

Tech Note. Evaluation of public transportation service providers Valencia Metropolitan Area (VMA), Carabobo, Venezuela.

Isandra Villegas ^{*,a} , Alma Cepeda 

^aEscuela de Ingeniería Civil, Facultad de Ingeniería. Universidad de Carabobo. Valencia, Venezuela

^bComunidad de prácticas y aprendizajes de la comunicación interna, DialogusCI. Buenos Aires, Argentina



<https://doi.org/10.54139/revinguc.v28i2.30>

Abstract.- The objective of this work was to evaluate the current state of transport operators in the Metropolitan Area of Valencia, Venezuela, demonstrating how this sector has been neglected, leading them to abandon the service due to the lack of public policies and a weak management of government support of the competent entities. Transportation problems in Venezuela are structural in nature and have been progressively worsening, until they are currently showing unacceptable levels. The complaints of the users of the public transport in the national scope accuse the physical and operational deterioration of an obsolete system that does not manage to adapt to the demand of the citizens. The increasing abandonment by service providers as a result of galloping inflation, a rate of decline in the aging car fleet, lack of fuel, lack of cash, to which are added the restrictions forced by the pandemic among others, exacerbates the problem of transport preventing the resolution of the problem and satisfying the basic needs of the population, since mobility represents a need and one of the fundamental rights of the individual. This research was developed under the non-experimental modality, fundamentally of a qualitative type and an evaluative, descriptive and explanatory level. The results show a significant decrease in the supply of public transport that reaches 61,07 % in the AMV.

Keywords: public transport; transport operators; weak management; deterioration of units.

Nota Técnica. Evaluación de los prestadores del servicio de transporte público Área metropolitana de Valencia (AMV), Carabobo, Venezuela.

Resumen.- El objetivo de este trabajo fue evaluar el estado actual de los operadores de transporte en el Área Metropolitana de Valencia, Venezuela, demostrando como este sector ha quedado desasistido, llevándolos al abandono del servicio por la falta de políticas públicas y una débil gestión de apoyo gubernamental de los entes competentes. En Venezuela los problemas de transporte son de carácter estructural y vienen agudizándose progresivamente, hasta evidenciar actualmente niveles inaceptables. Las quejas de los usuarios del transporte público en el ámbito nacional acusan el deterioro físico y operacional de un sistema obsoleto que no logra acoplarse a la demanda de los ciudadanos. El abandono por parte de los prestadores del servicio producto de una galopante inflación, una tasa de decrecimiento del parque automotor envejecido, falta de combustible, de dinero efectivo, a lo que se le agregan las restricciones forzadas por la pandemia entre otros, agudiza el problema de accesibilidad de la población de satisfacer las necesidades básicas a los bienes y servicios, ya que la movilidad representa una necesidad y uno de los derechos fundamentales del individuo. Esta investigación fue desarrollada bajo la modalidad no experimental, fundamentalmente de tipo cualitativo y nivel evaluativo, descriptivo y explicativo. Los resultados evidencian una significativa disminución en la oferta de transporte público que alcanza un 61,07 % en el AMV.

Palabras clave: transporte público; operadores de transporte; débil gestión; deterioro de unidades.

Recibido: 2 de mayo, 2021.

Aceptado: 7 de junio, 2021.

1. Introducción

La construcción del Desarrollo Sostenible y sus objetivos tienen como requisito la existencia de un sistema democrático, ya que se considera este régimen es el que posee mejor capacidad de garantizar de forma más plena los derechos políticos y civiles, los derechos económicos y sociales y los derechos colectivos y de los

* Autor para correspondencia:

Correo-e: isandravillegas@gmail.com (I. Villegas)

pueblos. La democracia constituye el sistema de gobierno más apropiado al desarrollo sustentable [1]. Posibilitando alcanzar la sustentabilidad social y la libertad requerida por los ciudadanos para satisfacer sus necesidades y tener garantizados sus derechos.

