PROGRAMA DE GESTIÓN

PARA LA ALCALDÍA

DEL ÁREA METROPOLITANA DE CARACAS

2014-2018

“Dando la cara por mi Ciudad”

8 de agosto 2013

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN 6
II. FUNDAMENTO LEGAL 9
III. LA CARACAS DE HOY 13
II.1 Liderazgo del AMC en el contexto nacional 14
II.2 Perspectivas demográficas 15
II.3 Gobernabilidad 16
II.4 Seguridad ciudadana 17
II.5 Cultura ciudadana 18
II.6 Movilidad 19
II.7 Espacios públicos 20
II.8 Vivienda 21
II.9 Empleo 24
II.10 Equipamientos educacionales 25
II.11 Equipamientos de salud 26
II.12 Servicios de infraestructura 27
III. PROPUESTA DE GESTIÓN 2014-18 30
III.1 Una Caracas Gobernable 33
III.2 Construcción de Ciudadanía 41
III.3 Caracas Accesible y en Movimiento 43
III.4. Caracas Segura e Integrada 58
III.5 Caracas Ambientalmente Sostenible 62
III.6 Caracas Productiva y Emprendedora 69
III.7 Caracas con Enfoque de Género 74
III.8 Programas Sociales 80

PALABRAS DEL ALCALDE

En el año 2008, al proponer mi candidatura para optar al cargo de Alcalde Metropolitano de la ciudad de Caracas, formulé en compañía de un equipo de asesores, un Plan de Gobierno para mi futura gestión, el cual denominé "**Ideas para gobernar".**

En ese Programa, hice planteamientos concretos sobre los problemas más graves que afectaban a la ciudad de Caracas, así como las estrategias para abordarlos y sus posibles soluciones.

Consciente del momento histórico que vive nuestro país, hoy más que nunca estoy seguro que Caracas es una sola, vale la pena y puede ser mejor, y para demostrar que estoy dispuesto a dar la cara por esta ciudad y sus ciudadanos, propongo retomar algunas de esas ideas y muchas otras, que junto a mi equipo estamos dispuestos a implementar, hasta lograr una Caracas para la vida.

Convencido de que las políticas públicas diseñadas por el Estado Nacional para el Área Metropolitana de Caracas han sido total y completamente desacertadas, carentes de planificación, gerencia y coordinación, hemos adelantado algunas consideraciones, tanto sobre el diseño institucional-formal de lo que debería ser un verdadero Distrito Metropolitano, como sobre la actuación de los actores políticos involucrados en el proceso y la interrelación entre los diferentes niveles de gobierno.

A medida que la ciudad crece de manera desordenada y se convierte en una metrópolis es necesario buscar soluciones a sus problemas prioritarios. Un nuevo

ciudadano se forma a partir de la confianza en la administración y el compromiso individual y colectivo para lograr la prosperidad esperada. Cada ciudadano es co-responsable del cumplimiento de las metas pues es solidario, participa en los asuntos que le competen y sabe que sus actuaciones cívicas contribuyen al florecimiento de una sociedad que reconoce como suya. El ciudadano debe tener respeto por la ley, el espacio público y las normas de convivencia en general, además de comprometerse con el colectivo, su familia, su empresa, su comunidad, su ciudad y su país.

Una ciudad que florece para todos, solo puede lograrse con el compromiso y la corresponsabilidad entre los ciudadanos y su administración, con sentido de pertenencia y amor por su ciudad. Que compartan el mismo horizonte y se comprometan en el logro de las metas por las cuales asumen las tareas que les corresponden como partícipes y beneficiarios del progreso esperado.

Promovemos una Alcaldía moderna que articule y visibilice sus actuaciones, y afiance la cultura del servicio al ciudadano involucrándolo en la supervisión y el control de la administración pública, dando soporte a la sostenibilidad fiscal de la administración local. Generando sentido de pertenencia, impulsando el progreso, facilitando la convivencia y el respeto del patrimonio común y el reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos.

Los ciudadanos del Área Metropolitana de Caracas volverán a reconocerse en la solidaridad social y la diversidad cultural. La confianza, el optimismo y la credibilidad en las metas colectivas para construir proyectos comunes de

prosperidad, inclusión y sostenibilidad exigen la solidaridad entre los individuos y grupos sociales, así se diferencien por raza, cultura, condición social y económica.

El gobierno metropolitano mantendrá y exigirá a sus funcionarios prácticas transparentes en el ejercicio de sus funciones y proyectará ante los ciudadanos su intolerancia hacia a la corrupción. Se le exigirá a los servidores públicos y a los contratistas, una actuación basada en la ética, valores de respeto al ciudadano y al interés general.

En los últimos cuatro años ayudamos a construir un nuevo modelo de ciudad, donde se ha priorizado la inversión en lo social, donde se ha invertido en la gente más humilde y desprotegida, y donde se ha logrado la inclusión de los sectores más vulnerables de nuestra ciudad.

Estoy preparado para gobernar la ciudad por mi sólida formación académica. Por mi vasta experiencia en lo público. Conozco palmo a palmo y barrio a barrio, la ciudad y a sus habitantes. He trabajado por Caracas y su gente de todas las condiciones sociales y económicas y de todos los sectores productivos. Conozco sus necesidades, dificultades, potencialidades, expectativas y sueños.

Durante mi gobierno ejecutaremos este programa y consolidaremos el modelo de una ciudad para la vida.

I. INTRODUCCIÓN

El municipio venezolano es la unidad política primaria de la organización nacional, con personalidad jurídica, autonomía y con una organización democrática. Es un mandato de la Constitución, en el marco de la consolidación de un estado federal y descentralizado.

El municipio debe ser un espacio de progreso, en donde el gobierno municipal sea promotor de las soluciones de los problemas del pueblo, sobre todo de los más necesitados, a través de la organización social necesaria para el desarrollo social, cultural y económico de las comunidades. El municipio representa el autogobierno y la soberanía popular de los vecinos. En su jurisdicción, el alcalde, como figura principal ejecutiva local, es quien da la cara a la población que espera respuestas efectivas a sus demandas. De igual manera, los concejales están llamados a contribuir con la construcción de una base jurídica para la convivencia vecinal y el desarrollo del municipio, sostén de una institucionalidad democrática.

Una característica propia de estas ciudades metropolitanas está referida al hecho de que, al estar conformadas por varios municipios dotados de autonomía, generan inéditos problemas de gobernabilidad que exigen el establecimiento de novedosos mecanismos interjurisdiccionales de gobierno que, sin afectar las correspondientes autonomías, permitan coordinar los distintos aspectos concernientes al gobierno local, desde la planificación hasta la ejecución y mantenimiento de infraestructuras y la prestación de servicios, muy particularmente de aquellos que se articulan en red tales como transporte,

electricidad, acueductos, cloacas y drenajes, aseo urbano, bomberos, espacio público.

Por su tamaño, características y condición de capital de la República, Caracas es la más importante de las ciudades metropolitanas venezolanas, lo que motivó a la Asamblea Nacional Constituyente para promulgar en el año 2000 la Ley Especial sobre el Régimen del Distrito Metropolitano de Caracas (G. O. N° 36.906).

