

## ACIERTOS Y DESACIERTOS DE LOS PLANES URBANÍSTICOS DE LAS CIUDADES DE SURAMÉRICA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS. CASO: CARACAS VENEZUELA

Silva García Héctor Ernesto <sup>1</sup>

### RESUMEN

Este trabajo es realizado con el propósito de inferir sobre las dos caras que refleja la ciudad de Caracas en los últimos años, dejando la posibilidad crítica al lector de corroborar la sustentabilidad de la capital venezolana. En este sentido, los casi 10 millones de habitantes que habitan en la capital del pequeño país del norte de Suramérica esperan resultados importantes para las próximas décadas, en donde se reflexiona sobre los problemas actuales y que paralelamente enfrentan ciudades importantes de la Región en similares condiciones políticas, económicas y social. Además, se describe el desarrollo de la Gran Misión Vivienda Venezuela y sus impactos de externalidades positivas y negativas que hacen una conforme habitabilidad y que se tiene de los acuerdos suscritos con la Agenda 21 Local y otros convenios de modernización urbana a través de las Naciones Unidas en los últimos 50 años.

**Palabras claves:** Ciudades sustentables, Urbanismo, Programas sociales

### ABSTRACT

## STRENGTHS AND WEAKNESSES OF THE PLANNING OF THE CITIES IN SOUTH AMERICA IN RECENT YEARS. CASE: CARACAS VENEZUELA

This work is done with the purpose of inferring on the two faces that reflects the city of Caracas in the last years, leaving the critical possibility to the reader to corroborate sustainability of the Venezuelan capital. In this sense, the nearly 10 million inhabitants of the capital of the small country of northern South America expect important results for the coming decades, reflecting on the current problems and facing major cities of the Region in similar conditions Political, economic and social. It also describes the development of the Great Housing Mission Venezuela and its impacts of positive and negative externalities that make a consistent habitability and that it has of the agreements signed with Local Agenda 21 and other agreements of urban modernization through The United Nations over the past 50 years

**Key words:** Sustainable Cities, Urbanism, Social Programs.

---

<sup>1</sup> Coordinador de Ambiente y Doctorante en Desarrollo Sostenible en la Universidad Simón Bolívar (USB, Venezuela). [shysbey@gmail.com](mailto:shysbey@gmail.com), [shernesto@cantv.net](mailto:shernesto@cantv.net)

## 1. INTRODUCCIÓN

Más de la mitad de la población vive actualmente en áreas urbanas, lo cual implica que se multiplique el uso de energía, agua y recursos naturales, así como también la adecuación de espacios públicos acordes a la calidad de vida de la población.

De acuerdo a datos recientes del Banco Mundial, para el 2030 más del 60% de la población mundial vivirá en ciudades, sin que las mismas estén “preparadas” para ello, tomando en cuenta factores importantes -externos e internos- como la desigualdad social, la pobreza, el cambio climático y las crisis económicas.

Se estima según datos de organismos oficiales, que existen casi dos millones de personas en el mundo sin suficientes recursos y de estos, unos 750 millones de personas viven en áreas urbanas sin una adecuada calidad de vida apiñados en edificios, casas, chozas y cualquier cosa que tenga un techo.

Se hace referencia a estos datos, debido a que la ciudad como tal no debe verse como un espacio que tenga montones de edificios e infraestructuras o que tenga vías para los autos. Una ciudad es vida, una ciudad la crea los mismos ciudadanos, quienes la viven, quienes la sienten y quienes la disfrutan. Una ciudad debe diseñarse para las personas y para todas las especies vivas, no solo para lo artificial.

En cuanto al crecimiento de la poblacional de América Latina en los últimos años, no se ha comportado de forma distinta al resto del mundo, también la población se concentra aún más en las grandes ciudades, lo que a ocasionados una serie de problemas; uno es la pérdida del sentido de pertenencia y de los nexos de apropiación y arraigo de los propios habitantes en estas grandes metrópolis, causada entre otros factores por las enormes contradicciones sociales, por la precariedad de la economía, la falta de voluntad de las autoridades municipales y regionales en atender los problemas comunes y por la migración a diario de las personas del campo a las ciudad, situación que ha generado los grandes conflictos socio-espaciales que caracterizan a estas grandes ciudades. En este sentido; estas grandes ciudades han tenido que lidiar con problemas como la inseguridad, devastaciones de espacios naturales para construir viviendas improvisadas, contaminación del agua, incrementos de desechos sólidos, contaminaciones auditivas y atmosféricas, colapso en los servicios de transportes y de salud; entre otros.

El objetivo de este estudio es describir de forma clara y precisa los aciertos y desaciertos de los planes urbanísticos de la ciudad de Caracas en los últimos años. La metodología utilizada para el estudio, es las consultas de fuentes documentales referidas por otros autores en estudios similares, fuentes oficiales y extraoficiales que permiten la recolección de datos lo más actualizado posible para construir el presente estudio.

## 2.- Los acuerdos internacionales sobre urbanismo

Hemos observado desde hace un buen tiempo que desde que se discutió el programa de la Agenda 21 Local en el año 1992, se ha debido poner en práctica en todos los países que suscribieron este acuerdo, siendo uno Venezuela y la mayoría de los países de la región. No obstante, se determinaron unos pasos previos para la implementación definitiva de la misma, siendo entre otros: Elaborar y diseñar una propuestas metodológicas comunes de implantación, asesoría en los municipios para el proceso, proporcionar las herramientas necesarias a través de las autoridades locales y actores económicos de cada localidad, aportar recursos humanos capacitados por áreas de trabajo, comunicar y concientizar a la población del trabajo que se viene realizando, favorecer el intercambio de información entre los municipios que integran la red y obtener las fuentes de financiamientos para la ejecución del programa o proyectos que se vayan a ejecutar.

