

Política Habitacional (RPLPH) solicitada al Congreso por el Ejecutivo, pretende superar las principales deficiencias de la LPH en distintos ámbitos. En relación a la disponibilidad efectiva de fondos, la propuesta de reforma se basa en una visión pragmática que incorpora una mayor participación de mecanismos de mercado e innovaciones en materia financiera, a la vez que mantiene el esquema equitativo. La focalización del subsidio en el Área I, la remuneración del Ahorro Habitacional, la flexibilización parcial de las tasas de interés y la incorporación del Área III a mecanismos de mercado ⁴, constituyen los elementos centrales. La necesidad de resolver la disyuntiva entre asequibilidad y disponibilidad en contextos inflacionarios lleva a proponer nuevos instrumentos de doble indexación, principalmente sobre la base de la experiencia mejicana, que permiten ajustar las tasas activas a la evolución del costo de los fondos y al mismo tiempo las cuotas mensuales a la evolución de los ingresos familiares.

Obviamente, ningún instrumento puede sustituir a un contexto macroeconómico estable en la resolución del problema habitacional. Dadas las tasas de interés recientes en los mercados financieros es irreal una flexibilización total de las tasas hipotecarias. Sin embargo, el nivel alcanzado por las tasas de interés ha obedecido fundamentalmente al componente de riesgo originado por las expectativas negativas que generan la inestabilidad política y el déficit fiscal. La creación de un consenso alrededor del nuevo Presidente y la aprobación de las leyes fiscales deben favorecer el descenso de las tasas de interés y su evolución más acorde con las expectativas inflacionarias, las cuales también tenderían a reducirse. Si bien un manejo macroeconómico adecuado puede evitar la hiperinflación, las restricciones externa y fiscal sólo podrán superarse en el largo plazo, siendo previsible la persistencia de un contexto inflacionario. La aprobación de la RPLPH permitiría un mejor ajuste de los programas de vivienda a esta restricción.

No obstante, las posibilidades de captación de recursos financieros para la vivienda de interés social no se agotan con el Presupuesto Fiscal y el Ahorro Habitacional. En particular, el acceso a los fondos de pensiones y de prestaciones sociales, en tanto colocaciones a largo plazo, beneficiaría ampliamente la disponibilidad de recursos financieros. Las reformas legales en materia laboral involucradas trascienden la problemática habitacional y su discusión tampoco debería ser abordada desde posiciones dogmáticas. La experiencia chilena sobre el tema es un punto de referencia.

4 / La derogación de la LPDH, solicitada por el Ejecutivo junto con la RPLPH, permitiría, que parte importante de los fondos represados por las instituciones hipotecarias fluyeran hacia el Área III.

Transporte y desarrollo

Para un país cuya economía se basa de manera importante en la exportación de la producción petrolera, el transporte podría no estar entre sus primeras prioridades. Para el sector petrolero, su problemática de transporte está bien resuelta con base en una red de ductos y puertos especializados que de manera eficiente transportan la producción a los consumidores externos. Sin embargo, el transporte como sector económico, es tan importante en Venezuela como lo es en la mayoría de los países de desarrollo similar, y sin duda incrementará su importancia junto al crecimiento y diversificación de su economía.

La explicación para este creciente rol del transporte a medida que el sistema económico se desarrolla es bien sencilla. Una sociedad primitiva con pocos sectores desarrollados requiere pocos intercambios. En la medida que se desarrolla se genera una mayor cantidad de intercambios; se presenta un mayor número de industrias con ventajas comparativas distribuidas en el espacio, requiriendo insumos y distribuyendo su producción en un mayor número de mercados. Más aún, en la medida que las industrias se desarrollan, también se especializan. Cuando antes, todo un proceso productivo

se desarrollaba en un solo lugar, ahora el mismo proceso se desagrega en varios puntos en el espacio, siendo necesario transportar los insumos intermedios. Una industria localizada en A puede mejorar su capacidad de producción si compra parte de sus insumos en una localización B que los produzca a menor costo, pero para que ello sea posible, los ahorros en costos de producción deben superar el costo de transporte de los insumos desde B hasta A. De este ejemplo sencillo resulta claro que la eficiencia del sistema de transporte cumple un rol fundamental en el desarrollo de la economía.