Pese a las numerosas críticas de que fue objeto, ella permitió ir avanzando en la construcción de la gobernabilidad metropolitana. Lamentablemente, a raíz de mi victoria electoral en 2008, el Ejecutivo Nacional, en una acción sin precedentes en país democrático alguno, procedió a instruir a una genuflexa Asamblea Nacional para que derogara la citada Ley y la sustituyera por la Ley Especial del Régimen Municipal a Dos Niveles del Área Metropolitana de Caracas (G. O. N° 39.276) cuya única finalidad fue la sustracción de competencias y recursos a la Alcaldía Metropolitana. Previamente se promulgó la Ley Especial sobre la Organización y Régimen del Distrito Capital (G.O. N° 39.156), la cual creó un cargo -Jefe de gobierno del Distrito Capital- que no existe en la Constitución y que además de ostentar facultades y recursos que le corresponden al Gobierno Metropolitano, pretende extenderse a un ámbito geográfico que abarca cuatro municipios que no entran dentro de su jurisdicción.

Inevitablemente ello truncó buena parte de los planes con los cuales iniciamos nuestra gestión en 2008, lo cual, sumado a las abusivas interferencias del Ejecutivo Nacional en el gobierno local (basta pensar en las actuaciones de la

absurda figura del MPP para la Transformación Revolucionaria de la Gran Caracas) no ha hecho más que poner trabas a los esfuerzos para revertir el acelerado proceso de degradación que vive nuestra capital, especialmente evidente en la creciente inseguridad y en el progresivo empeoramiento del transporte.

Pese a tales agresiones hemos cumplido una gestión que hoy es reconocida nacional e internacionalmente: luego de un vacío de 30 años, Caracas vuelve a tener una carta de navegación que le permite encarar el futuro racionalmente, el Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020; en medio de increíbles dificultades el Sistema Transmetrópoli, sin ser todavía lo que aspiramos para la ciudad, representa una mejora sustancial en un aspecto tan sensible como descuidado como es el transporte público superficial; el Concurso de Ideas para la Transformación de la Base Aérea de La Carlota en Parque Verde Metropolitano fue un auténtico ejercicio de ciudadanía que demostró que hay otra manera, abierta, transparente y participativa de construir ciudad.

Por eso, enriquecidos por una dura pero invalorable experiencia y en un contexto político especialmente prometedor, presentamos este programa que no sólo se propone dar continuidad a las iniciativas ya desarrolladas en el período que concluye sino dar un paso más en la consolidación de la gobernabilidad metropolitana, recuperando las competencias y recursos que ilegalmente le fueron arrebatados a la Alcaldía Metropolitana.

Estamos seguros de que en el nuevo panorama político que se perfila a partir de estas elecciones municipales, con el esfuerzo mancomunado con los cinco alcaldes municipales de Caracas podremos dar pasos decisivos en la construcción de esa ciudad que los caraqueños nos merecemos y que, como le corresponde, se constituya en referencia en América Latina.

II. FUNDAMENTO LEGAL

La "Ley Especial del Régimen Municipal a Dos Niveles del Área Metropolitana de Caracas", publicada en la Gaceta Oficial N° 39.276 del 1° de octubre de 2009, regula las competencias y facultades del Área Metropolitana de Caracas como instancia de régimen municipal. El Artículo Nº 2° la define como una unidad político-territorial, con personalidad jurídica y autonomía, dentro de los límites de la Constitución de la República y la ley, con competencia sobre el ámbito geográfico conformado por el municipio Libertador del Distrito Capital y los municipios Baruta, Chacao, El Hatillo y Sucre del estado Miranda.

Entre las competencias fundamentales que esta Ley asigna al Área Metropolitana de Caracas, destacan en el artículo 5°, **la planificación y coordinación en materia de ordenación urbana y urbanística; protección del ambiente y el saneamiento ambiental;** así como el desarrollo de programas de **asistencia técnica dirigidos a municipios**.

En el marco de estas competencias, la Alcaldía Metropolitana, durante el período 2008-2013 inicia la elaboración y continua desarrollando el Plan Estratégico

Caracas Metropolitana 2020 (PECM2020). Un instrumento guía para el desarrollo de la ciudad y acompañar el proceso de planificación y gestión del Área Metropolitana de Caracas, fundamentado en la participación ciudadana y en la construcción de una visión compartida de la ciudad.

Nuestra mayor fortaleza es la capacidad de coordinación y la visión integral asignada por Ley, reforzando cada día el objetivo de hacer de Caracas un espacio funcional, armónico, inclusivo, equitativo y plural.

Como parte de este esfuerzo de gestión, se tendieron lazos para coordinar voluntades a instituciones locales, regionales, de la administración central y descentralizada. Se firmaron convenios marco de coordinación interinstitucional con los cuatro municipios del estado Miranda que incluyeron apoyo técnico, logístico y operativo en limpieza y mantenimiento de aceras, calles y quebradas; infraestructura vial y de transporte público (Transmetropoli); seguridad ciudadana y recuperación de las escuelas públicas del municipio Libertador antes de que nos arrebataran recursos y competencias; se constituyó la Junta Directiva del Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas, con representación de cada uno de los municipios que conforman el ámbito de gobierno más el Cabildo Metropolitano, a los fines de formular Planes Especiales de actuación sobre ejes metropolitanos sobre el espacio público para mejorar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular como La Guairita-Viscaya-El Encantado que incluye los municipios Baruta, Hatillo y Sucre; se incentivó a los municipios a cumplir con el mandato de la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística de elaborar su Plan de Desarrollo Urbano Local (PDUL); se desarrolló y entregó el PDUL del Municipio Chacao, se trabajó en

conjunto con el municipio El Hatillo para que se entregar su PDUL al legislativo; y junto al municipio Sucre se realizó el Plan Especial de la urbanización Boleíta; se brindó asistencia técnica a líderes comunitarios en convenio con la Escuela de Ciudadanos de Venezuela y la Universidad Simón Bolívar formando Urbanistas Populares; se impulsaron Seminarios de Planificación y Gestión Urbana con la colaboración de reconocidas instituciones nacionales e internacionales como la Universidad Central de Venezuela, la Universidad Metropolitana, el Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano y el Instituto Lincoln de Políticas del Suelo; y como contribución a la democratización de la construcción de la ciudad, se abrieron sendos concursos públicos de ideas para impulsar el uso de la bicicleta como vehículo urbano ecológico y no contaminante (Caracas a Pedal), hacer accesible el Centro para la Educación, la Cultura y el Arte Simón Díaz a toda la comunidad circundante, y transformar el Aeródromo La Carlota en Parque Metropolitano, con base en la Decisión de Todos, encontrándonos en la actualidad en el proceso de gestionar los recursos necesarios para hacer realidad las obras propuestas.

En materia de asistencia técnica a comunidades, se crean cinco casas de atención a la mujer trabajando para la concienciación y protección de la mujer, a través de la promoción de la reducción de la violencia y equidad de género.

En el marco de la construcción de la ciudad 2.0, la alcaldía apuesta a la modernidad y las nuevas tecnologías, colocando a la disposición de los caraqueños dos herramientas vía web, el Plan Metropolitano de Respuesta

Inmediata a través de la cual se brinda asistencia a los ciudadanos al recibir y procesar sus denuncias, reclamos y quejas; y Caracas en un Click visualizador de mapas del área metropolitana; ambas con el fin de promover la participación ciudadana y acercar el gobierno a la gente.

Además, es importante señalar la cantidad de proyectos que fueron detenidos por el Estado Nacional como los programas para mejorar la congestión del tránsito "Día Libre", Caracas en dos ruedas y Vías en contraflujo, entre otros. Liberar el ambiente del humo del cigarrillo, la atención a personas discapacitadas, adecuación de los bomberos metropolitanos, el mantenimiento y gestión del Parque Zoológico el Pinar, el Parque Arístides Rojas y el Parque Los Caobos fueron sólo algunos de los programas que nos arrebataron.