Movilizarse es un derecho ciudadano y una necesidad fundamental del ser humano. Cuando un sistema democrático no logra satisfacer las necesidades básicas de la población, genera una apatía, o más grave aún, cuando la población observa una decisión por parte de la administración, puede verse atraído y empujado a apoyar otras formas de gobierno, como ha sucedido en varios países de América Latina (AL), al considerar que el sistema democrático está desgastado, obstaculizando los derechos y libertades fundamentales para la vida cotidiana. En estos casos la libertad se ve amenazada por regímenes autoritarios o dictatoriales y la sustentabilidad social se ve sometida a un riesgo permanente [1]. Por lo que, los estados democráticos tienen más posibilidades de lograr con el tiempo los objetivos de desarrollo, con instituciones eficaces y sólidas que desarrollen políticas y acciones cada vez más ancladas en las necesidades y aspiraciones de los ciudadanos para ser más eficaz [2].

La movilidad y democracia se entrecruzan cuando los derechos fundamentales del individuo y de la sociedad se encuentran vulnerados en la vida urbana. Las decisiones del poder institucional transgreden la rutina y la cotidianidad de los ciudadanos, y afectan sus vidas para siempre al imponer en las ciudades modelos injustos e inequitativos de desplazamiento, en detrimento de la calidad de vida. Al permitir una deficiente prestación de los servicios de transporte, se contribuye a la exclusión social restringiendo el acceso a las actividades que mejoran las oportunidades de vida de las personas, como el trabajo, la educación, la atención de salud, compra de alimentos, y otras actividades claves para su desarrollo [3].

La evolución de las ciudades desde el punto de vista físico, político, social y económico plantea nuevos desafíos de gobernabilidad para la gestión de los servicios públicos. Si bien en AL se ha

avanzado en la democratización y la adopción de métodos innovadores de participación en la ciudad, en Venezuela ha sido lo contrario, desde hace dos décadas existe un fenómeno preocupante, que es una tendencia al secuestro o manejo absoluto de las instituciones por sistemas no democráticos que centralizan y controlan los recursos por el gobierno, con la consecuente gestión deficiente y abandono de los servicios públicos en detrimento de la calidad y el acceso a estos, limitando el derecho a la ciudad [4]. La débil gestión pública de las instituciones con competencia en transporte a nivel nacional, han permanecido inactivas ante el abandono y deterioro de los servicios públicos esenciales, entre ellos el transporte público.

Los problemas de transporte a nivel nacional son de carácter estructural y vienen agudizándose progresivamente, hasta evidenciar hoy niveles inaceptables. Los usuarios del transporte público acusan el deterioro físico y operacional de un sistema obsoleto que no logra acoplarse a la demanda de los venezolanos, las tasas de motorización han decrecido de manera sostenida, existen reducciones importantes del uso de vehículos particulares, la falta de unidades de transporte y la desincorporación de estas obedece a diversas causas: Una galopante inflación, una tasa de decrecimiento del parque automotor envejecido, escases de repuestos, falta de combustible, falta de dinero en efectivo, altos costos de la tarifa que equivale al valor de 2 salarios mínimos por mes (2\$ / mes, junio, 2020). Por lo que esta situación puede ser calificada como como “La peor crisis del transporte urbano a nivel nacional”.

Según la Academia Nacional de Ingeniería y Hábitat, en el año 2018 más del 75% de las unidades de flotas de transporte superficial están paralizadas por falta de repuestos o por la imposibilidad de sus propietarios de cubrir los costos de reparación o mantenimiento; a ello se suman los problemas de inseguridad ciudadana. Todo esto se traduce en menos unidades en circulación, menor frecuencia de viajes y horarios cada vez más reducidos. La falta de organización del transporte de pasajeros provoca líneas superpuestas, uso de unidades de baja capacidad, indisciplina en el manejo

y horarios. La red de transporte público no cubre todas las ciudades y el servicio casi no existe en horario nocturno; lo que ha llevado al ciudadano a caminar, exponiéndose en vías sin iluminación alguna o insuficiente, aceras inexistentes o deterioradas, llenas de desechos, además de sortear la inseguridad que acecha en cada esquina.