Un sistema de transporte no sólo debe mover mercancías sino también a personas. El sistema productivo conlleva la movilización de gran cantidad de personas relacionadas: desde millones de trabajadores que deben movilizarse hasta sus empleos hasta un número similar que se desplaza a la educación, compra, servicios y por motivos sociales y recreacionales. Si se considera que la población urbana de Venezuela es de unos 15,2 millones de habitantes, esto implica la realización de unos 40 millones de viajes diarios. A esto debe agregarse los movimientos interurbanos, que pueden estimarse conservadoramente en 0,8 millones de toneladas (sin incluir imp./expor-

taciones) y unos 1,6 millones de desplazamientos de personas.

El transporte como sector de la economía

Las estadísticas macroeconómicas señalan que el transporte como sector de la economía representa un 7% del PIB no-petrolero. Esta cifra corresponde al registro de pagos realizados por los sectores productivos a empresas de transporte. Sin embargo, la cifra no registra una serie de pagos que pueden ser de una magnitud importante. En primer lugar, gran cantidad de empresas de tamaño medio y grande cuentan con sus propias flotas de transporte, ya sea total o parcialmente, y representan compras a sectores que son insumos del transporte, tales como combustibles y lubricantes, repuestos y equipos. A nivel de empresas pequeñas involucradas en sectores tan variados como la agricultura, industria y servicios, es muy común que los propios productores se encarguen del transporte de su producción a los mercados. Por último están los movimientos de personas; si bien las estadísticas macroeconómicas pueden registrar a las empresas de transporte público, quedan fuera innumerables viajes del transporte informal y la gran masa de personas que se desplazan en sus propios automóviles. El autor ha

estimado que el costo de los movimientos interurbanos en automóvil representa unos Bs. 52 millones diarios, y si de los viajes urbanos estimados anteriormente suponemos que un 40% se realizan en automóvil con un costo promedio conservador de unos Bs. 30 por viaje estamos en presencia de unos Bs. 480 millones diarios, es decir, unos Bs. 16 mil millones anuales.

Pero hay que agregar a esto los valores no-monetarios característicos del transporte y que lo diferencian de los demás sectores productivos. Para todo viajero urbano o regional el costo económico de un viaje es varias veces superior al costo monetario. Para la valoración económica del tiempo de los viajes con propósito trabajo las normas recomiendan un 30% del salario, disminuyendo a un 15% para los propósitos distintos al trabajo.

En el caso de Venezuela, es necesario agregar otros costos económicos. El transporte constituye el principal consumidor de combustible, y el usuario paga un precio interno que es muy inferior al precio internacional. Como el país está sujeto a cuotas de producción -no de consumo- cada litro que se consume es litro que no se exporta, y por lo tanto su valor económico debe calcularse como la diferencia entre ambos precios.

Por último, existen una serie de costos económicos que no siempre se toman en cuenta. En primer lugar debe señalarse el elemento ambiental, difícil de evaluar en su plena magnitud, y que a pesar de las benevolentes condiciones atmosféricas tropicales, no deja de ser importante. Los riesgos a la salud por contaminación son, sin embargo, relativamente menores si se analizan las estadísticas de accidentes viales, que constituye una de las principales causas de lesiones, habiendo adquirido las dimensiones de un problema grave de salud pública. El transporte representa un riesgo, tanto para las personas como para las mercancías y los equipos.

La red básica

Buena parte de este siglo se ha dedicado a la construcción de la red básica, definida como un conjunto de carreteras y autopistas que conectan los centros poblados de Venezuela. A ello se agrega un sinnúmero de redes al interior de las ciudades, la red de penetración o vialidad agrícola, la red de puertos y aeropuertos, y en menor grado, el sistema fluvial y ferroviario. La mayor parte de este gran esfuerzo ha sido canalizado a través de lo que hoy es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones. La red básica ha sido una política que puede ser caracteri-

zada, en términos simples, como la inversión de una masa importante de fondos fiscales en infraestructura física de transporte con el objetivo de garantizar que la población se conecte a través de vías pavimentadas. En los últimos 30 años se ha agregado a este objetivo el que las principales capitales de estado se conecten a través de autopistas.

