecto que estudia demandas presentes y futuras de movilidad de personas y material” (Loría, 2011:2) orientada a diversos proyectos en torno al desarrollo de la infraestructura del transporte (financiamiento y plataforma tecnológica, entre otros).

8. Conclusiones

- ✓ La implementación de las “Perreras”, ya se pueden observar a nivel operativo y de servicio que el impacto social y económico en el estado Vargas fue negativo, aunque el 35% de los usuarios lo utilizaron de vez en cuando, por otro lado existió gran aceptación o preferencia por parte de algunos usuarios del transporte público de manera impuesta o por el desespero para movilizarse, además que eran gratuitas, y su gran capacidad para trasladar más personas, no había alternativas por los malos servicios, inadecuados y pocos transportes públicos e incluso peligrosos que circulan en el estado, dado a la recesión económica profunda del transporte.
- ✓ La mayoría manifestó pérdida de tiempo en un 85 % pues esperan entre una hora y más, antes de abordar un vehículo y también se relacionan con el tiempo que se requiere para que un usuario se traslade desde un punto a otro dentro de la ruta.
- ✓ El 45% de los usuarios manifestaron que prefieren usar el servicio de buses por seguridad, confort y comodidad, y el 35% de los usuarios se vieron casi obligado a utilizar el servicio de las “Perreras” por el exceso de tiempo de espera en las paradas,

ya que estas les generaban ahorro de tiempo promedio de viaje dependiendo del recorrido, que es de 15 a 20 minutos.

- ✓ El 100% de los encuestados manifestaron que hay menos unidades de transporte público prestando el servicio.
- ✓ La recesión económica del transporte público en Venezuela y la saturación de los distintos transportes provoca que los viajes sean desgastantes e incómodos, provocando sentimientos negativos en los usuarios al hacer uso de algún tipo de servicio de transporte en la ciudad, y con ello experiencias desagradables que afectan el estado físico y emocional de la mayoría, donde el 50% de los encuestados manifestaron sentirse angustiado, seguido por un 30% molesto y un 15% humillado.
- ✓ No obstante, para la implementación de estos vehículos de carga no estudiaron las perspectiva económicas, causas y soluciones en materia de transporte, debido a que no se tomó en cuenta el óptimo bienestar social y calidad de vida de los pasajeros, implicaciones macroeconómicas y microeconómicas del sector en la economía, externalidades negativas generadas por la actividad, oferta y elección entre distintas alternativas de movilización, valor subjetivo del tiempo, costos de regulación, fijación de precios asociados al servicio, seguridad, y sin buscar modificar el desarrollo urbano.
- ✓ Aumento la ocurrencia de siniestros viales en los que una “Perrera o Guaguas” estaban involucradas, encendió las alarmas en la sociedad en general, para que las autoridades desecharan la idea de usar estos camiones como transporte de pasajeros desde aproximadamente agosto 2019, afianzada por la información suministrada por la diputada de la Asamblea Nacional (AN) Nora Bracho, quien denunció el 10 de julio de 2018 que en los últimos tres meses se registraron dos cifras alarmantes: 39 muertes y 275 lesionadas en el país por accidentes certificadas por la Comisión de Administración y Servicios del parlamento.
- ✓ Ahora bien, es claro que se están violentando los derechos de los ciudadanos con el uso de las “Perreras o Guaguas” para el traslado de los usuarios, pues la legislación nacional contiene suficiente materia que obliga a las instancias de gobierno nacional, regional y local, a ser garantes de la prestación del servicio de transporte público colectivo e individual en condiciones de comodidad y seguridad.
- ✓ Algunos de los síntomas de esta recesión económica general del transporte en Venezuela y en el estado Vargas son la improvisación y malas políticas públicas en este sentido por la Alcaldía de Vargas que no han hecho sino reforzar el caos para fortalecer el colapso.