Esta situación ha impactado severamente a los miles de hogares donde los ingresos solo provenían de la operación de transporte público. La paralización de este sector les ha traído grandes pérdidas económicas al punto que se han visto en la necesidad de abandonar la prestación del servicio y su trabajo de años, quedando en situación de vulnerabilidad para generar ingresos a sus hogares.

La población usuaria del servicio padece los efectos de esta crisis con un pasaje inestable y largos tiempos de espera para trasladarse. Los pasajeros recorren largos tramos a pie para ver si pueden abordar los colectivos, la deserción de estudiantes de secundaria y universidades se evidencia en las aulas a diario. “El servicio de transporte casi no existe en horario nocturno; lo que ha llevado al ciudadano a caminar, exponiéndose en vías sin iluminación alguna o insuficiente, aceras inexistentes o deterioradas, llenas de desechos, además de sortear la inseguridad que acecha en cada esquina”.

La capacidad de pago del transporte apunta al riesgo de precarización de sectores populares, ya sea por no poder movilizarse o por tener que hacerlo en condiciones inadecuadas ante la imposibilidad de pagar el servicio [5].

La desaparición de los operadores del Sistema de Transporte Público Urbano (STPU) en el Área Metropolitana de Valencia, ha permitido la inclusión de servicios informales, compuestos por camiones tipo estaca de carga de ganado o de construcción. Son medios no aptos para realizar traslados ya que las condiciones que brindan son inhumanas colocando en riesgo e inseguridad a las personas, especialmente los niños, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad. Esta situación precaria impide el cumplimiento de las garantías básicas de los ciudadanos. La paralización de un elevado porcentaje de la flota de

unidades de transporte ha dejado sin empleo directo a miles de conductores, recolectores, y personal administrativo, hogares que se han visto muy afectados por la drástica reducción de sus ingresos. Este sector que ha quedado desasistido por la falta de políticas públicas de apoyo a los prestadores del servicio, a lo que se le ha sumado el distanciamiento social y las medidas de paralización impuestas por el Covid-19.

Ha transcurrido tanto tiempo en Venezuela con poca o inadecuada planificación e implantación de políticas públicas en el transporte, que hará falta un esfuerzo importante para mejorar la mayoría de los diversos modos de transporte, tanto en las zonas urbanas como interurbanas [6].

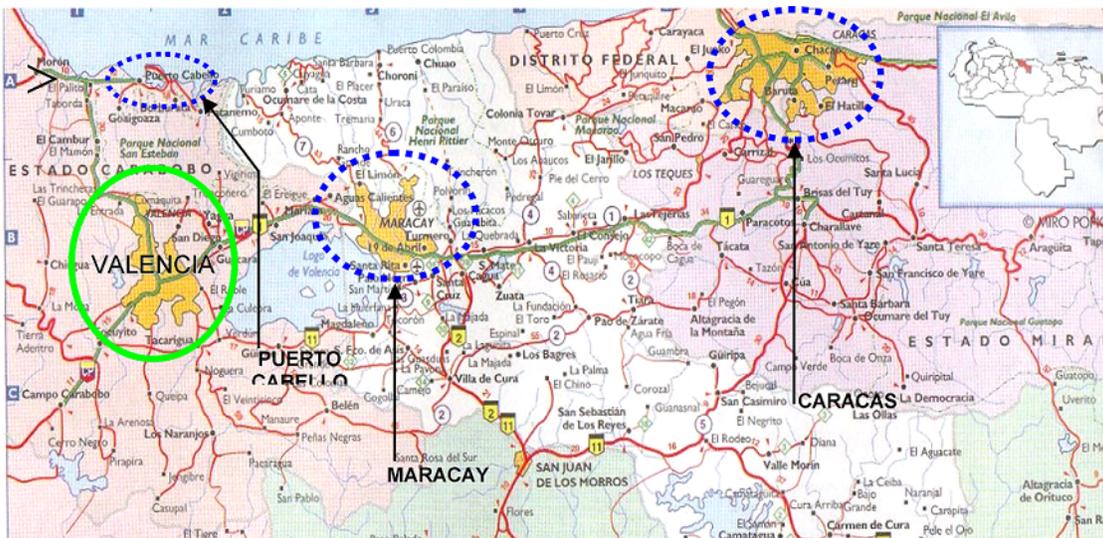
Estos esfuerzos necesitan de políticas que guíen a la sociedad hacia un camino más sostenible, los cuales pueden ser medidos por un conjunto de indicadores, a través de planes de movilidad urbana sostenible innovadores, que garanticen un progreso en la movilidad y accesibilidad, enfocados a las personas, mejorando así los movimientos de los ciudadanos y facilitando el acceso a las áreas urbanas y servicios, que generen mayor calidad de vida [7].