Los resultados de esta política no dejan de impresionar; hoy en día se cuenta con una red de carreteras de más de 86 mil Km, de las cuales unos 30 mil son pavimentadas, y todas las regiones se encuentran servidas por puertos y aeropuertos. La vialidad urbana es difícil de cuantificar, pero fácilmente supera a la anterior.

El énfasis de esta política ha estado claramente en las carreteras. Excluyendo el tramo fluvial desde los puertos de Guayana hacia el exterior, los modos acuático, ferroviario y aéreo apenas cuentan. A pesar del potencial de las inversiones y del personal involucrado, el actual ferrocarril de carga general moviliza apenas un 1% de la carga ferroviaria nacional (0,1% del total) y un número despreciable de pasajeros. Se pueden citar varias razones para explicar la ausencia de una red ferroviaria efectiva, lo cual es materia de intenso debate. Una de las principales razones es que el país desarrolla su

infraestructura de transporte después de haberse establecido la dominación de la industria de vehículos automotores, mientras que en otros países se contaba con redes ferroviarias fuertemente estructuradas desde el siglo pasado. Pero hay también otras razones, como el bajo costo del combustible y del asfalto, la topografía difícil que rodea las áreas más desarrolladas, y la ausencia de grandes masas de mercancías a ser desplazadas de un sitio a otro del país.

La escasa significación del transporte fluvial tiene otras explicaciones, también sujetas a intenso debate. Quizás la principal razón sea el que los grandes ríos con potencial navegable conectan las regiones menos desarrolladas del país (excepto Ciudad Guayana con el exterior). También debe señalarse el vehemente régimen hidrológico de los ríos tropicales y la falta de tradición: hasta el día de hoy España es uno de los pocos países europeos que no cuenta con una red fluvial. Por otra parte, las inversiones necesarias para hacer navegable un río pueden ser gigantescas, y en muchos países son el fruto de más de un milenio de esfuerzo continuado.

Finalmente, el transporte aéreo nacional cumple un rol minoritario, estratégico para pasajeros, pero

inexistente para la carga. En este caso no hay debate, ya que las distancias internas están muy por debajo de las economías que puede brindar el transporte aéreo de mercancías.

Contradicciones del modelo actual

La política de la red básica era, sin lugar a dudas, necesaria. Conectar todos los centros poblados con una red de carreteras resultaba una opción lógica de inversión de los excedentes petroleros para garantizar la movilidad de personas y mercancías, esencial para la diversificación y el desarrollo. El excedente petrolero per-cápita era, entonces, mucho mayor que el de ahora y constituía el mecanismo principal para financiar las obras de infraestructura. Algunas de estas obras incluyeron un mecanismo de recuperación en la forma de peaje, pero el Estado permitió que las tasas pagadas por los usuarios desaparecieran con la inflación de 30 años o más, al punto que hasta hace muy poco la recaudación era inferior al costo de recolección en muchos casos.

La situación actual es que la red básica de carreteras más o menos se ha cumplido, pero no la red de autopistas, faltando importantes tramos por construir. Hoy en día parece evidente que los recursos del Estado

no alcanzan para sufragar las importantes obras que faltan, tanto urbanas como interurbanas, e incluso para completar las iniciadas, como las Autopistas R. Betancourt y J. A. Páez. Las principales contradicciones en que ha caído el esquema son las siguientes:

- a)** los recursos regulares del MTC no son suficientes para avanzar el plan de inversiones previsto a un ritmo satisfactorio;
- b)** los recursos, tanto económicos como organizativos, ni siquiera son suficientes para dar un adecuado mantenimiento a las obras existentes, las cuales se encuentran en un avanzado estado de deterioro;
- c)** el plan de inversiones previsto, aun si se llegara a completar, es insuficiente para satisfacer la demanda futura a mediano y largo plazo;
- d)** el esquema actual es incapaz de diversificar la oferta, introduciendo otros modos como ferrocarriles interurbanos, sistemas de transporte masivo, puertos y aeropuertos modernos;
- e)** las bases organizativas excesivamente centralizadas no tienen la capacidad para administrar la oferta existente y carecen de mecanismos

para optimizar la operación de los sistemas.