9. Referencias Bibliográficas

- Absolutviajes (Junio, 2010) Las guaguas, los autobuses cubanos. Recuperado de: <https://www.absolutviajes.com/las-guaguas-los-autobuses-cubanos/>.
- Analítica (20 de Junio de 2018) Vargas/ Proliferan perreras improvisadas como mecanismo de transporte público. Recuperado de: <https://www.analitica.com/economia/vargas-perreras-transporte-publico/>.
- (CEPAL) Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Enero, 2018) Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible Una oportunidad para América Latina y el Caribe. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/10/S1700334_es.pdf.
- Declaración Universal de Derechos Humanos (Diciembre. 1948) Asamblea General en su resolución 217 A (III), de 10 de diciembre de 1948. Recuperado de: <http://www.cmdlt.edu.ve/04-institucion/pdfs/Declaracion%20Derechos%20Humanos%201948.pdf>.
- Diario el Nuevo País (5 de Octubre de 2017) Olivares: Régimen usa Convoys como transporte público en Vargas. Recuperado de: <https://elnuevopais.net/2017/10/05/olivares-regimen-usa-convoys-como-transporte-publico-en-vargas/>.
- Diario La Verdad de Vargas (17 de Octubre de 2018) Transportistas: ¿Dónde están los 1.245 cauchos que FONTUR envió para Vargas? Recuperado de: <http://laverdaddevargas.com/24/transportistas-donde-estan-los-1-245-cauchos-que-fontur-envio-para-vargas/2018/10/17/>.
- Diario La Verdad de Vargas (08 de Enero de 2017) 100% paralizado servicio de transporte público. Recuperado de: <http://laverdaddevargas.com/24/100-paralizado-servicio-de-transporte-publico/2017/01/08/>.
- Efecto cocuyo (10 de Julio de 2018) Al menos 39 fallecidos y 275 heridos por uso de “perreras”, denuncian diputados de la AN. Recuperado de: <http://efectococuyo.com/principales/al-menos-39-fallecidos-y-275-heridos-por-uso-de-perreras-denuncian-diputados-de-la-an/>.
- FAVENPA (Cámara Venezolana de Fabricantes de Autopartes) (2017) El estudio del Parque Automotor Venezolano 2017 Recuperado de: [file:///C:/Users/Janeth/Downloads/Resumen%20Ejecutivo%20Parque%20Automotor%20Venezolano%202017%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Janeth/Downloads/Resumen%20Ejecutivo%20Parque%20Automotor%20Venezolano%202017%20(2).pdf).
- Ley de Transporte Terrestre (2008). Gaceta Oficial N°- 38.985. República Bolivariana de Venezuela. Venezuela: Caracas.
- Ley Plan de la Patria Segundo Plan Socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación, 2013-2019. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.118 Extraordinario, 4 de diciembre de 2013.
- Ley de Reforma Parcial de la Ley de Convivencia Ciudadana del estado Vargas (2019) Gaceta Oficial del Estado Vargas N° 1304 Extraordinaria, 24 de abril de 2019, Año XVIII Mes IV.
- Loría, (2011) Planificación del transporte. Boletín Técnico Programa de Infraestructura del Transporte (PITRA), Vol2. N°19, Julio 2011. Recuperado de:

http://www.lanamme.ucr.ac.cr/sitio-nuevo/images/boletines/boletin_prita_19_planificacion_transporte.pdf.

Machado, S (7 de Julio de 2018) Denuncian 55 muertes por accidentes de las denigrantes «perreras». Recuperado de: <http://puntodecorte.com/perreras-muertes-uso/>.

(MIPPCI) Ministerio del poder Popular para la Comunicación e información (25 de Junio de 2018) Hipólito Abreu sostuvo reunión estratégica con representantes del transporte superficial. Recuperado de: <http://www.minci.gob.ve/hipolito-abreu-sostuvo-reunion-estrategica-con-representantes-del-transporte-superficial/>.

Molinero M., A. Sanchez A., I. (1998). Transporte Público: Planeación, Diseño, Operación y Administración. 3ª Edición. México: Fundación ICA.

Pressman, Jeffrey y Aarón Wildavsky (1998): Implementación. Cómo grandes expectativas concebidas en Washington se frustran en Oakland. Fondo de Cultura Económica. México.