A pesar de todo lo ocurrido, la alcaldía metropolitana continua su intención de rescatar la capitalidad de nuestra ciudad, mejorar el tránsito, convertir al espacio público en el gran estructurador de la ciudad, hacerla más segura, amable, cómoda y funcional, con servicios y equipamientos para todos, conscientes de la situación actual y de las restricciones y oportunidades que se nos presentan, así como las fortalezas y debilidades de la situación de país, de la que somos parte, pero dispuestos a seguir dando la cara por Caracas y sus ciudadanos.

A continuación presentamos un breve resumen del diagnóstico de la Caracas de hoy.

III. LA CARACAS DE HOY

Como lo establecen el artículo N° 18 de la Constitución Nacional y la Ley Especial del Régimen Municipal a Dos Niveles del Área Metropolitana de Caracas, la ciudad de Caracas es la capital de la República Bolivariana de Venezuela y su unidad político-territorial, denominada precisamente Área Metropolitana de Caracas, está constituida por los municipios Libertador del Distrito Capital y Baruta, Chacao, El Hatillo y Sucre del Estado Miranda.

Como lo demuestran numerosos estudios realizados durante los últimos años por diferentes instituciones, en materia de calidad de vida Caracas registra, lamentablemente, un bajo desempeño. Así por ejemplo en el "Estudio Mundial sobre Calidad de Vida 2012" elaborado por *Mercer Consulting* que evalúa a 211 ciudades de todo el mundo en aspectos, tales como entorno socio-cultural, económico, político y social, salud y salubridad, educación y escuelas, servicios públicos, transporte, oferta de ocio y alojamiento, vivienda, bienes de consumo y medio ambiente, Caracas descendió del puesto 164 en 2011 al 168 en 2012, apenas por encima de, entre las ciudades de la región, San Salvador (170), Tegucigalpa (175) y La Habana (184).

Para entender cabalmente el carácter y las causas de los problemas que hoy afectan a Caracas es necesario reconocer que su desempeño está siendo seriamente afectado por las políticas macroeconómicas del gobierno que, combinando una alta tasa de inflación y una evidente sobrevaluación de la moneda nacional aun después de las recientes devaluaciones, está causando los efectos paradójicos de convertirla en una de las ciudades más caras del mundo y,

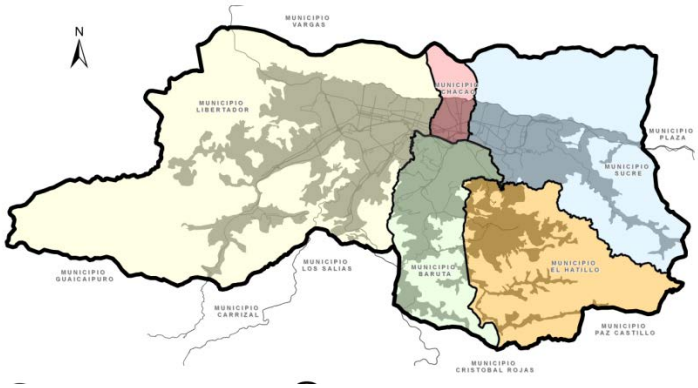
a la vez, una de las que registra peor calidad de vida y cuya población tiene más bajo poder adquisitivo. En la medida en que esa situación se mantenga en el tiempo, es evidente que impactará también la infraestructura urbana por la baja capacidad de la población para pagar las tarifas de los servicios urbanos e incluso el mantenimiento de los inmuebles de su propiedad.

II.1 Liderazgo del AMC en el contexto nacional

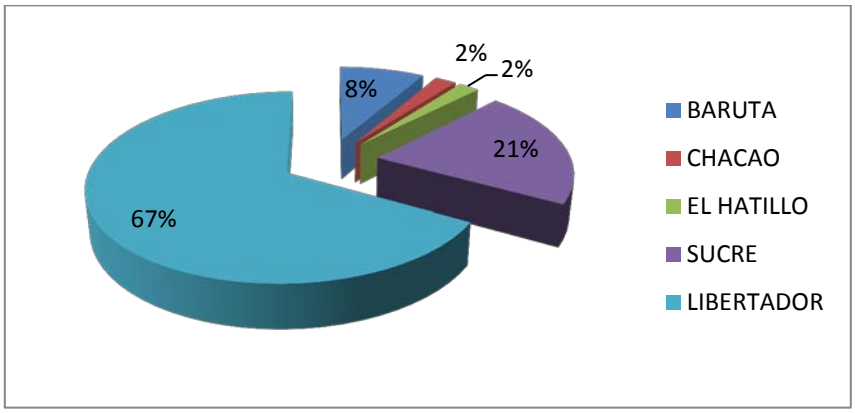
No obstante lo anterior, el Área Metropolitana de Caracas sigue siendo el principal centro administrativo, financiero, político, comercial y cultural de la nación, habiéndose mantenido por décadas como ciudad líder del país también en materia demográfica, concentrando alrededor del 11,6% de la población nacional y casi duplicando la de Maracaibo.

Según el Censo de 2011 el Área Metropolitana de Caracas, aloja 2.904.376 habitantes, el 65,4% de los cuales se localiza en el municipio Libertador, el 20,3% ~~del~~ en el municipio Sucre, el 9,8% en Baruta, mientras Chacao y El Hatillo congregan cada uno el 2,2% de la población capitalina.

Figura 1 División político-territorial del AMC



Porcentaje de Población por Municipios del AMC



FUENTE: Datos del Instituto Nacional de Estadística. Censo 2011

II.2 Perspectivas demográficas

Se estima que para el año 2020, horizonte temporal del Plan Estratégico, el Área Metropolitana de Caracas habrá alcanzado una población de 3.333.487 habitantes. Para esa fecha la población menor de 15 años se habrá reducido, mientras que la población adulta mayor irá ganando importancia relativa al punto que, para esa fecha, la población de 60 años y más, creciendo a una tasa promedio anual muy por encima del 3%, habrá llegado a representar el 13% de la población metropolitana.

Una población adulta mayor multiplicándose al ritmo antes señalado, supone una gran presión sobre bienes y servicios orientados a la satisfacción de las necesidades propias de esta franja etaria. Estos cambios deberían estar siendo considerados con anticipación en la formulación de ciertas políticas públicas dentro del espacio metropolitano con la finalidad de ir adecuando la prestación de

algunos servicios a esa mayor presencia de adultos mayores (servicios de salud, transporte, espacios de circulación, servicios de cuidado, recreación, vivienda, entre otros).

El AMC tiene el promedio de hijos por mujer más bajo del país; sin embargo, la frecuencia de nacimientos entre mujeres de 15 a 19 años es considerable, particularmente si se discrimina por estrato social y a nivel de las parroquias que integran el territorio metropolitano (13% de las adolescentes han tenido al menos 1 hijo).

Las personas con discapacidad también tienen una representación importante, alcanzando un estimado de 400 mil personas, 15% de la población total. Para ello, la ciudad tiene que garantizarles el derecho a vivir en un ambiente digno y a utilizar los espacios de la ciudad de manera autónoma.

II.3 Gobernabilidad

Uno de los problemas más graves que padece Caracas es, como ya se señaló, su débil institucionalidad metropolitana, lo que ha incidido en la disminución de la calidad de vida de sus habitantes. Los esfuerzos por superarlos suelen chocar con la desbocada obsesión centralista del Ejecutivo Nacional, por lo cual su superación es improbable si no se logra conjugar la voluntad política de la Alcaldía Metropolitana y las cinco alcaldías municipales que la integran.