Por consiguiente, ya la luz de la esperanza de la Agenda 21 Local para muchos de los países que no ejecutaron el programa, así como para otros que lo iniciaron, pero no culminaron, esa luz se ha apagado. Sin embargo, desde hace 40 años se está llevando en progreso cada 20 años, los programas de las Naciones Unidas Hábitat Alternativo, que consiste en agrupar a los académicos y científicos de cada uno de los países participante, con el propósito de tratar precisamente los temas de sustentabilidad urbana.

Sobre ese particular, se llevó a cabo el último de estos encuentros en la ciudad de Quito el pasado mes de octubre del año 2016, llamado H3A "Hábitat 3 Alternativo. Al respecto de los anteriores encuentros ejecutados en períodos de veinte años cada uno, no se han logrado los resultados esperados hasta ahora, ya para este tercero encuentro se tienen muchas expectativas y gran esperanza de lograr resultados positivos en ciudades que cada vez domina más el caos y la inhabitabilidad.

Sin embargo insistimos en el gran desafío en Quito 2016 para el programa de Hábitat III, luego de los compromisos adquiridos por parte de los gobiernos urbanos, tanto en Hábitat I como en Hábitat II; luego de transcurrir 40 años desde el primer programa hemos observado que ya más de mil millones de personas viven en vivienda de mala calidad, con la inadecuada provisión de servicios básicos, lo cual obliga que la nueva estrategia tendrá que ser clara en la relación entre gobernantes urbanos y habitantes de las ciudades.

En ese sentido, el objetivo para esta nueva agenda se resume en tan solo que los marcos internacionales apoyen a los gobiernos locales y grupos de sociedad civil para que se efectúen los programas urbanos, para de esta forma no repetir otras experiencias anteriores, en la cual se solapan en los objetivos otros compromisos que ya previamente se han acordado en otros tratados. No obstante; tenemos ejemplos de ciudades sustentables en estos cuarenta años, caso como la ciudad de Barcelona y la Provincia de Alicante en España, también en Utrecht Holanda; así como algunas ciudades dentro de Argentina, Brasil y Colombia. Cabe destacar que las principales características del éxito

fueron; el desarrollo de ciudades resilientes con directrices claras de los gobiernos urbanos y pleno apoyo de sus habitantes.

Evidentemente que para ese gran desafío se tiene un muro de contención, que replica en los malestares de nuestras sociedades urbanas, además se añade la crisis institucional motivada por la inoperancia y corrupción de los poderes públicos y económicos y por la desafección respecto a los partidos que asumen una representación política con la que no se identifica gran parte de la ciudadanía. La injusticia espacial y el efecto de escala se ha multiplicado por las migraciones que se instalan en las periferias informales o formales, por la desocupación en Europa y los ingresos por debajo del nivel de pobreza en América latina.

Las políticas de vivienda que acentúan la exclusión, bien por los barrios degradados o criminalizados o por las zonas mal y poco urbanizadas y segregadas de la ciudad. Los sectores populares reaccionan y probablemente aumentará la tensión y quizás la violencia, no tanto por la pobreza como por la desigualdad, la ostentación de los ricos, la imagen de las zonas de calidad y de los barrios cerrados, los privilegios y el despilfarro.

Además de todos estos problemas que caracterizan a una región se acentúan los problemas de corrupción de gobernantes tanto nacionales, como regionales y municipales, esto hace que se incremente cada día más el caos y la no resiliencia de los actores afectados para buscar soluciones a corto, mediano y largo plazo. Observamos como colapsan los servicios de transportes, vialidades, aseo, agua y energía en cada uno de las ciudades a pesar de que se firman acuerdo de mejorar la calidad de vida de los pobladores urbanos.

### **3.- Panorama de la sustentabilidad de la región**

En ciudades como Bolivia se reflejan datos muy valiosos, que sirven para explicar los verdaderos problemas que enfrentan ciudades importantes en este pequeño país andino. Se tiene información del último censo, realizado en el año 2012, con las siguientes cifras: un 67,3% de los bolivianos habitan en áreas urbanas, estas tuvieron un crecimiento cinco veces mayor que las áreas rurales. No obstante, la tasa anual de crecimiento urbano es de 2,4%, mientras que la de crecimiento rural es de 0,5%, lo que ratifica la consolidación del eje geográfico de ciudades como Santa Cruz, La Paz y el Alto Cochabamba que agrupan el 71% de la población.

Al respecto, en Bolivia se ha llevado a cabo muchos estudios de investigación sobre la problemática que se presentan en las ciudades; sin embargo, las academias reclaman la falta de lineamientos y el poco interés de parte de muchos actores para evitar el problema periurbano que enfrentan estas grandes ciudades, aunque en la parte de investigación y capacitación se sigue llevando a cabo planes tanto internos como externos para hacer ciudades justas, democráticas y sustentables.