El cuadro parece preparado para gestar importantes cambios. Los usuarios del transporte urbano están cansados de sufrir la ineficiencia y mala calidad del transporte público; los usuarios interurbanos reclaman mejoras en los servicios de autobuses, basados en unidades deterioradas e inseguras; el transporte de carga utiliza material rodante obsoleto con una flota que tiende más bien a disminuir; el nivel de mantenimiento de las vías urbanas y regionales es unánimemente considerado de calidad inaceptable; las unidades de carga y pasajeros cobran tarifas por debajo de sus verdaderos costos; la mayoría de los puertos operan deficientemente y el actual ferrocarril público no resiste ni el más benevolente de los análisis de eficiencia.

Podría argumentarse que estos problemas son producto de una insuficiencia de recursos. A ello es necesario contraponer dos argumentos que señalan que éste es sólo parte del problema. El primer argumento es que los usuarios de los actuales sistemas de transporte pagan costos en términos de operación, tiempo, inconveniencia y seguridad muy por encima del costo de mejorar los servicios. Estudios recientes de-

muestran que existe un gran número de proyectos en el área de transporte que son rentables nada más que en términos de ahorros en costos de operación. El segundo argumento, que en cierta medida es la consecuencia lógica del anterior, es que los usuarios estarían dispuestos a contribuir con un mayor aporte que el que se les exige actualmente para la mejora de los servicios y el mantenimiento de las infraestructuras, ya que la mayor contribución quedaría compensada por los ahorros generados. Un buen ejemplo lo constituye el transporte público de Caracas; la población ha opuesto una fuerte resistencia a los incrementos en los pasajes de autobuses y por puestos, mientras que el Metro de Caracas ha venido ajustando gradualmente sus tarifas sin ningún conflicto por parte de los usuarios.

Sin desconocer los problemas sociales afectados por el transporte, es evidente que grandes sectores de la población aspiran a servicios mejores, aun si ello implica mayores costos monetarios. Como se ha mencionado, cuando se plantea un incremento en el valor del pasaje urbano, se produce una fuerte resistencia por parte de la población, pero ello se debe, en parte, a que los usuarios saben que esos incrementos no van ligados a mejoras sustanciales en el servicio. Si por el contrario, se gene-

raran los mecanismos para que los incrementos estén condicionados a mejoras en la calidad de las unidades, en la regularidad del servicio, en seguridad e información para los usuarios, en controles efectivos para la eliminación de los vicios en los cobros de tarifas portuarias, la resistencia sería menor e incluso podría transformarse en apoyo a las medidas.

Los actuales usuarios de la Autopista Regional del Centro, entre Caracas y Tejerías, por citar sólo un ejemplo, deben sufrir una serie de inconveniencias, tales como carencia de demarcaciones, mal estado de la vía en general, falta de luminarias y otros avatares, para un tramo de altos volúmenes diarios de vehículos, una topografía difícil y condiciones climáticas lluviosas y con abundante neblina. En estas condiciones resulta ridículo que se cobre un peaje de Bs. 0,5 a 1,0. No es necesario realizar una encuesta a los usuarios para demostrar que un incremento de 10 o 20 veces esta cantidad sería considerado tolerable si las condiciones mejoraran sustancialmente. La superficie de rodamiento de la Autopista Valencia-Puerto Cabello, que une la principal área industrial con el principal puerto del país, está en tal mal estado que se requiere su reposición. Durante 30 años, los automovilistas han pagado Bs. 2. ¿Quién

se hubiera opuesto a una actualización periódica de esta tarifa si se les hubiera garantizado a los usuarios un mantenimiento adecuado? ¿Se justifica esto con un falso argumento social? Hoy en día los usuarios pagan un costo de operación mucho más alto que los Bs. 1,5 que costaba hasta hace poco el peaje, producto de un mantenimiento inadecuado de la Autopista Caracas-La Guaira, sin hablar de los accidentes y la inseguridad. Y se puede plantear una pregunta aún más inquietante: ¿quién va a pagar ahora el costo de reposición de pavimentos, túneles y viaductos?