1.1. Delimitación del área de estudio y características

La Ciudad de Valencia, capital del Estado Carabobo, se encuentra ubicada en la Región Central, al norte de Venezuela, como se muestra Figura 1, Según estimaciones realizadas a partir del Censo 2011 (INE) [8], se calcula que la población actual del Área Metropolitana de Valencia (AMV) es aproximadamente 1,5 millones de habitantes y está conformada por cinco municipios. Cerca del 62 % pertenece al Municipio Valencia, 12 % al Municipio Naguanagua, 11 % al Municipio Libertador, 10 % al Municipio Los Guayos y el 5 % restante al Municipio San Diego.

2. Materiales y métodos

Esta investigación fue desarrollada bajo la modalidad no experimental, fundamentalmente de tipo cualitativo y nivel evaluativo, descriptivo y



Fuente: adaptación de Google Maps.

Figura 1: Localización del área de estudio región central de Venezuela

explicativo, sobre la base del análisis de información documental generada en escenarios tales como organismos competentes, siendo la primera fase (1), la revisión de estudios preliminares, material hemerográfico, red de transporte, inventarios de flota, suministrados por la autoridad local Instituto Autónomo Municipal de Transporte de Valencia (IAMTT), y mediciones de volúmenes de unidades realizadas en períodos de alta demanda en los principales corredores de transporte de unidades que circulan en corredores principales en un periodo horario de 7 a.m. a 9 a.m., en marzo 2020, y comparadas con las mediciones realizadas entre los años 2018-2019 [9].

Adicionalmente, se hicieron reuniones con los miembros representantes sindicatos de operadores de transporte y empresas asociadas, de esta manera se pudo intercambiar opiniones y puntos de vista que orientarán las acciones encaminadas a obtener información sobre la situación actual de la operación de transporte en el área de estudio [10].

La segunda fase (2) involucró la aplicación de herramientas cuantitativas de análisis estadístico, se diseñó y validó encuesta diagnóstica bimodal (presencial y online Google form), aplicada a una muestra representativa de los operadores de transporte, todo con la finalidad de conocer la situación técnica-operativa actual de cada organización; la tercera fase (3) realizó el

procesamiento de la información recopilada, generando resultados y su discusión.

2.1. *Procesamiento de información*

La ejecución de una encuesta bimodal aplicada, una parte online (Google form) y la otra en la sede de las organizaciones de transporte, representó uno de los principales instrumentos de recolección de información o de datos, tuvo como objetivo fundamental investigar las características socioeconómicas y la situación operativa actual de las organizaciones operadoras de transporte en el AMV, con el propósito de determinar el estado físico-operativo actual de la flota y las consecuencias del abandono del servicio por parte de los operadores. La población de estudio está representada por los operadores que prestan servicio dentro de los municipios que conforman el AMV. Un total de 66 organizaciones de transporte que prestan servicio urbano con aproximadamente 3840 unidades [8]. El diseño muestral en este caso toma en consideración el universo de 66 organizaciones de TP. Los parámetros básicos para la selección de la muestra fueron los siguientes: Tamaño de la población de operadoras, error muestral 3,5 %, Nivel de confianza 95,0 %, arrojando los cálculos un tamaño de la muestra de 23 organizaciones y aplicando el cuestionario a 28 organizaciones. Se realizó un muestreo aleatorio

sistemático y simple, que tuvo como base la selección por tipo de servicio de las operadoras a encuestar 66 % microbuses, 34 % autobuses, distribuidos en los 5 municipios del AMV.