Hoy día se superponen más de una decena de instituciones sobre el ámbito del área metropolitana: un gobierno metropolitano legítimamente electo, cinco

autoridades locales, dos entidades regionales (una legítima y otra impuesta), un ministerio para su supuesta transformación creado de forma inusual y poco funcional, más todas las empresas de servicio y entidades ministeriales, que solapan competencias y atribuciones, sin la menor preocupación por coordinar esfuerzos, intereses y voluntades.

Imprescindible cerrar la brecha que no permite lograr coordinación de esfuerzos con las Empresas de Servicio del Estado (CAMETRO, HIDROCAPITAL, ELECAR, etc), la Administración Central (Ministerios de Transporte, Infraestructura y Hábitat, Ambiente).

II.4 Seguridad ciudadana

La inseguridad en Caracas se ha constituido en un drama social, la principal causa de preocupación de los ciudadanos, siendo sin duda, un factor que afecta la gobernabilidad y el desarrollo ciudadano. El Estado, en todos sus niveles, es el principal responsable en materia de seguridad ciudadana, en consecuencia el problema debe ser asumido con la prioridad que amerita.

Caracas cuenta con elementos clave que favorecen los niveles de violencia, en este sentido se puede destacar la crisis institucional y el surgimiento de grupos delictivos. La falta de políticas públicas que combatan eficazmente el crimen ha llevado que cada vez más ciudadanos ejerzan justicia por cuenta propia, agravando el problema, así como al cambio de la morfología urbana y el uso de los espacios públicos.

Según el Observatorio Venezolano de Violencia, el Área Metropolitana de Caracas tiene una tasa de 130 homicidios por cada 100.000[1] habitantes, casi tres veces mayor que la de todo el país, que es de 52 por cada 100.000 habitantes.

Nuevamente debemos promover la descentralización de la atención ciudadana y la coordinación entre los distintos entes y niveles de gobierno.

II.5 Cultura ciudadana

Partiendo de la revisión de estudios sobre imaginarios urbanos y consumo cultural, la "Encuesta de Cultura Ciudadana" realizada por la Alcaldía de Chacao para el AMC (año 2009), así como los resultado de reuniones y talleres con expertos, activistas comunitarios, investigadores y profesionales ligados a la gestión urbana, se identificaron seis grandes aspectos que caracterizan el déficit de cultura ciudadana en Caracas:

a. Anomia: pérdida de sentido de normas compartidas, opacidad del futuro, caos ciudadano, bajo sentido de pertenencia, desconocimiento de deberes y derechos, pérdida de identidad, orgullo con y por la ciudad.

b. Intolerancia: baja disposición a respetar a los otros, a convivir con ellos en condiciones de cordialidad, recurso a la autodefensa y urbanidad represiva.

c. Renuncia al espacio público: como espacio urbano y democratizador por excelencia, fragmentación, división, miedo, inseguridad, polarización y privatización del espacio público.

[1] Fuente: INE y CICPC
Nota: No incluye resistencia a la autoridad, muertes en averiguación y muertes en centros penitenciarios

d. Desesperanza aprendida-desencanto: inmovilismo, baja disposición a la participación, desconfianza y desencanto ante los gobernantes de la ciudad, desconocimiento de la función de los distintos niveles de gobiernos locales.

e. Pérdida del sentido sagrado de la vida: naturalización del homicidio, la violencia y la impunidad, sensación permanente de inseguridad.

f. Polarización-división social: existencia de dos o más ciudades, dos o más culturas urbanas en batalla permanente, una de ellas marcada por el sentimiento de exclusión, la otra por el de amenaza: formal-informal, barrio-urbanización, cerro-colina.

Confiamos que con educación ciudadana y cultura urbana Caracas va a ser una sola, vale la pena y puede ser mejor

II.6 Movilidad

La movilidad en Caracas se ha caracterizado por la falta de inversión en la construcción de la red vial principal de la ciudad y regional que permitan una distribución adecuada del tránsito automotor y la prestación del transporte público.

Al mismo tiempo, la falta de políticas públicas para mejorar la movilidad, y medidas como la regulación del precio de la gasolina y la tarifa de estacionamientos, impuesto de circulación de vehículos muy bajo; incentivan el uso del vehículo particular generando la alta congestión de las vías.

Carecemos de un sistema integrado de transporte público adecuado a las necesidades de la ciudad. Sobre las vías de la ciudad se realizan en el orden de 3

millones de viajes diarios; que se movilizan en unas 597 rutas con 20.738 unidades (con una edad promedio de la flota de 15 años), servidas por 314 operadoras privadas y 2 públicas. Funcionan en conjunto con el tránsito local de vehículos particulares, taxis, carga y motos, sin exclusividad y sin una adecuada fiscalización y control de la operación por parte de las autoridades sobre de las empresas operadoras.

Trasladarse en camioneticas o por puesto (45% del total de los viajes) es la opción más utilizada por los caraqueños, seguido del Metro, donde se traslada el 27% de las personas.

Casi la totalidad de los terminales de transporte urbano se encuentran sobre la vía pública, sin que exista integración con el sistema Metro. El Metrobús constituye el sistema alimentador del Metro con 24 rutas urbanas y 5 suburbanas, funcionado en las mismas condiciones del resto del servicio superficial y cubre apenas un 10% de la demanda.

El Transmetrópoli es solo el comienzo de un gran proyecto para lograr que una ciudad Accesible y en Movimiento.

II.7 Espacios públicos

En Caracas, uno de los aspectos que más se ven afectados es la poca diversidad para interactuar en la ciudad, la ausencia de espacios públicos adecuados y suficientes que brinden la posibilidad de disfrutar la ciudad de manera segura y accesible para todos.

Además de tener un alto déficit áreas verdes (1,1 m^2/habitante, aproximadamente), no existen condiciones adecuadas para la movilidad peatonal (aceras amplias, iluminadas, limpias, con paradas de transporte público); los sectores de barrios, donde vive una alta proporción de la población, no tienen ningún tipo de espacio público.

El estándar mínimo de áreas verdes por habitante, recomendado por la Organización Mundial de la Salud, debe oscilar alrededor de 10 m2/hab. Solo el 10% del total de hectáreas decretadas como Parque en el AMC (3834 ha) se encuentran acondicionadas y pueden ser utilizadas por los caraqueños. Desde el 2002 existe una promesa del mandatario presidencial de transformar el aeródromo de La Carlota en Parque Metropolitano, con lo que aumentaríamos la dotación en 0,6 m2 por habitante.

II.8 Vivienda

La distribución espacial de las condiciones de vida de la población de Caracas permite orientar las actuaciones contenidas en el conjunto de políticas públicas que se determinen para la ciudad.

La tipología de vivienda predominante en el Área Metropolitana de Caracas es apartamentos en edificios (43,19%), seguido de vivienda unifamiliar tipo casa (41,41%) y en tercer lugar, la vivienda tipo quinta o casaquinta (5,38%).

No existen cifras oficiales acerca del déficit de viviendas en el AMC; sin embargo, fuentes como la Cámara de la Construcción lo estiman en unas **177.113**

viviendas familiares, a esta cifra habría que añadir el déficit funcional de familias hacinadas en una misma estructura o carentes de los servicios básicos, que se encuentra sobre unas doscientas mil adicionales.