Con respecto a las cifras publicadas de Colombia por el Banco Mundial, la urbanización de las ciudades en el país ha tenido un mayor incremento porcentual que en el resto de los países que se mencionan, refleja un 76% para el año 2014, en este país a diferencia del

resto de los países de la región el proceso de urbanización se intensificó en el transcurso del siglo XX, en especial entre los años 1930 y 1980. Asimismo, a partir de 1950 los flujos de movilidad de los ciudadanos colombianos tuvieron otras motivaciones distintas a diferencia de los años anteriores, por causa del conflicto armado que se disgrega en los amplios espacios del territorio que ocasiona una gran disparidad entre algunas regiones y el peso de la segregación socioespacial dentro de las mismas ciudades, especialmente en las cuatro ciudades metrópolis: Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla.

Uno de los tantos centros de investigación que desde décadas se ha estado preparando para solventar los problemas de habitabilidad en este país, a parte de la Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales (ACIUR), es Colciencias que desde el año 2000 viene trabajando, con un grupo de investigadores en áreas medulares, sobre la disparidad del espacio geográfico. No obstante, las áreas de conocimiento como economía, negocio, sociología y geografía social no responden a todas las necesidades que requieren los ciudadanos que ocupan todas estas ciudades; además, Colciencias ignora algunas áreas medulares como arquitectura y urbanismo que son sumamente importantes en el campo de los estudios urbanos.

En relación a Ecuador, no se tiene mayor diferencia en el área de la investigación con respecto al resto de los países de la región; sin embargo, la evolución en la investigación urbana en este país está definida por factores económicos, políticos, demográficos y geográficos propios que generan mucho interés a los investigadores urbanos de este país. El estudio realizado por los académicos se desglosa en varios períodos de cambio importante en el marco de los factores ya mencionados. Lo que se refleja con mucha claridad es que los investigadores y profesionales de lo urbano se implicaban en ciertos momentos en intervenciones sociales y técnicas destinadas a mejorar las condiciones de vida de los más desfavorecidos, apoyando por ejemplo los movimientos urbanos, la estructuración del hábitat popular y participando en los comités barriales, entre otros.

Cabe destacar, que en Ecuador los investigadores resaltan el gran porcentaje de estudios y trabajos publicados solamente de la ciudad de Quito y son pocos los estudios de otras ciudades del país. Además, las investigaciones científicas de Quito y las publicaciones de la municipalidad en conjunto con el Institut de Rechelche Pour Le Dévelo Ppement (IRD) se suspendieron en el año 2005, desde entonces la Flacso asumió el liderazgo en la reflexión urbana, con varios trabajos de investigación desarrollados por docentes y estudiantes de maestría en los que se hace énfasis en producciones de etnografía, economía, politología y urbanismo crítico, los recientemente priorizados son: identidades urbanas, segregación urbana, disputa por el espacio público, interacción urbano-rural, relaciones de género, regeneración urbana, comunas urbanas y derecho a la ciudad entre otros.

En el caso peruano, la evaluación recae en tres temas centrales. En primer lugar, la importancia del centralismo en la investigación urbana, representado por Lima y sus problemas; en segundo término, los estudios de las barriadas como forma de ocupación del suelo urbano, de producir vivienda y de generar organización social; y, en tercer lugar, la economía informal en la ciudad, relacionadas con las formas de generación de actividades urbanas que involucran a los sectores populares.

Igualmente, las responsabilidades urbanas de casi la gran parte del siglo XX en Perú se llevaron a cabo por investigadores científicos e ingenieros extranjeros, ya que no se conocían academias ni estudios técnicos y profesionales sobre urbanismo, es solo hasta después de la mitad del siglo pasado, que se comienza a dar importancia a esta materia. Resulta llamativo el escaso intercambio que existió entre ciencias sociales y urbanismo durante ese siglo, pese a que disciplinas como la sociología, la antropología y la arquitectura compartieron la preocupación por estudiar y dar una respuesta a la manera en que se manifiesta el fenómeno metropolitano. Probablemente el principal interés común se dio en torno a la visión del problema de la vivienda y la barriada.

#### 4.- Desafíos para la ciudad de Caracas

Venezuela es conocida más por sus grandes reservas de recursos minerales, especialmente el petróleo que por ser un país que le ha tocado encarar situaciones políticas, económicas y sociales difíciles. En periodos presidenciales anteriores a estos últimos 18 años, esta nación suramericana mantuvo un precio de su mayor producto de exportación, como lo es el petróleo en menos de 10 dólares por barril, mientras que en el periodo del ex presidente Hugo Chávez se llegaron a cifras históricas por encima de 100 dólares el barril durante más de una década.

En ese sentido, se busca demostrar los resultados que se obtuvieron producto de esa gran oportunidad para Venezuela, es de notar al mismo tiempo que los índices de pobreza también tuvieron un notable cambio y como prueba de ello tenemos las cifras que se tienen de forma oficial del Instituto Nacional de Estadísticas (INE). A continuación, se observa las variaciones de este:

**Tabla Nº 1 Índice de hogares según condición de pobreza**

Descripción/ periodo	Censo 1990	Censo 2001	Censo 2011	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015
<b>No pobres</b>	61,5	67,0	75,4	54,0	29,4	16,0	16,1
<b>Pobres No Extremos</b>	22,2	21,6	17,6	21,6	19,6	11,0	11,1
<b>Pobres Extremos</b>	16,3	11,4	7,0	11,0	10,0	5,9	5,7

**Nota:** desde el año 2012 hasta el año 2015 se obtiene cifras de las encuestas de hogares por muestreo **Fuente:** Instituto Nacional de Estadística, INE

Es de notar en el cuadro anterior que, desde el Censo de 1990, el estrato de No pobres iba en ascenso en los dos siguientes censos hasta sufrir una caída a partir del año 2012. Sin embargo, los otros dos estratos sociales se comportan de forma inversa con respecto al

primero y se aprecia una notable reducción de la pobreza extrema, que parece ser afectado principalmente por paro petrolero, el cual impactó puntualmente para los años 2012 y 2013, es lamentable que no tengamos cifras oficiales por lo menos al cierre del año 2016.