Una hoja de calculo y base de datos relacional permitió procesar la información obtenida del cuestionario denominado “Evaluación los Operadores del Sistema de Transporte Público del Área Metropolitana de Valencia” el cual se estructuró en tres partes con 18 preguntas de la manera siguiente: I. Identificación de la organización de transporte y datos operativos (tipo de servicio, número de unidades y tipología, rutas que operan), II. Condiciones físicas de la flota (unidades paralizadas y la causa de la paralización) y, III. Situación socioeconómica de los conductores, colectores y empleados administrativos que trabajan en las organizaciones prestadoras del servicio de transporte en el AMV.

3. Resultados de la revisión bibliográfica

3.1. Sistema de Transporte Público Actual

El Sistema de Transporte Público del Área Metropolitana de Valencia y su Zona de Influencia Inmediata, se encuentra conformado por 66 Organizaciones Operadoras, las cuales cubren un total de 162 rutas dentro de los cinco municipios que la conforman, de acuerdo al Inventario Oficial de Flota 2018 del Instituto Autónomo de Transporte y Tránsito de la Alcaldía de Valencia, Carabobo, Venezuela, (IAMTT). Estas operadoras de transporte público están organizadas bajo las figuras de: Empresas (Compañías Anónimas), Asociaciones y Sociedades Civiles, Cooperativas y Sociedad de Responsabilidad Limitada. A lo que se le agregan 14 rutas de operadores informales que prestan servicio en las periferias.

Las rutas urbanas son operadas, en su gran mayoría, por unidades o vehículos tipo minibús, donde el 78,38 % de las rutas (116 rutas), trabajan con este tipo de unidad; el 21,62 % (32 rutas) operan con unidades tipo autobús. Las rutas restantes operan de manera informal 5 rutas (2,91 %) con unidades tipo van, también existen rutas cuya operación se hace con unidades o vehículos de 5 puestos (11 rutas), las cuales

representan el 6,40 %; destacándose, además, la presencia de rutas cubiertas con vehículos rústicos (8), equivalente al 4,65 %. Las rutas suburbanas, están servidas en su mayoría por unidades tipo Autobús, (73 %) y el 27 %, por unidades del tipo minibús, ofreciendo en total la cantidad de 12.682 asientos. La Tabla 1 muestra el inventario de rutas que operan en el Área Metropolitana de Valencia.

3.2. Estructura de la Red Espacial del Servicio de Transporte Público del AMV

La estructura geográfica de la red de transporte público presentada en la Figura 2, está determinada por la configuración física de las rutas, lo cual a su vez, se encuentra muy relacionada con los patrones de uso de suelo y de las características de densidad de población. La red urbana del Área Metropolitana de Valencia, está integrada predominantemente por rutas diametrales y la red suburbana de transporte público por rutas radiales. Dentro de la caracterización general del servicio de transporte público de Valencia, es importante mencionar, que actualmente se encuentra en operación la Primera Etapa de la Línea 1 del Metro de Valencia, entre Plaza de Toros (Monumental) y Av. Cedeño, lo que evidentemente podría contribuir con el mejoramiento de las condiciones de transporte de la ciudad. Para ello, será necesaria la reestructuración de las rutas de transporte dentro de la ciudad de Valencia, dado que buscan una rápida conexión con las vías expresas que conectan el área urbana con público convencional. Asimismo, se encuentra en construcción el tramo Central del Sistema Ferroviario Nacional, cuyo tramo La Encrucijada – Puerto Cabello contará con estaciones (multimodales) en San Diego y Bárbula, lo que introducirá cambio en la movilización de la población y generará nuevos requerimiento en la red de transporte superficial.