Esta inmensa deuda social, convertida en uno de los principales problemas de la ciudad, es atendido de manera dispersa, bajo un Programa del Estado Nacional (Gran Misión Vivienda Venezuela) cuya mayor debilidad es actuar de espaldas a los gobiernos locales, de forma impositiva e improvisada. Existen casi una veintena de entes, tanto nacionales como municipales (Libertador), que tienen alguna injerencia en el tema sin que se haya definido, hasta ahora, una política coordinada para atender el problema, al que se le agregan las viviendas que se encuentran en situación de riesgo y la nueva demanda generada por la crecimiento natural de la población y la conformación de nuevas familias. La mejor demostración de esta situación son los desarrollos impuestos por la Gran Misión Vivienda en el Fuerte Tiuna, Mariches, La avenida Libertador, Avenida Bolívar, etc. para los cuales no ha habido planificación de redes de servicios ni adecuación de equipamientos comunales, estacionamiento o transporte público, causando un franco deterioro a las comunidades del entorno y un enorme problema social a futuro, ya que tampoco se ha considerado el mantenimiento y gestión a futuro de estos inmuebles que no son entregados en propiedad a sus ocupantes.

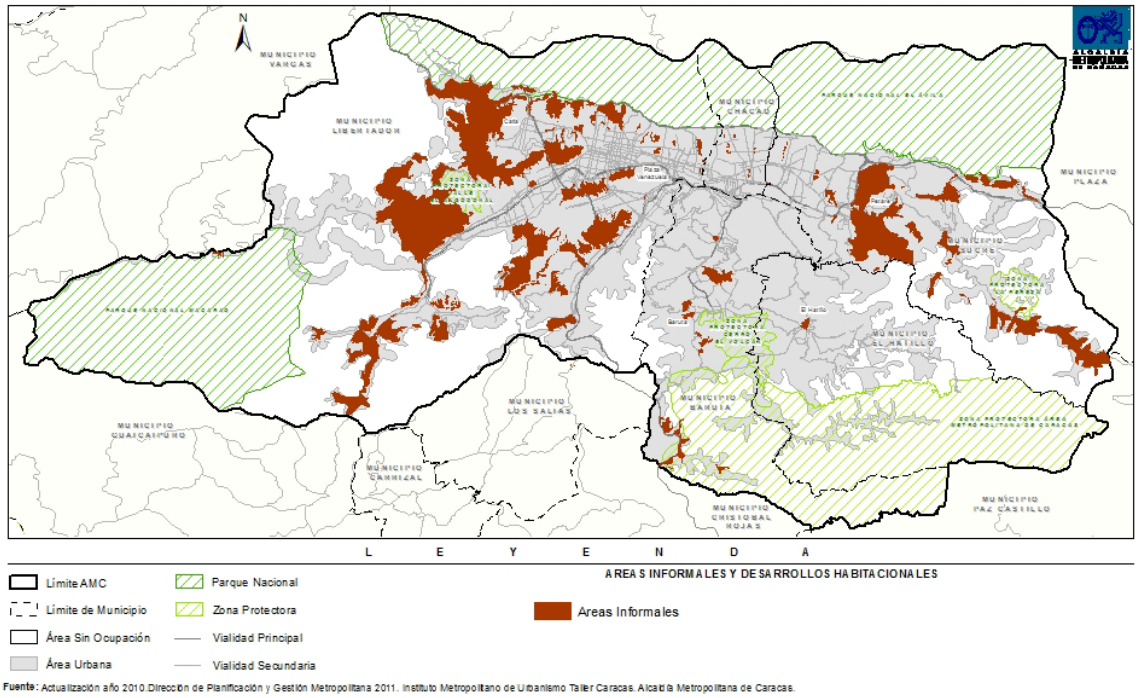
- **Los barrios o sectores informales**

  Las condiciones de vida en los barrios de formación informal donde habita más del 45% de los caraqueños en el 25% del territorio de la ciudad, han carecido de la debida atención gubernamental, reflejado en una alta

vulnerabilidad, déficit de lugares de esparcimiento, deficientes condiciones de movilidad y accesibilidad y escasez de servicios. Las áreas de barrios más extensas y más densamente pobladas del AMC son Catia, Petare, Antímano, La Vega, El Cementerio-El Valle-Coche, además de otras extensiones de menor tamaño esparcidas en el resto de la cuidad.

Aunque paradójico la GMVV no implementa programas de consolidación sobre estas áreas y el Estado descalificó los Programas de habilitación Física de Barrios que desarrollaba el extinto CONAVI sin compensar su ausencia con proyectos de similar alcance, en cuanto a su carácter integral y manejo de la participación comunitaria (ver figura 2).

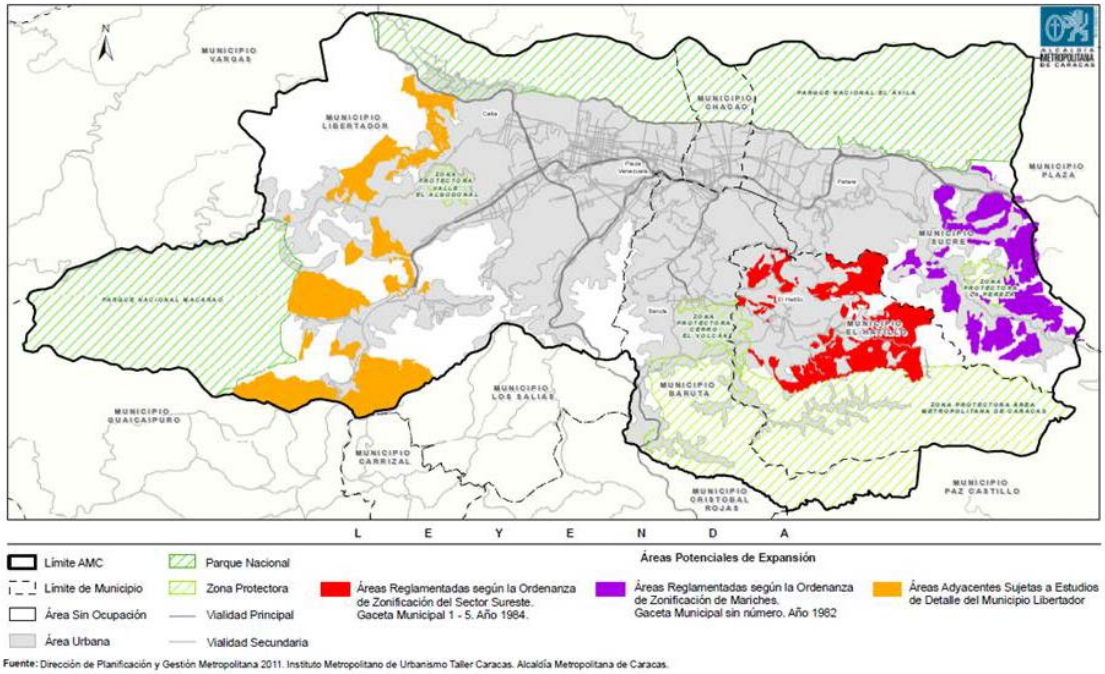
Figura 2 Áreas de barrios informales del AMC



- **Áreas de expansión del AMC**

  Estudios realizados en el PECM2020 demuestran que en el AMC existen suelos vacantes o áreas de expansión que pudieran ser objeto de programas de habilitación de tierras servidas para la expansión programada de la ciudad. Suelos susceptibles de ser urbanizados en el corto y mediano plazo sobre unas 6.120 hectáreas. Buena parte de ellos se localizan en los municipios El Hatillo, Libertador y Sucre (ver figura 3).

Figura 3 Áreas de Expansión del AMC



II.9 Empleo

El empleo formal se concentra en el valle central de la ciudad, destacando su ausencia en la mayor parte de su territorio. Esto evidencia la necesidad de

diversificar las fuentes empleadoras, debido a que las personas destinan considerable número de horas en trasladarse a sus lugares de trabajo.