Históricamente en Venezuela y específicamente en la ciudad de Caracas, las condiciones estructurales de las viviendas de las clases más pobres identificadas son construidas con materiales precarios, sin acceso a los servicios de saneamiento básicos y con hacinamientos críticos. Sobre este particular se tienen cifras del mismo Instituto de Estadísticas, que de unos 500.000 hogares que residen en viviendas en situación de precariedad en el año 2001, pasaron a unas 600.000 viviendas con esa situación para el censo del año 2011.

Esta realidad sigue teniendo un peso considerable en Venezuela, entre las causas de esta reducida mejora puede atribuirse, entre otras razones, al déficit que progresivamente se ha venido acumulando en materia de vivienda, así como la dificultad de generar políticas habitacionales que logren reducir la disparidad entre la formación de nuevos hogares y la atención a las necesidades de residencias. No obstante, la postura histórica de las políticas públicas en este aspecto, que incluye no solo la construcción de viviendas sino el acceso a servicios sociales e infraestructuras urbanas de calidad, de los cuales la sola disposición de los servicios de saneamientos básicos sesga toda medición de la pobreza; eso sin contar con que en Venezuela la autoconstrucción de vivienda es lo que ha prevalecido por década y actualmente se contempla en la Normativa del Ministerio del Poder Popular para Hábitat y Vivienda, con un porcentaje de cumplimiento que la banca está obligada a financiar a este sector en un 5% del 20% que está obligada a mantener la banca para créditos hipotecarios durante el año 2017.

En ocasión al estudio que se está llevando a cabo, vale la pena hacer una parada a partir del año 2010, para explicar mejor como nace lo que hoy se conoce en Venezuela como la Gran Misión Vivienda Venezuela y la Misión Barrio Nuevo Barrio Tricolor, que son dos políticas públicas que nacen con ocasión a las crisis ocasionadas por las fuertes lluvias de finales del año 2010. Sobre este particular cabe hacerse las siguientes preguntas: ¿En estas políticas públicas está la solución al déficit de vivienda? ¿Es el inicio del cumplimiento de los acuerdos de sustentabilidad urbana que se han venido suscribiendo, como la Agenda 21 Local o Hábitat II y III Alternativo?

A comienzo del último trimestre del año 2010 el gobierno de turno (Hugo Chávez) elaboró un plan para la construcción de 150 mil viviendas durante el año 2011, con el fin de alcanzar la meta de dos millones de viviendas para el año 2017. En ese sentido se tiene informaciones oficiales del actual gobierno del presidente Nicolás Maduro que en lo que va al mes de mayo del año 2017, las cifras alcanzadas son de un millón seiscientos mil unidades habitacionales.

Actualmente no se tienen cifras oficiales publicadas al año 2017, sin embargo, la que se presentan para este estudio son las anunciadas públicamente por el mismo presidente de la República, otras por la Cámara Venezolana de la Construcción y por el Ministerio del Poder Popular para Hábitat y Vivienda. No obstante, las cifras oficiales tanto del Banco Central de Venezuela, como del Instituto Nacional para la Vivienda son hasta el año 2011.



En ese sentido, se presentan los resultados de construcción de vivienda en tres periodos de gobiernos distintos para hacerlas comparativas; ahora desde 1990 a 1998 se construyeron 625.755 vivienda de sector público y privado. Durante el período de doce años desde 1999 y 2011 se construyeron durante el gobierno bolivariano, un total de 472.545 viviendas públicas y privadas. Asimismo, para el periodo comprendido desde 2012 hasta el año 2017, se construyeron más de un millón de vivienda a nivel nacional solamente construidas por el sector público, lo que hace el total de un millón seiscientos mil viviendas entregadas hasta el mes de mayo; siendo entregada la vivienda que alcanzó esta última cifra referida en el Estado Nueva Esparta.

Cabe destacar, que de las cifras antes referidas, unas 90 mil 325 son construidas en la ciudad Caracas, lo que deja ver que existe un acelerado proceso de construcción de viviendas de la Gran Misión Vivienda Venezuela que a la postre permite solucionar el problema de déficit de vivienda que existe actualmente. Sin embargo no se están haciendo los estudios adecuado de suelo, estudio técnico de cantidad de material estándar que se requiere por vivienda, un adecuado sistema para censar la poblacional desde el punto de vista de impacto social y de necesidades por grupo familiares de viviendas; además se han entregado vivienda a grupos familiares con el mismo grado de parentesco, lo cual imposibilita expandir el beneficio a diversos grupos familiares sin parentela; es decir; del mismo grado de consanguinidad y afinidad.

Además de lo descrito anteriormente, este proyecto de construir vivienda tiene que enfrentar los embates de crisis económica que distorsiona en este momento el mercado inmobiliario, además de situaciones de escasez de insumos prioritarios como cemento y cabillas; estando estos en manos del Estado por ser expropiadas en los años previos, para facilitar el acceso.

No obstante, para el periodo de ambos gobiernos bolivarianos de los últimos siete años se construyen sobre una ciudad bajo el lema de "Caracas cabe en otra Caracas", lo cual ha generado el descontento y la crítica de expertos urbanistas del país que cuestionan el afán gubernamental por construir de manera masiva, sin prevenir importantes criterios de urbanismos y servicios públicos.