Las nuevas políticas

Las nuevas circunstancias políticas y sociales están forzando un cambio importante, bien sea de manera implícita o abiertamente. Se han estado llevando a cabo cambios e introduciendo nuevas políticas dentro de un espectro bastante amplio. El proceso de descentralización administrativa ha sido uno de los motores del cambio, quizás el más notorio, pero se están dando cambios también a nivel central.

Uno de los primeros síntomas de que la situación del transporte está cambiando es el ejemplo de la Gobernación del Zulia, que asumió el Puente Rafael Urdaneta sobre el Lago

de Maracaibo como un activo propio. Aun en los países más descentralizados como Brasil, México, Estados Unidos o España, una vía de carácter estratégico nacional permanecería bajo el control, operación y administración del gobierno central o federal. La medida unilateral adoptada por la Gobernación del Zulia tomó al gobierno central por sorpresa, pero debió claudicar rápida y calladamente ante la realidad. En primer lugar, el acto era perfectamente legal, ya que la Ley de Descentralización no previó que determinados elementos del sistema de transporte deberían permanecer bajo control del gobierno central. Se planteó la pregunta: ¿posee una gobernación la capacidad técnica y económica para mantener y operar una obra de carácter nacional estratégica y por añadidura de alto costo? La respuesta resultó sencilla: más de 30 años de administración centralizada habían demostrado su incapacidad para prestar un adecuado mantenimiento, al punto de que la obra corre el riesgo de perderse, con grave perjuicio para todo el país, pero en especial para el Estado Zulia. ¿Con qué autoridad moral podía el gobierno central reclamar argumentos de interés nacional y de seguridad del Estado para que dicha obra permaneciera bajo su tutela?

Este evento plantea una de las polé-

micas potenciales más interesantes en el sector. Aparte de los fantasmas históricos, la actitud zuliana toca, remueve y redibuja toda una concepción del Estado central benevolente y paternalista que puede tener importantes repercusiones. Destruye el mito de que el gobierno central es el único ente capacitado para garantizar la red básica. La propia incapacidad del gobierno para ofrecer soluciones largamente esperadas obliga a las gobernaciones de estado a asumir un rol más activo. El resultado concreto es que hoy en día, a los pocos años de iniciado el proceso de descentralización, no es posible plantear proyectos de importancia nacional sin la participación activa de los gobiernos locales.

Aparte del fenómeno de descentralización, se pueden mencionar tres elementos adicionales recientes que están introduciendo cambios de importancia en el sector. El primero de ellos se refiere a la introducción de formas no tradicionales de financiamiento de proyectos, el segundo a la inversión extranjera y el tercero a la integración subregional.

La captación de fuentes no-tradicionales de financiamiento se encuentra en estado embrionario, pero se están realizando experiencias interesantes. Cabe citar como ejemplos destacables el impuesto a los com-

bustibles, la reorganización de los peajes, privatización de puertos y captación de plusvalías. El impuesto al combustible está orientado a captar fondos para el financiamiento de la vialidad agrícola, a través del Servicio Autónomo de Vialidad Agrícola SAVA. Esta es una experiencia interesante, aunque actualmente se encuentra limitada por una excesiva centralización de la gestión y por la decisión política que restringe el incremento de los precios de los combustibles por debajo de la inflación. La reorganización de los peajes, que adelanta el Ministerio de Hacienda en estrecha colaboración con las gobernaciones y el MTC, promete ser exitoso en términos de captación de recursos, no sólo para el mantenimiento de las obras, sino para captar recursos adicionales para las gobernaciones. Este programa dista, sin embargo, del Programa de Privatización de Autopistas PRIA del MTC. Por último, se han realizado algunas experiencias primarias en la captación de recursos para vialidad provenientes de la plusvalía inmobiliaria. En este sentido se han realizado acciones concretas en el Sureste de Caracas con base en aportes directos de los promotores.