El empleo se concentra en el eje del valle central de la ciudad, siendo este uno de las principales causas del congestionamiento vial. Esto evidencia la necesidad de diversificar las fuentes empleadoras, e induce a proponer una ciudad policéntrica donde cada municipio desarrolle sus capacidades empleadoras en el marco de sus potencialidades y restricciones sin perder de vista la integralidad de la ciudad.

II.10 Equipamientos educacionales

En el AMC funcionan cerca de mil planteles de educación básica distribuidos en forma más o menos equitativa entre las zonas residenciales. El 47% del total de los planteles localizados dentro del AMC son de dependencia pública. En los últimos años persiste una tendencia de traspaso de la matrícula oficial hacia la privada.

El AMC cuenta con una oferta de educación superior que atiende no sólo a la población de la ciudad, sino a personas del resto del país, con una amplia gama de carreras universitarias e institutos de educación superior, destacan la Universidad Central de Venezuela, la Universidad Simón Bolívar, la Universidad Metropolitana, la Universidad Santa María y la Universidad Católica Andrés Bello, Universidad Experimental de las Fuerzas Armadas y recientemente la Universidad Bolivariana. La mejora de sus condiciones de financiamiento, adecuación al

entorno y servicios de transporte público resultan básicas para que sean más accesibles a la población de estudiantes.

De las últimas Memoria y Cuenta del Ministerio de Educación se desprende que desde el año escolar 2009 al 2010 se perdieron 311 escuelas en el Distrito Capital. Sin embargo, el déficit instituciones de educación media y diversificada es lo que resulta más grave en la ciudad, según coinciden los expertos, en Caracas faltarían al menos 100 liceos para cubrir la demanda existente.

II.11 Equipamientos de salud

La capacidad hospitalaria del AMC está representada por 33 hospitales, de los cuales 27 se localizan en el municipio Libertador, y los otros 6 entre los municipios Sucre, Baruta y Chacao.

Cuenta con 2,64 camas públicas por cada 1.000 habitantes, siendo el índice normativo de 3 camas por cada 1.000 habitantes. Al agregarle las camas privadas, el indicador se eleva a 3,79 camas por cada 1.000 habitantes.

Es conveniente aclarar que no todas las camas funcionales están operando y el servicio público como tal presenta serias deficiencias; tales como: carencia de suministro de agua potable, fallas de electricidad, déficit de vacunas y medicamentos; problemas de infraestructura y requerimientos de equipos, de médicos y personal paramédico bien remunerado.

Una vez más no es la infraestructura sino su gestión y mantenimiento, lo que haría la diferencia en la prestación de un servicio eficiente al público que lo requiere.

II.12 Servicios de infraestructura

- **Abastecimiento de agua**

El abastecimiento de agua potable para la Región Metropolitana de Caracas (RMC) está a cargo de la empresa pública HIDROCAPITAL, filial de HIDROVEN, que trabaja sin ningún tipo de coordinación con las alcaldías locales, metropolitana y la gobernación.

En promedio, la demanda de agua del AMC se ubica en 310 l/hab/día, lo que representa un 20% por encima de la media de Latinoamérica.

La proporción de usuarios no catastrados es muy elevada, así como la pérdida por fugas y falta de mantenimiento. En consecuencia, la eficiencia de prestación del servicio es muy baja. Aun entre los usuarios catastrados, sólo es facturada por consumo real una minoría, encontrándose además la planificación e inversión en nuevas obras al margen de la dinámica urbana real de la ciudad.

- **Tratamiento y disposición de aguas residuales del AMC**

El AMC no cuenta en más del 95% con sistemas de tratamiento de aguas residuales para el 45% de la población que reside en sectores informales, por lo que las descargas de éstas generan un fuerte impacto ambiental y sanitario en la cuenca del río Tuy (especialmente en los ríos Guaire, Tuy y Grande de Guarenas) afectándose adicionalmente el Litoral Barloventeño por ser el área donde desembocan las aguas de ésta cuenca.

El proyecto de saneamiento del río Guaire (hoy transformada en una inmensa cloaca a cielo abierto), con más de 10 años de iniciado no ha producido resultados que hagan evidente alguna mejoría del sistema.

- **Electricidad**

La electricidad procede de dos tipos de fuentes: la hidroeléctrica, suministrada por EDELCA (Macagua, Guri) a través del Sistema Interconectado Nacional, y un grupo de plantas termoeléctricas situadas en la región metropolitana (Litoral Central), operadas por ELECAR (Tacoa, Arrecife).

A pesar de la situación del servicio en el ámbito nacional, el AMC no ha sufrido de los cortes continuos que afectan el interior del país, pero resulta importante señalar que esta Empresa de servicio del Estado, debe estar en alerta y adecuar sus programas y proyectos de inversión, a la demanda real del AMC, en vista de la existencia de nuevos desarrollos habitacionales y zonas de expansión previstas, a los fines de prevenir el colapso de este servicio del cual depende además el bombeo de agua potable de la ciudad.

- **Servicio de Aseo Urbano en el AMC**

En Caracas existen dos estaciones de transferencia: una en Las Mayas y otra en Mariches, ambas tecnológicamente obsoletas y colapsadas en términos de manejo y gestión. Para solucionar este problema, es necesario construir al menos dos estaciones más y sanear las que ya existen.

Todos los residuos de la ciudad de Caracas van en su disposición final hacia el Relleno Sanitario de La Bonanza ubicado a la entrada de la población de Charallave en el estado Miranda, la cual es operada por la empresa Cotécnica La Bonanza. La competencia de la administración de este relleno sanitario obedece por su naturaleza a la Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas. Sin embargo, en el año 2009, con la ley a dos niveles, dicha competencia quedó bajo la responsabilidad del Distrito Capital ocasionando graves problemas a los municipios del Estado Miranda, a quienes el Ministerio del Poder Popular para el Ambiente no ha aprobado la localización de un nuevo relleno.

III. PROPUESTA DE GESTIÓN 2014-18

La propuesta base de la gestión para el Área Metropolitana de Caracas se centra en dos objetivos principales:

1. Fortalecer la autoridad metropolitana, recuperando todas sus competencias y fuentes de financiamiento y obtención de recursos.
2. Mantener, adecuar y mejorar el proceso de planificación estratégica urbana.

Ambas dependen de la capacidad de coordinación interinstitucional y apoyo que los diferentes niveles de gobiernos aporten a la capital de la República, así como el modelo de país que decida implementar el Estado venezolano.

Pero dentro de nuestro ámbito de actuación, procuráremos la máxima eficiencia en la inversión de los recursos, coordinación de esfuerzos, conciliación de voluntades y concertación de interés a los fines de lograr mejorar la calidad de vida de los caraqueños.

Durante el período 2008-2013 se elaboró el Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020, entregado en un acto público a todos los actores que hacen vida en la ciudad el 23 julio 2012, como un instrumento de gestión, concebido para dotar a la ciudad de una estrategia de futuro. Una herramienta que opera como acuerdo político, un pacto social que a través de seis líneas de actuación, coordina voluntades, concilia intereses y concertar fuerzas para lograr construir una visión de conjunto de la ciudad, identificando sus potencialidades, atacando sus problemas fundamentales y fijando un conjunto de acciones para resolverlos.