Normas de la Comisión Venezolana de Normas (COVENIN): Clasificación y tipología: COVENIN 911-1987, Unidades de transporte para pasajeros. Clasificación y tipología: COVENIN 3355-1997, Autobús extraurbano. Tipología: COVENIN 3355-1997, Minibús periférico. Tipología: COVENIN 3569-2000.

Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (1998) República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial No. 5.240. (26 de Junio de 1998). Caracas: Venezuela.

OSVVZLA, Observatorio de Seguridad Vial Venezuela (11 de Diciembre de 2017). Comunicado: Organizaciones se pronuncian ante crisis en el sistema de transporte en Venezuela. Recuperado de: <http://seguridadvial.org.ve/2017/12/11/comunicado-organizaciones-se-pronuncian-ante-crisis-en-el-sistema-de-transporte-en-venezuela/>.

Padrón, C (2017) Propuesta de Capacitación Virtual para Conductores Jóvenes: hacia una Movilidad Segura. Tesis de Maestría. Universidad Simón Bolívar. Caracas: Venezuela.

Padrón C (2018) Enfoque de Venezuela en materia de Programas o Planes de Educación, Prevención y Seguridad Vial. Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (octubre 2018). En línea: <https://www.eumed.net/rev/cccscs/2018/10/venezuela-seguridad-vial.html> .ISSN:1988-7833- **Recibido:** 03/06/2018 **Aceptado:** 10/10/2018 **Publicado:** Octubre de 2018.

Padrón C (2018) Evaluación sobre la Situación de la Seguridad Vial en Venezuela durante el periodo 2013-2015. Revista Caribeña de Ciencias Sociales ISSN: 2254-7630- Recibido: 28/05/2018 Aceptado: 16/07/2018 Publicado: Julio de 2018. Registrada en el Catálogo Latindex con el número de folio 22769. ISSN: 2254-7630. En línea: <https://www.eumed.net/rev/caribe/2018/07/seguridad-vial-venezuela.html>.

Padrón C (2018) Evaluación física del ferrocarril Central "Ezequiel Zamora I" y su integración con la línea Caracas-Cúa-Venezuela. Revista In Crescendo ISSN: 2222-3061 (Print) Recibido: 02/05/2018 Aceptado: 22/06/2018 Publicado: Junio de 2018. Vol. 9, Núm. 2. Abril- Junio. Registrada en el Catálogo Latindex con el número de folio 22905. ISSN: 2307-5260 (Online), DOI: <http://dx.doi.org/10.21895/incres> . En Línea: <https://revistas.uladech.edu.pe/index.php/increscendo/article/view/2010>.

Mentimeter (2019) Encuesta de Transporte Urbano. utiliza el código 130725. Recuperado de: <https://www.menti.com/c8688674>.

(MPPTOP) Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas (01 de Noviembre, 2018) Ministro Ing. Hipólito Abreu presidió la instalación del Órgano Superior de la Misión Transporte en el estado Vargas. Recuperado de: <http://www.mppt.gob.ve/2018/ministro-ing-hipolito-abreu-presidio-la-instalacion-del-organo-superior-de-la-mision-transporte-en-el-estado-vargas/>

(MPPTOP) Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas (2016) Misión Transporte. Recuperado de: <http://www.mpptop.gob.ve/mision-transporte/>.

Sastre, Álvarez, Castillo y Delgado (2015) Manual en Análisis de Mercado y Explotación en Estudios de Tráfico y Movilidad. Recuperado de: <https://juliansastre.com/manual-en-analisis-de-mercado-y-explotacion-en-estudios-de-traffic-y-movilidad/>.

Valdez, M (16 de Mayo, 2019) Vargas optimiza servicio de transporte público con 21 unidades Yutong. Recuperado de: www.radiomundial.com.ve/article/vargas-optimiza-servicio-de-transporte-publico-con-21-unidades-yutong#comments.

Vuchic, V. (2007) **Urban Public Transportation**. Prentice–Hall, Inc. Englewood Cliffs, New Jersey.