Hasta ahora, la inversión extranjera se centra en la captación de fondos de la banca multilateral. Venezuela estaba, hasta hace poco, excluida de

la lista de países candidatos para la obtención de este tipo de fondos, pero esta situación ha cambiado drásticamente, y el transporte ha sido una de las áreas prioritarias. Este nuevo fenómeno ha implicado cambios, no sólo de tipo financiero, sino también referidos a las políticas de transporte y a las metodologías de planificación. Para bien o para mal, el aceptar créditos en condiciones favorables implica el aceptar también normas y criterios. Desde un punto de vista positivo, la participación de la banca multilateral obliga a que todo proyecto sea sometido a un análisis de rentabilidad económica. Para los proyectos de carreteras interurbanas, por ejemplo, se exige que un proyecto genere un retorno adecuado a la inversión en términos de ahorros en costos de operación y mantenimiento; para las vías agrícolas se agregan los excedentes a los productores. Lo interesante es que este tipo de análisis no sólo se aplica hoy a los proyectos sujetos a financiamiento externo, sino a la totalidad de las inversiones previstas para el sector. Esto se debe a que los organismos multilaterales no están dispuestos a financiar los proyectos «razonables» mientras el Estado siga gastando los recursos en proyectos que no cumplen con las normas de racionalidad.

La participación de la banca

multilateral impone sus propios programas y prioridades. Por una parte, exige que las inversiones obedezcan a planes globales y coherentes con prioridades claras, de allá que se están concluyendo o iniciando los primeros estudios globales como el Estudio Nacional de Transporte de Carga o el Plan de Vialidad Agrícola, ambos financiados por el Banco Mundial. Por otra parte, se introducen nuevos criterios y énfasis, con lo cual se plantean aspectos polémicos. En general el énfasis se desplaza desde la inversión en grandes obras de infraestructura, que predominó en la época de la red básica, hacia un rol creciente del mantenimiento de lo existente y un mejoramiento de la gestión. Se plantea, por ejemplo, que no se deben construir nuevas autopistas si es que las actuales no cuentan con buenos mecanismos de mantenimiento y rescate. Otro ejemplo casi patético es la propuesta del Plan Ferroviario Nacional, caso en el cual se argumenta que no se deberían emprender nuevas inversiones cuando el tramo actual Barquisimeto-Puerto Cabello se encuentra a punto de colapsar por falta de mantenimiento y por una administración ineficiente.

Por último está el fenómeno de la integración subregional, lo cual ha dado ya los primeros indicios de producir efectos muy importantes

sobre el sistema de transporte. El volumen de mercancías entre Colombia y Venezuela que pasa por la Aduana de San Antonio crecieron en un 42% entre 1990 y 1991 y en un 81% entre 1991 y 1992, lo cual se ha manifestado en un notorio congestionamiento en las vías de acceso. Este es sólo el efecto inmediato de una política de integración que está en sus inicios; los efectos a mediano y largo plazo pueden requerir importantes inversiones bilaterales y cambiar el mapa de ventajas comparativas de las distintas regiones de Venezuela. El Táchira, por ejemplo, pasaría de ser una localización más bien marginal a una central, dinamizándose las zonas industriales de San Cristóbal y La Fría. Además, los puertos de Maracaibo, La Ceiba y Puerto Cabello deberán asumir nuevas responsabilidades, y el corredor Sur Occidental (San Cristóbal-Barinas-Acarigua) puede cumplir un rol determinante para el desarrollo de la Región Amazónica de Colombia, actualmente restringido por la barrera andina. Sin duda, el incremento del intercambio comercial hará posible el desarrollo de importantes proyectos de infraestructura de transporte, como el mencionado corredor vial, y quizás el proyecto de ferrocarril suroccidental e incluso el Eje Fluvial Orinoco-Apure, tan mencionado y tan postergado.