Lo cual para la arquitecta urbanista María Isabel Peña, directora del Instituto de Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela, toda ciudad es como un cuerpo que tiene sus componentes impredecibles, unos “vacíos” y otros “llenos” no se los puede eliminar ni tomar los espacios vacíos y ocuparlos arbitrariamente. A juicio de la arquitecta, el gobierno apela a modelos obsoletos en materia de construcción cuando propone ocupar cualquier espacio.



Considera además que con esta forma acelerada en la cual se está llevando a cabo esta política pública, se está destruyendo la posibilidad de repensar a Caracas como una ciudad sustentable. Siendo este un desafío intelectual que ha orientado el trabajo de muchos urbanistas, de institutos de investigación reconocido y de los mejores expertos en materia de construcción en el país. Existen en Venezuela proyectos muy sólidos que han llevado años de investigación e inversión (actualizados constantemente por sus autores), que han sido desechados por el gobierno.

Como prueba de ello, las autoridades responsables de llevar a cabo la política de vivienda a través de la Gran Misión Vivienda Venezuela, realizó un foro el pasado mes de agosto del año 2016, en PDVSA la Campaña Caracas con el propósito de abrir espacio a los investigadores y urbanistas en el suministro de herramientas necesarias para el fortalecimiento del hábitat en las comunidades socialistas, este foro llevaba por nombre: “Realidades y Perspectivas para Fortalecer el Hábitat Comunal”.



Este estuvo totalmente abierto al público y contó con los siguientes invitados: la vicepresidenta para el Desarrollo del Socialismo Territorial, la Sra. Isis Ochoa y del ministro del Poder Popular para Hábitat y Vivienda, Manuel Quevedo, quienes han venido dirigiendo estas políticas de vivienda por el Gobierno Revolucionario en los últimos dos años.

Asimismo contó con los invitados: Juan Pedro Posani, doctor Honoris Causa de la UCV y Presidente del Museo de Arquitectura, (MUSARG), los arquitectos Juan Vicente Pantin, Marcos Coronel, Paola Posani y Pedro Vallone; el doctor Newton Rauseo; Pavelyn Márquez, Magister en Planificación Urbana; María Eugenia Collell, magister en Planificación Urbana; Alejandro López, magister en Vivienda, de la Universidad de Newcastle de Inglaterra; Juan Carlos Rodríguez, magister en Arquitectura en Barcelona, España; María Alejandra Díaz, abogado y del coordinador de la Gran Misión Barrio Nuevo Barrio Tricolor

en Barinas Jorge Monsalve quien junto a la vocera del Poder Popular, Evelin Ratte, debatieron estos temas durante los tres días que duró el evento.

Como resultado de ello, no se tiene documentos públicos del mismo, ni acuerdos firmados de los aportes y ningún plan o cronograma de trabajo para los meses subsiguientes sobre este tema de vital importancia para la ciudad de Caracas y el resto de las ciudades del país. Sobre este particular, se evidencia como se pierden oportunidades valiosas de encuentro entre actores importantes para debatir esta problemática, pero de lo discutido lamentablemente no existe documento o acuerdo oficial al respecto.

## 5.- Impactos de la política de vivienda en la ciudad de Caracas

Los convenios suscritos y firmados desde el año 2011 con China y Rusia en la construcción de viviendas de la Gran Misión Vivienda Venezuela sobre pasa los 35 mil millones de dólares, nada más con China son más 28 mil millones de dólares, esto implica un mayor endeudamiento del país para la inversión social de la cual esperamos resultados positivos.



Como parte de los resultados obtenidos en el acelerado proceso de construcción, observamos en la foto de la parte superior, los reclamos por parte de los muchos propietarios de estas viviendas, la falta de servicios básicos como; agua, falta de alumbramiento público y pavimentación en los accesos a las unidades habitacionales.

Además, según información del investigador Francisco Olivares (En Revista IESA 2011), “(...) la continuidad a los proyectos habitacionales de Fuerte Tiuna en Caracas, se necesita para la construcción de 50 mil viviendas que equivale a unos 500 edificios de 10 pisos cada uno, con 4 apartamento por pisos desplegados en una extensión de terreno de aproximadamente 225 hectárea”.

Esta cantidad de vivienda permitiría alojar a unas 200 mil personas; en nuestra opinión con respecto a lo que aduce el investigador Oliveros, esto es de gran impacto, y si lo miramos desde el punto de vista de la gran cantidad de familias que se beneficiaran de esta política, y si son bien concebida traería soluciones habitacionales a muchas familias que están ocupando una vivienda construida de forma precaria y otras que aún se encuentran en los refugios dispuestos desde el año 2010.

Sin embargo, la construcción masiva de viviendas en Caracas, siendo esta una ciudad con pocos espacios estables y disponibles para construir genera otro gran daño ambiental en las zonas consideradas protectoras de caracas, como lo es la montaña que se encuentra ubicada entre el litoral central del Estado Vargas, siendo esta una zona destinada a la conservación de bosques, suelos y aguas. Asimismo, es una rica fuente hidrológica

protegida desde hace muchos años, aquí precisamente se concluyó casi en un 100% el proyecto ciudad Caribia, y presentando ya de por sí, un fuerte reclamo por parte de sus ocupantes por las fallas de vialidad y por carencia de los servicios públicos.