3.3. Terminal y rutas suburbanas que operan dentro de la ciudad, terminal suburbano el Pajal

Ubicado al Sur del Casco Central Este de la Av. Branger y funciona dentro de las áreas del estacionamiento de un Mercado de Buhoneros. En él se concentran once (11) organizaciones

Tabla 1: Composición básica de la oferta del Sistema de Transporte Público Urbano del Área Metropolitana de Valencia

Sub-sistema de transporte ²	Organizaciones ¹		Rutas ¹		Unidades ¹	
	Registradas	%	Registradas	%	Registradas	%
Minibús	50	75,75	116	78,38	3405	88,66
Autobús Urbano	16	24,25	32	21,62	435	11,34
Total	66	100	148	100	3840	100

¹: Datos inicialmente obtenidos a partir de información suministrada por el IAMTT (Informe, Villegas I., Mayo 2018), convalidados posteriormente con resultados de campo. Las unidades registradas fueron obtenidas a partir de la data de expedientes y posteriormente actualizada con datos suministrados por los transportistas

²: Información referida al vehículo predominante en cada sub-sistema, las tecnologías mezcladas entre empresas son pocas y en proporciones mínimas.

que operan 11 rutas suburbanas, es decir de interconexión entre centros urbanos de Valencia, Maracay Güigüe y los ubicados en la Carretera Valencia – Maracay (Guacara, San Joaquín, Mariara) y cuyo sentido de viaje obedece a razones de trabajo o estudio.

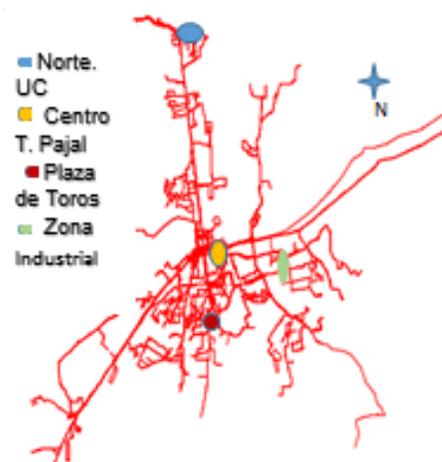


Figura 2: Distribución de la Red de Transporte AMV, Fuente: Sistema Transcad, IAMTT, 2018

4. Resultados y discusión de la evaluación operativa de la flota

Los resultados se muestran en dos vertientes: el primero presenta A. El estado operativo la flota de las 28 organizaciones encuestadas que incluyen al subsistema minibús y autobús urbano, esta muestra la cantidad de unidades accidentadas (918) de cada tipología, siendo la tipología minibús es la más afectada por ser la de mayor presencia en la operación de la ciudad reflejados en la Tabla 2.

Contrastando la cantidad de unidades operativas entre los años 2018-2020 en la Tabla 3, se evidencia una significativa disminución en la oferta de transporte público que alcanza un 62,62 % en el AMV. Esta decadencia en el sector transporte resulta alarmante, ya que es un servicio público de primera necesidad, que permite el acceso a bienes y servicios y que reviste elevada importante para el desarrollo de la vida urbana y para el incremento de la actividad productiva del país.

Los operados declaran que este problema se viene presentando a nivel nacional, y en el AMV un número importante de la flota (1903 unid.) se encuentran accidentadas como se muestra en la Figura 3, las causas de esta paralización son las siguientes: caja de cambio, transmisión, tren delantero, aceites, baterías, fallas en el motor, entre otros, el 80 % de los operadores denuncian que los repuestos necesarios para el mantenimiento de las unidades son importados, comprados sin ningún tipo de subsidios y que la mayoría de las veces deben ser canceladas en divisas, difíciles de obtener ante la existencia de regímenes cambiarios y ninguna autoridad se ha abocado a brindarles apoyo para evitar que el servicio desaparezca.