El camino por recorrer

Los cambios a que se ha hecho mención constituyen, en opinión del autor, elementos positivos que apuntan hacia una reorganización efectiva del sector transporte. Sin embargo son sólo el comienzo de un largo camino por recorrer. Las áreas prioritarias que es posible establecer, aun sea de manera tentativa, son las siguientes:

a) En vialidad interurbana es necesario completar los proyectos ya iniciados e introducir otros para evitar el grave entramamiento que se generará en puntos críticos de la red, como son el Corredor Central y los accesos al Zulia, Táchira y Oriente.

b) Como los recursos del gobierno central no serán suficientes para financiar estas obras, se requiere la captación de recursos adicionales del sector privado. Esto significa que deberán ser los propios usuarios quienes deben sufragar los costos en forma de peajes. Para evitar repartir la carga en forma desigual, el programa de privatización debe concentrarse en las regiones más desarrolladas y en estrecho acuerdo con los Estados involucrados.

c) En materia de vialidad urbana, se debería organizar un programa amplio de inversiones de manera con-

LA ACCION DE LA UNIVERSIDAD EN EL TEJIDO URBANO

junta con Gobernaciones y Alcaldías, explorándose diversos esquemas de financiamiento. A nivel urbano no es posible cobrar directamente a los usuarios, de tal manera que las fuentes deberán ser indirectas, tales como tributos locales, impuestos al combustible y captación de plusvalías.

d) En materia de transporte interurbano de carga, deberá mejorarse la operación del sistema en su conjunto, en especial mejorando la consolidación de carga. Esto tiene implicaciones políticas y gremiales, por cuanto es necesario llegar a acuerdos para evitar la práctica actual según la cual cargas originadas en un estado sólo pueden ser transportadas por operadores de dicho estado. Además se deben mejorar los servicios al transportista, favorecer la formación de cooperativas y proveer asistencia financiera para la adquisición de repuestos y renovación del parque, el cual ha sobrepasado su vida útil en más de un 50%. También es necesario llegar a acuerdos sub-regionales para fortalecer el transporte internacional.

e) En materia de transporte urbano de pasajeros, es necesario modernizar los servicios en las ciudades principales, con una activa participación de las alcaldías. Ello implica el fortalecimiento de programas de

ayuda financiera como los que adelanta FONTUR, reorganización de las rutas, estudio de costos para acercar las tarifas a los costos reales y fortalecimiento institucional. Para algunas ciudades en las que el transporte público presenta una dimensión y complejidad más allá de lo habitual, deberán estudiarse sistemas de transporte rápido masivo (como el caso de Valencia).

f) En materia de tránsito urbano, debe organizarse un programa de mejoras a corto y mediano plazo, con énfasis en el mejoramiento de lo existente. Este programa deberá tener un componente de fortalecimiento institucional a nivel local, capacitando al personal para la implantación y control de las medidas.

El gobierno central, en materia de transporte, debe entregar mayor responsabilidad a los niveles locales. El MTC debe cambiar su estructura, reducir su dimensión, e incrementar su rol de ente planificador, de concertador de acuerdos entre gobernaciones, de captador y canalizador de fuentes de financiamiento, de negociador internacional y de agente dinamizador de las instituciones locales.

La capacitación puede resultar el elemento clave en todo el proceso. Para llevar a cabo las políticas seña-

ladas, se debe capacitar a un gran número de técnicos y profesionales a nivel local, ya que el recurso humano será el principal ingrediente. En este campo, las universidades tendrán un papel destacado.

El área de Diseño Urbano se ha inscrito para participar en la V Conferencia Internacional sobre Conservación de Centros Históricos y Patrimonio Edificado Iberoamericano que se realizará en la ciudad de Alcalá de Henares, España, en julio de 1993.

La participación del Instituto de Urbanismo en esta Conferencia reviste gran importancia, ya que al ser el tema oficial de este evento «La ciudad del Saber: Ciudad, Universidad y Utopía 1293-1993», permite presentar el caso de una de las empresas universitarias- Insurbeca-, la cual tiene una experiencia acumulada de proposiciones e intervenciones en la ciudad. La Universidad, entonces, participa activamente en la labor de «hacer ciudad».

En esta sección se presentan los resúmenes de las ponencias de los tres participantes del Instituto de Urbanismo.