## **6.- Desplazamiento acelerado del campo a la ciudad**

Según datos del Banco mundial cada día se incorpora 180.000 personas a la población urbana mundial y siguen añadiendo personas a un planeta limitado puesto que para el año 2050 se prevé un ascenso demográfico a más de nueve millones de personas, ocasionando un agravante y alarmante problema, puesto que la crisis ambiental que vivimos actualmente la cual si no se toman medidas efectivas continuará por mucho tiempo y repercute directamente sobre la ciudadanía.

En Venezuela específicamente en la ciudad de Caracas, se tienen datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), del año 2014, que el Distrito Capital posee una superficie de 433 Km<sup>2</sup>, que viene a representar el 0,04% del territorio nacional, encontrándose dividida por 22 parroquia, siendo el municipio más urbanizado, ocupa la zona del oeste y centro de caracas. No obstante, las parroquias con la mayor densidad poblacional son Sucre (Catia), Caricuao, El Valle, Antimano y la Vega.

Evidentemente lo que hace que cada día se desplacen más personas de otras ciudades a la capital venezolana es la búsqueda de mejor calidad de vida que se obtiene a través de un empleo, visto que la economía en la Ciudad de Caracas se basa principalmente en el sector público, empresas de servicio, manufactura, alimento y el mayor centro financiero del país, por lo que se le conoce como el centro de las actividades económicas de la nación. Además, concentra un gran número de actividades comerciales desarrolladas por el sector formal e informal, convirtiéndose en un foco central para la inversión de capital privado, tanto nacional como extranjero.

Si observamos como impacta este desplazamiento acelerado, tanto en los planes institucionales como a la calidad de vida de cada uno de estos individuos y de sus familias, evidenciamos que las políticas públicas y los planes urbanísticos de la ciudad se quedan cortos. En este sentido observamos que a pesar de la cantidad de viviendas que se construyen todos los años a través de la GMVV, no se reduce el déficit o demanda de vivienda que actualmente alcanza según cifras de las autoridades de viviendas en Venezuela, rondan los dos millones, se observa cada día más viviendas ubicadas en alto riesgo y construidas de forma improvisadas.

En los últimos catorce censos que se han realizado en Venezuela, la ciudad de Caracas en un período de 10 años, es decir desde 2001 hasta el más reciente censo de 2011, tiene una tendencia al crecimiento relativo de 5,9% y una tasa de crecimiento geométrica interanual de 0,6%; si la cifra registrada por el Censo 2011 es comparada con la de 1961, resulta que el volumen de población se ha incrementado en 1,7 veces, al pasar de 1.116.245 a 1.943.901 habitante. No obstante, si comparamos con el crecimiento promedio que tiene ciudades importantes en América Latina estamos hablando de 0,9%, aún estamos un poco por debajo de ese estándar para la región.

Sin embargo, sería interesante conocer (no lo exponemos en este estudio por no contar con la fuente oficial que nos suministren ese dato precisamente) cómo se adjudica cada vivienda en Caracas, porque sabemos que existe un registro o censo que se realiza a cada ciudadano a nivel nacional, donde se le solicita datos como; necesidad de vivienda y algunos datos socioeconómicos, estos se hace a través del (0800-MIHOGAR), este dato se encuentra en la página del Ministerio del Poder Popular para Hábitat y Vivienda.

Finalmente tampoco se tienen cifras reales, sobre si las viviendas entregadas en la ciudad de Caracas son de familias que hayan nacido en Caracas, que residen en la ciudad desde hace más de diez años; por colocar un periodo cualquiera y si son adjudicadas a familias venezolanas de nacimiento; esto porque también otros de los grandes problemas que tiene que enfrentar la ciudad de Caracas actualmente, es la cifra importante de inmigrantes que llegan a Venezuela y específicamente a la ciudad de Caracas desde hace más de 20 años, provenientes principalmente de países cercanos de la Región.

## **7.- Plan Sectorial Transporte Terrestre 2015 – 2019**

La construcción de vialidad y proyectos de envergadura en la ciudad de Caracas en los años 60', se planeó sin la participación de urbanistas, lo cual significó que toda la responsabilidad de construcciones que se tiene hoy en día en la ciudad de Caracas, como autopistas, avenidas, y algunos parques residenciales entre otros, se realizaron con los proyectos presentados por los ingenieros civiles de esa época, lo cual reflejó en su momento una gran debilidad.

Actualmente los planes de transporte terrestre y de vialidad en Venezuela son coordinados por el Ministerio del Poder Popular para el Transporte Acuático y Terrestres, sobre lo cual se han observado algunos avances y en espera de concretar algunos otros para este año 2017 que aún no se concretan. Comenzaremos por presentar de acuerdo a información contenida en la página de web del Ministerio de Transporte durante el año 2015, algunos datos que actualmente no es posible obtenerlos de forma oficial, con el fin de verificar la ejecución de cada uno de esos planes de forma global.

El Plan Sectorial fundamentado se divide en cuatro vértices de actuación: Plan de ampliación de Infraestructura

- 4 sistemas ferroviarios, (Una parte de Caracas)
- 4 sistemas de metro, (dos líneas a Caracas, otras a Miranda y otra en Carabobo)
- 4 sistemas de transporte masivo (Bus Caracas)
- 4 grandes puentes (uno en la Gran Caracas a través de la Valle-Coche)
- 3 grandes túneles de amplio formato (Uno Distribuidor Baralt en la av. Boyacá autopista Caracas-La Guaira)
- 5 grandes autopistas

•4 sistemas de transporte rápido Industrialización del Sector Transporte.