Manifiestan que la crisis en sector ha dejado sin empleo directo a miles de operadores y al personal administrativo que labora en las empresas de transporte, obligándolos a buscar otros medios de ingresos con los cuales subsistir económicamente. La mayoría de los operadores se han tenido que dedicar al comercio informal, otros han vendido por partes los repuestos de la unidad para sobrellevar la crisis económica. Informaron que un 18,8 % (442 unid.) han migrado del servicio urbano, de

Tabla 2: Estado operativo de la flota del Sistema de Transporte Público del AMV para el año 2020

Sub-sistema de transporte	Organizaciones(OTPE)		Unidades(UTO)		Unidades accidentadas	
	Registradas ¹	%	Registradas ²	%	Registradas ³	%
Minibús	19 (1206 unid)	67,85	529	35,19	677	45,04
Autobús Urbano	9 (297 unid)	32,15	56	3,73	241	16,03
Total	28 (1503 unid)	100	585	38,92	918	61,07

¹: Datos obtenidos de la muestra evaluada de Organizaciones de Transporte Público Encuestadas y sus unidades (OTPE), 2020

²: Las Unidades de Transporte Operativas (UTO) declaradas por los transportistas.

³: Unidades de transporte reportadas en condición de accidentadas.

Tabla 3: Comparación de la Oferta de Transporte Público del AMV años 2018 vs. 2020

Sub-sistemas de transporte público	Organizaciones	(1) Flota operativa 2018	(2) % Unidades no operativas 2020	(3) Flota Operativa 2020
Minibuses y autobuses urbano	66	3840	61,07 (2345)	1495

(1) Datos inicialmente obtenidos a partir de la información suministrada por el Inventario Oficial de Flota de IAMTT, 2018.

(2) Porcentaje de flota paralizada 2020.

(3) Número unidades operativas registradas en el año 2020 declaradas en encuesta por los operadores de transporte.

Tabla 4: Evaluación comparativa de la medición de volúmenes de transporte público en Avenidas principales años 2018, 2019, 2020.

Descripción Vía	Tramo	(1) Unidades operando Año 2018	(2) Unidades Año 2019 % D	(3) Unidades Año 2020 % D
Av. Bolívar	Redoma Guaparo-Av. Cedeño. Estación Misael Delgado.	178	70 (66,3 %)	58 (10 volteos) (82,76 %)
Av. Aránzazu	Las Canchas- Lomas de Funval. Estación Plaza Miguel Peña.	154	80 (52 %)	63 (11 volteos y estacas) (60,9 %)

(1) Mediciones realizadas en Marzo 2018 (Villegas I.),

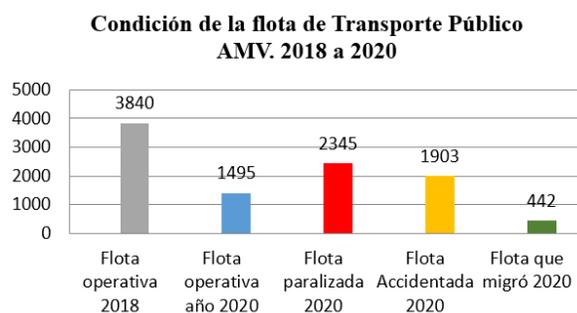
(2) Porcentaje de disminución de unidades (% D) con respecto al 2018

(3). Mediciones realizadas Marzo (2020) Av. Bolívar y Av. Aránzazu, Villegas I., Brito, Ojeda, porcentaje de disminución con respecto a 2018 (% D).

lo que se podría pensar que actualmente están operando en otras ciudades o prestando servicio de transporte privado o las vendieron para salir del país, presentado en la Figura 3.

B. Resultados de la medición de volúmenes de unidades de transporte en principales Avenidas. En segundo lugar los resultados en cuanto a la medición de volumen de unidades de transporte que circulan en principales avenidas, y de acuerdo a lo mostrado en la Tabla 4, las mediciones de volúmenes de transporte fueron evaluadas en los mismos puntos durante los años 2018, 2019 y 2020. En este sentido, para el año 2019 se aprecia una disminución de la operación de la circulación del

volumen de unidades de transporte en la avenida Bolívar de un 60 % y en la avenida Aránzazu de unos 58 % comparados con los volúmenes que operaban para el año 2018. Al establecer comparación entre las mediciones realizadas en el año 2020, se observa que continúa un aumento en la paralización de la operación de unidades de transporte público en los referidos corredores alcanzando casi una paralización del 82 % en la avenida Bolívar y un 60 % en la avenida Aránzazu, además de la presencia de camiones no aptos tipo volteo y estacas operando informalmente. El mayor porcentaje de la operación en esta avenida Aránzazu, lo cual es cónsono con la baja tenencia



Fuente: a partir de los resultados obtenidos de encuesta Brito, Ojeda, Villegas, Julio, 2020.