La gestión metropolitana cree en la Planificación Estratégica Urbana como proceso fundamental para lograr la vinculación de los ciudadanos con el proyecto de ciudad, por ello, implementa la consulta del mismo, ante la academia, los gremios, las cámaras, instituciones públicas y privadas y la comunidad organizada, a lo largo de todas sus etapas, desde la formulación de la **visión compartida,** hasta la propuesta y aprobación de los proyectos estratégicos. Como resultado varias decenas de talleres y consultas públicas, se obtuvo la siguiente visión de la ciudad para el año 2020:

Visión

> *Caracas es una ciudad con una ciudadanía consciente de sus deberes, unida social y políticamente, con derechos básicos para todos sus habitantes y donde hay coordinación de los entes que la gobiernan. En Caracas la seguridad personal y de las viviendas, así como la limpieza de sus espacios públicos son un emblema de esos logros. Y en ella se presta especial atención a la equitativa accesibilidad y alta eficiencia de espacios, servicios y transporte públicos como ejes articuladores de la metrópoli, particularmente a aquellos servicios y espacios que sirven a niños y jóvenes de sectores populares, y a mayores y discapacitados, así como a la garantía de una vivienda digna.*

Una visión integral y de futuro que solo es posible abordar segmentando la solución de los problemas a través de seis líneas estratégicas de actuación para

lograr una Caracas: Gobernable, Ciudadana, Accesible y en Movimiento, Ambientalmente Sostenible, Segura e Integrada, Productiva y Emprendedora.

Planificación urbana

Responsablemente y en cumplimiento de las competencias asignadas por Ley, la Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas, se propone con base en la visión del PECM2020, culminar **el Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano (PDUM)** que proporciona los lineamientos y directrices para el crecimiento urbano de la ciudad, tomando en cuenta las características de su ambiente natural, las necesidades de su población residente y visitante, así como su potencial construido que conduzcan a mejorar las condiciones de la infraestructura, vivienda, empleo y sitios de esparcimiento de todos sus habitantes.

El **Plan Estratégico de Desarrollo Urbano Metropolitano (PEDUM**) es un instrumento de *carácter **normativo*** por disposición de dos leyes, la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística (LOOU) y la Ley Orgánica del Poder Público Municipal (LOPPM); su elaboración, aprobación y promulgación es competencia exclusiva de las autoridades locales, en nuestro caso, el PEDUM lo elabora la Alcaldía Metropolitana a través de su dependencia encargada de la planificación y ordenación urbanística. Como se expresa legalmente a través de una Ordenanza, lo discute, somete a consulta pública y lo sanciona el Cabildo Metropolitano y finalmente, lo promulga el Alcalde Metropolitano.

De conformidad con su Ordenanza de Creación, es el Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas (IMUTC) quien está facultado para la elaboración del mencionado Plan, competencia delegada por la Alcaldía que le viene dada desde su creación como “Taller Caracas” mediante el Decreto Nª 007 (artículos 1, 4, 5) del Alcalde Metropolitano de la época, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Metropolitano Nª Ext. 0033 del 30 de noviembre de 2004; ratificada en la Ordenanza de Creación del Instituto Metropolitano de Urbanismo “TALLER CARACAS” publicada en la G.O.M N° 0074 del 11 de octubre de 2005 y en la Ordenanza de Reforma Parcial de la Ordenanza de Creación del Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas publicada en la G.O.M N° 0057 del 29 de diciembre de 2006.

PROPUESTAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS POR LÍNEA ESTRATÉGICA

La gestión metropolitana dedicará esfuerzos a desarrollar cada una de las líneas estratégicas del PECM2020 a los fines de lograr:

III.1 UNA CARACAS GOBERNABLE

Acercando el gobierno a la gente

Caracas debe contar con un marco institucional estable, menos dependiente de la coyuntura o de la buena voluntad de los actores políticos y que dote a la Alcaldía Metropolitana de las competencias y recursos adecuados para cumplir con el objetivo fijado por la Constitución.

Proponemos lograr la gobernabilidad metropolitana siguiendo tres vertientes:

- Unificar a Caracas espacial y socialmente, fortaleciendo política y administrativamente la condición metropolitana.
- Estableciendo canales de participación e interacción entre ciudadanos y autoridades del Estado, para viabilizar los programas y proyectos del Plan.
- Optimizando la división político administrativa del Área Metropolitana de Caracas

En esa perspectiva, la gobernabilidad en el AMC exige la creación de consensos institucionales en un ámbito de gobierno donde toman decisiones múltiples actores gubernamentales, económicos y civiles, en una compleja dinámica de conflictos y acuerdos que va transformando la ciudad.

La actuación del Estado Nacional requiere la delimitación de competencias de alcance metropolitano a partir de las cuales los diferentes actores puedan impulsar el portafolio de proyectos que requiere la ciudad y demanda la ciudadanía.

Para lograr el consenso es fundamental la existencia de un sistema de gobierno metropolitano que procure la regulación de los conflictos y promueva el desarrollo de los proyectos estratégicos para una mejor calidad de vida en la metrópoli.

Una Caracas Gobernable supone la vigencia de decisiones vinculantes para todos los niveles de gobierno derivadas de las políticas urbanas de alcance metropolitano. Siendo así, sería posible que un gobierno metropolitano asumiera con solvencia un conjunto de competencias.

Superar esa indeseable situación es el reto de la gestión metropolitana, fundamentada en la creación de acuerdos en los cuales se vean reflejados los distintos actores estratégicos que forman parte de la dinámica del AMC. Esos acuerdos, para ser efectivos, deberán contar tanto con los actores del sistema político como de las organizaciones civiles y económicas, en un esfuerzo de sinergia que tendría como pivote la vigencia de un sistema de gobierno metropolitano legitimado por la Constitución venezolana.

El logro de un buen grado de gobernabilidad depende de la adopción de procesos que integren a los actores estratégicos dentro de pautas democráticas para resolver los conflictos. Así, la gobernabilidad de un área metropolitana dependerá tanto de los elementos normativo-jurídicos y estructuras de gobierno como de los medios para la integración de la sociedad.

Sin embargo, la creciente dispersión urbana conspira contra ese ideal de convivencia. Este fenómeno depende de realidades complejas como los procesos de reestructuración industrial, las aspiraciones humanas por lograr una vida urbana adecuada, la creación de políticas para los espacios de habitación y el mercadeo de esos espacios lo que genera la demanda de transporte, tierras urbanas, ecosistemas y recursos de oferta limitada. Esta situación configura un intrincado mapa de relaciones, coaliciones, redes, patrones y estilos de interacción de difícil gobernabilidad[2].

[2] Dirk Heinrichs, Hening Nuissi y Claudia Rodríguez Seeger. Dispersión urbana y nuevos desafíos para la gobernanza (metropolitana) en América Latina: el caso de Santiago de Chile. Revista EURE, n° 104, abril 2009, pp. 29-46.

A partir de esta visión, podemos entender la gobernabilidad metropolitana como la existencia de un sistema equilibrado y representativo de toma de decisiones colectivas que incida efectivamente sobre el desempeño urbano[3], lo que requiere de una capacidad organizativa encargada de crear redes estratégicas para hacerle frente a la complejidad metropolitana, lo que supone un liderazgo solvente y una clara visión del problema que se enfrenta[4].

Así, un sistema de gobierno metropolitano deberá estar fundamentado en cuatro principios:

a) la existencia de mecanismos de gobernabilidad multinivel con metas comunes sobre el suelo urbano y sobre los incentivos para la cooperación voluntaria de los actores,
b) la procura de equilibrios de poder entre niveles de gobierno,
c) la generación de información pertinente sobre la dinámica metropolitana, y
d) la construcción de un discurso público sobre dicha realidad.