•Fábrica de Ensamblaje Autobuses Yutong Producción 3.000 buses Anuales 2 Líneas de Ensamblajes (Gas y DIESEL) Déficit actual de 2.500 unidades Interurbanas.

•Necesidad de 2.200 Km de Defensas Metálicas y Concreto.

•Necesidad de 7.000 de Ojos de Gato.

•Pintura Termoplástica de aprox. 10.000 Ton. Anual.

En lo que respecta a los planes de vialidad y transporte para la ciudad de Caracas se presenta la siguiente situación:

1) La Circunvalación Sur Caracas Fase 1. Túnel Caricuao tenía que haberse inaugurada para el año 2015 y se encuentra con rezago de casi dos años del plan original.

2) La Circunvalación Sur Caracas. Fase 2. Túnel Antimano, este se esperaba culminar de acuerdo al plan del Ministerio entre el año 2016 y 2020. No obstante, sigue sin ser inaugurado y tiene un periodo de tres años para ser ejecutado según el plan.

3) Prolongación Av. Boyacá, esta se encuentra en etapa de culminación hasta el año 2020; sin embargo, se encuentra en proceso y no se ha abierto el tramo para ingresar al túnel que aún no se ha culminado en el presente año.

4) Nueva autopista Caracas la Guaira, depende del proceso anterior porque la misma se viene trabajando desde la prolongación Av. Boyacá hasta empalmar con la autopista Caracas-La Guaira, está a tres años de ser culminada de acuerdo al plan del Ministerio de Transporte.

5) Para el año 2014 se esperaba la inauguración de la línea 5 de la estación Bello Monte del metro de Caracas y está ya se encuentra operativa desde el año 2015.

6) En cuanto el metro cable la Dolorita en Petare, esta se esperaba abrir según el plan del Ministerio para el año 2016 y no se culminado aún. En cuanto al tramo de la Estación 5 de julio y Warairarepano de la fase 2 del cable tren, este se culminó para el año 2016.

Asimismo queda pendiente para el año 2017 los siguientes proyectos: Sistema Caracas-Guarenas-Guatire (tramo sub-urbano) del metro de Caracas, Estación las Mercedes línea 5 del metro de Caracas, Metro Cable sur de Petare y Metros Cable Antimano. Sobre este particular ambos proyectos están ejecutándose en menos de un treinta por ciento 30% de lo que debiera realizarse de forma normal.

Finalmente, de acuerdo a cifras publicadas por el Ministerio del Poder Popular para el Transporte Terrestre y Acuático, el Sistema Metro de Caracas a trasladó desde su inauguración en el año 1983 hasta 1998, un total de 343.720.829 pasajeros, hasta el año 2012 ha transportado un total de 1.718.604.146 y espera trasladar hasta el año 2018 unas

4.716.073.958 personas. Sobre este particular todas las líneas del metro de Caracas mueve actualmente un promedio de 2 millones a 2.5 millones de personas diariamente y se espera incrementar por la cantidad de personas que se desplazan a esta ciudad durante todos los años, además de los bajos precios que ofrece el servicio a sus usuarios para llegar a sus destinos.

## **8.- Planes de seguridad**

Desde el año 2000 hasta el año 2016 se han llevado a cabo unos veinte (20) planes de seguridad para Venezuela y en especial para Caracas, la cuales se tienen a continuación y son de fuentes del Ministerio del Poder Popular para el Interior, Justicia y Paz.

- 1.- Plan nacional de desarme carcelario
- 2.- Plan nacional de seguridad ciudadana
- 3.- Plan Bratton (Alcadía Metropolitana de Caracas)
- 4.- Plan estratégico de prevención de la violencia
- 5.- Plan confianza
- 6.- Plan piloto de seguridad
- 7.- Plan nacional de control de armas
- 8.- Plan integral de seguridad misión Caracas
- 9.- Plan nacional de convivencia y seguridad ciudadana
- 10.- Plan caracas segura
- 11.- Plan noche segura
- 12.- Plan autopista segura (Distrito Capital)
- 13.- Operativa madriguera (Distrito Capital)
- 14.- Dispositivo Bicentenario de Seguridad (activo)
- 15.- Plan Ruta Segura (Distrito Capital)
- 16.- Operación Cangrejo
- 17.- Madrugonazo al Hampa
- 18.- Guardia del Pueblo (activo)

## 19.- Misión Segura

## 20.- Operación para la Liberación y Protección del Pueblo

Esta cantidad de planes para reducir el índice delictivo y la criminalidad en la difícil ciudad de Caracas evidencia un gran esfuerzo por parte de los Entes Gubernamentales para combatir este flagelo. Sin embargo, observamos que la solución se ha intentado atacar desde las consecuencias y no proponer planes para reducir el índice delictivo desde el origen o causa.

Actualmente se aprecian datos ofrecidos desde algunas agencias locales e internacionales en la cual hemos recabados algunas de ellas, visto que resulta bastante difícil calibrar la dinámica de la violencia en Caracas, puesto que las autoridades nacionales se niegan a publicar datos oficiales sobre el delito durante casi una década. No obstante, durante el estudio se tienen algunas cifras emitida por el Ministerio del Poder Popular para la Salud a través de los Boletines Anuarios de Mortalidad publicado solo hasta el año 2012.