Figura 3: Flota operativa de transporte 2018 contrastada con la condición de la situación de paralización en el año 2020

vehicular de esta zona, que posee elevado nivel de pobreza.

5. Conclusiones

La evaluación de los operadores de transporte público del AMV, tienen aproximadamente un 61,07 % de unidades paralizadas, y el resto opera en horarios restringidos, demostrándose con ello la crisis del transporte urbano en la ciudad.

En la ciudad de Valencia miles de prestadores del servicio de transporte público, como conductores, recolectores y personal administrativo han quedado sin empleo, dejando a sus hogares en situación de vulnerabilidad, incrementándose aún más la situación del distanciamiento social y las medidas impuestas por el Covid-19.

Los pequeños y mediano operadores de transporte público, quienes sin apoyo financiero y ante la necesidad de contar con liquidez, han comprometido su ingreso futuro al tener que vender las partes de sus vehículos, para asegurar su sustento.

Del total de 2345 unidades paralizadas, aproximadamente 1903 estaban accidentadas por falta de repuestos, los cuales en la mayoría de casos no han contado con divisas. Adicionalmente 442 unidades cuyos dueños migraron del país o se dedicaron a otras actividades. En este sentido, se determinó la desaparición definitiva de 10 organizaciones de transporte.

Resultados de la medición de volúmenes de unidades de transporte en principales Avenidas realizados en periodos de alta demanda para el año 2020, reflejaron una disminución de la flota ofertada promedio superior al 80 % en comparación a los volúmenes que circulaban en los años 2018 y 2019.

Todo lo anterior ha generado un problema social para los microempresarios del transporte y sus familias. Quedando en el abandono por la falta de políticas públicas e ineficiente gestión gubernamental.

6. Referencias

- [1] J. Gabaldón, *Desarrollo Sustentable, La salida de América Latina*. Grijalbo, 2006.
- [2] A. Díaz-Aldret, "Participación ciudadana en la gestión y en las políticas públicas," *Gestión y política pública*, vol. 26, no. 2, 2017.
- [3] I. Villegas, "Movilidad Sostenible Eficiencia Social y Desarrollo," Tesis Doctoral en Desarrollo Sostenible, Universidad Simón Bolívar, Caracas, Venezuela, 2016.
- [4] V. Pacheco, "El derecho a la ciudad como derecho humano," *Revista de la Facultad de Derecho de México*, vol. LXXI, no. 279, pp. 487–514, 2021.
- [5] D. Hernández, "Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo," *Revista de la CEPAL*, no. 122, pp. 166–184, 2017.
- [6] C. ONU-Habitad, "Informe regional de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) para América Latina y el Caribe: Ciudades sostenibles con igualdad," in *Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Habitat III)*, Quito, Ecuador, 2016, .
- [7] G. Cascales, "Análisis de Indicadores de Movilidad Urbana Sostenible," Tesis de Maestría, Universidad Politécnica de Cartagena Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos y de Ingeniería de Minas, Cartagena, Colombia, 2019.
- [8] Instituto Nacional de Estadística, Venezuela (INE), *XIV Censo Nacional de Población y Vivienda, Resultados por entidad federal y municipios del estado Carabobo*, Caracas, Venezuela.
- [9] I. Villegas, "¿Existe en Venezuela un transporte público que satisfaga los derechos humanos?," in *XX Congreso Latino Americano de Transporte Público Urbano. (CLATPU)*, Medellín, Colombia, 2018.
- [10] M. Valles, *Técnicas cualitativas de investigación social: Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid, España: Síntesis, 1999.