La referencia que se tiene del Informe del Instituto Igarate del año 2016, es que la ciudad de Caracas actualmente se sitúa como unas de las ciudades más peligrosas de América Latina, para el año 2015 tenía una tasa de homicidios de 120 por cada 100.000 habitantes, la tasa de homicidios superó al año 2016 las 133 personas por cada 100.000 habitantes. Lo cual ubica a Venezuela como el segundo país de América después del Salvador con los mayores índices de criminalidad.

Asimismo, observamos un comportamiento de variación de tasas de homicidios para tres períodos referenciales, siendo la tasa de homicidio para el año 2010 de 71, para el año 2011 la tasa registrada fue de 108 homicidios, para el año 2012 cerró con 120 homicidios y la cifra que se tiene para el año 2015 es de 143. En este sentido, las variaciones de tasas de homicidios desde el año 2010 al año 2011 registró un 52%, luego en los años subsiguientes las variaciones fueron de 11,11%, luego descendió a 3,94% y 23,58% respectivamente y finalmente desde el año 2010 al año 2016 en un periodo de 5 años la variación de la tasa de homicidio fue de 101,41%.

Cabe destacar que por falta de información oficial del índice delictivo se ha generado ciertas contradicciones en las tasas que se reflejan por varios medios documentales, lo que hace que se trunque las posibilidades de entender con certeza la realidad delictiva de la ciudad de Caracas. Sin embargo, se obtienen cifras desactualizadas de los Entes Gubernamentales y cifras actuales de algunos Organismos No Gubernamentales y Agencias privadas.

### 9.- Conclusiones:

- Hemos observado que el plan desarrollo urbano para Caracas, ha tenido sus fallas porque este no solamente se puede mirar como espacios construidos que es como se han construidos las viviendas y no se planifica como una red, en donde sistemas naturales, sistemas viales, sistemas de transporte, servicios, silvicultura urbana, elementos

paisajísticos, recursos hídricos, manejo de residuos, utilización de suelos y subsuelos, entre otras cosas, forman parte de un sistema complejo que debe ser visto de manera holística para poder actuar de tal manera que se pueda apelar a la sostenibilidad.

- Se han visto muchos planes de desarrollo urbano de la ciudad de Caracas, pero al mismo tiempo observamos que las principales contradicciones de llevarlos a cabo son entre otros; la falta de una política integral en la elaboración de los planes, la falta de seguimiento, la falta de conocimiento y capacitación de los involucrados; así como de sus líderes que lo ejecutan, la construcción de edificios sin un estudio previo de la zona y de su impacto en la comunidad, el crecimiento demográfico acelerado, políticas de transporte, vialidad y seguridad ciudadana.

- También hemos determinado que no se plantean propuestas para proyectar y concebir los espacios adecuados y asentamientos a los caraqueños bien planeados y gobernados de forma eficientes, equitativa y justa, con fácil acceso al empleo y servicios básicos como agua, energía y saneamiento; respondiendo a las tendencias urbanas emergentes como los nuevos desarrollos demográficos, ambientales, económicos, espaciales y sociales, y así lograr la construcción de un mejor futuro urbano sostenible.

- Finalmente hemos observado un mediano avance en materia de transporte masivos y vialidades con mejoras al desplazamiento de vehículos a las diferentes zonas de Caracas. Aunque también se aprecia algunas debilidades al no culminar la obra en el tiempo que se programa originalmente, así como el deterioro continuo del servicio tanto del metro de caracas como del tren de los valles del tuy, visto los retrasos, mercaderías y mala atención de los operadores de estos.

## 10.- Referencias Bibliográficas

Herrera Núñez E. (2015) Evolución de la Criminalidad en Venezuela, Informe Asamblea Nacional. <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2016/09/15/forced-displacement-a-developing-world-crisis>.

INE. (noviembre de 2006). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción Policial 2006. Obtenido de Organización de Estados Americanos: [https://www.oas.org/dsp/PDFs/Victimizacion\\_y\\_Percepcion\\_Policial\\_2006\[1\].pdf](https://www.oas.org/dsp/PDFs/Victimizacion_y_Percepcion_Policial_2006[1].pdf)

Ministerio del Poder Popular para la Salud. Boletín Epidemiológico (2014), Año de edición LXIII.

Ministerio del Poder Popular para el Transporte terrestre, acuático y aéreo portal 2015 del Plan de Transporte 2015-2019.

Muggah R., Szabó de Carvallo LL., Alvarado M., Marmolejo L., Wang R. (2016). Haciendo de las Ciudades Lugares más Seguro: Innovaciones sobre seguridad ciudadana en América Latina. Instituto Igarape a Think And Do Tank, Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Pág. 38 – 42.

Olivares F. (2011). Los Vaivenes de las Políticas de Vivienda. debates IESA 2 Volumen XVI, págs. 29, 30 y 31.

Pascale M., Julien R., Jérémy R., Patricia U. y Pablo V. C. (2016). La Cuestión Urbana en la Región Andina, Mirada sobre la Investigación y la Formación, pág. 21-175.

PROVEA. (2014). Situación de los Derechos Humanos en Venezuela, Informe Anual Enero–Diciembre 2013. Obtenido de PROVEA:  
[http://www.derechos.org/ve/pw/wpcontent/uploads/2013\\_21SeguridadCiudadana.pdf](http://www.derechos.org/ve/pw/wpcontent/uploads/2013_21SeguridadCiudadana.pdf)

Sánchez R. M. (2011). Violencia – Inseguridad y la Emigración de Venezolanos. debates IESA N° 3 Volumen XVI. Pág. 19.