Dada la condición de polarización política actual, los programas orientados a la cultura ciudadana se convierten en palancas clave para la gobernabilidad, al fomentar el sentido de responsabilidad de cada ciudadano, mediante la información sobre los temas críticos que aquejan a la ciudad de Caracas, las

[3] Oriol Ne-lo."Las grandes ciudades en Europa y América Latina: dinámicas, retos y gobernación", en "El desafío de las Áreas Metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa América Latina", Actas del Seminario Internacional efectuado en Barcelona, 4,5 y6 de junio de 2002, Institut Catala de Cooperacio Iberoamericana, Institut D' Estudis Territorials de Universitat Pompeu Fabra y la Pontificia Universidad Católica de Chile, pp.457-474.

[4] Leo Van den Berg. "Gobernar regiones metropolitanas: el caso de Rótterdam", en "El desafío de las Áreas Metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa América Latina", Actas del Seminario Internacional efectuado en Barcelona, 4,5 y6 de junio de 2002, Institut Catala de Cooperacio Iberoamericana, Institut D' Estudis Territorials de Universitat Pompeu Fabra y la Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 411-427.

posibles soluciones y la adjudicación de responsabilidades para llevarlas a término.

Proponemos cuatro objetivos específicos de esta línea de actuación:

1. Establecer la unidad político territorial de la ciudad de Caracas, mediante una reforma cuyo propósito será desarrollar la previsión del artículo 18 de la Constitución.
2. Proponer que el ámbito territorial del Distrito Metropolitano de Caracas sea el mismo definido por las dos leyes precedentes, es decir el municipio Libertador del Distrito Capital y los municipios Sucre, Baruta, Chacao y El Hatillo del estado Miranda.
3. Prever la posibilidad de que la ciudad siga extendiéndose, incluyendo una norma similar a la establecida en el artículo 29 de la derogada Ley del 2000, que posibilite la integración de nuevas entidades territoriales al Distrito Metropolitano de Caracas previa aprobación de la Asamblea Nacional (artículo 170 de la Constitución).
4. Crear los mecanismos que garanticen la incorporación de los ciudadanos y ciudadanas y sus organizaciones en la definición, formulación, ejecución, seguimiento y evaluación en los planes y proyectos del Área Metropolitana de Caracas.

Para lograrlo, debemos garantizar el cumplimiento de las siguientes estrategias:

- Retomar la denominación de Distrito Metropolitano de Caracas establecida en la Ley del 2000, que es compatible con lo establecido en la Constitución

(art. 171 y 172), separando sus funciones de las que corresponden al Distrito Capital.

- Reunificar a Caracas con base en el dialogo y los compromisos entre sus autoridades, sus planificadores y sus ciudadanos.
- Determinar las características especiales que debe tener el Área Metropolitana de Caracas, tomando en cuenta el ámbito territorial de la ciudad de Caracas, su condición de Capital de la República y de sede principal de los órganos del Poder Nacional, y la circunstancia de encontrarse asentada en la jurisdicción de dos entidades federales.
- Otorgar a la Alcaldía Metropolitana de Caracas competencias, recursos y prestancia institucional que le permitan poner orden en la diversidad de instituciones públicas, a las que se agregan las empresas privadas, las organizaciones no gubernamentales y las actividades de los vecinos.
- Dictar una ley que garantice “el carácter democrático y participativo de su gobierno”, de donde se desprende que las correspondientes autoridades estadales, metropolitanas y municipales deben ser electas por el voto popular y con mandatos revocables.
- Restablecer la figura del Consejo Metropolitano de Gobierno como instancia de coordinación entre el ejecutivo metropolitano y los municipales.
- Reforma del Cabildo Metropolitano que, además de los concejales electos directamente, incorpore un concejal designado anualmente de su seno por cada concejo municipal.
- Restituir el subsidio de capitalidad al Área Metropolitana de Caracas.

- Establecer el derecho del Distrito Metropolitano de Caracas a participar en las asignaciones económicas especiales, en el Fondo de Compensación Inter- territorial y en cualesquiera otros fondos, creados o por crearse, destinados a asegurar el desarrollo integral del país y de las entidades que lo componen.
- Definir cuidadosamente las competencias que corresponden al gobierno metropolitano por medio del consenso de los diferentes ámbitos de gobierno involucrados y fundamentarse en estudios sectoriales de carácter técnico y financiero (para cada servicio), sobre las formas de gestión, fuentes de financiamiento, establecimiento de las tarifas y mecanismos de cobro sobre todo en los casos de la mayoría de las redes que trascienden el ámbito territorial municipal y metropolitano (abastecimiento de agua, disposición de aguas residuales, drenaje de aguas pluviales, suministro de energía eléctrica, disposición de desechos sólidos y transporte).
- Sugerimos las siguientes competencias:
    - Ordenamiento urbano metropolitano que tome en cuenta el medio físico natural, la estructura urbana y las modalidades de transporte, en consonancia con la visión compartida de ciudad.
    - Vivienda, con énfasis en los programas de habilitación física de barrios y de urbanización anticipada.
    - Diseño del sistema de vialidad estructurante del AMC, que jerarquice el trazado y localización de las vías expresas, colectoras, terminales y las rutas de transporte público metropolitano.

- Establecimiento del sistema integrado metropolitano de espacios públicos abiertos, compuesto por los parques nacionales metropolitanos y municipales, por la conformación de los corredores verdes que incluye el tratamiento de quebradas y las plazas, entre otros. Será necesaria una normativa metropolitana que integre el tema de los espacios públicos tanto aquellos que son de competencia nacional y regional como metropolitana y municipal.
- Definición de políticas para la disminución de la contaminación del aire, el saneamiento de las aguas, el reciclaje de basura, la instalación y administración de rellenos sanitarios, el ahorro energético y la disminución de ruidos.
- Coordinación tributaria y asistencia técnica a los municipios.
- Homologación de criterios y técnicas para la realización de los catastros municipales.

- Diseñar las reformas legales necesarias para que la Alcaldía Metropolitana pueda crear empresas de servicios metropolitanos o designar un representante con voz y voto en cada una de las empresas de servicios públicos de la ciudad (CAMETRO, CANTV, Hidrocapital, Corpoelec, PDVSA Gas, etc.).

III.2 CONSTRUCCIÓN DE CIUDADANÍA

Rescatando los valores del ciudadano

No hay gobernabilidad posible sin ciudadanos conscientes de sus deberes y derechos. Por ello esta línea estratégica busca generar cambios culturales en el seno de la población del Área Metropolitana de Caracas que contribuyan al necesario proceso de mejoramiento de la calidad de vida que la ciudad y sus ciudadanos.

La construcción de ciudadanía actúa de forma transversal a todas las líneas estratégicas, al ser un elemento central de las políticas urbanas que apoya a las propuestas y proyectos que se produzcan en el desarrollo del Plan. De esta manera, se plantea que cada línea estratégica esté acompañada de cultura y educación ciudadana, con miras a que la ciudad se transforme en una ciudad amable, humana, con ciudadanos responsables, haciendo énfasis en:

- **Educación para la movilidad y seguridad vial:** Diseñar e implementar campañas que difundan la normativa terrestre vigente, generen incentivos que motiven a los ciudadanos, promuevan el respeto, establezcan el lugar que cada medio de transporte ocupa dentro de la ciudad y den a conocer los beneficios que se derivan de estas buenas conductas.
- **Cultura ciudadana y espacio público:** Organizar una programación cultural en cada espacio público de la ciudad a fin de propiciar un lugar de encuentro común, inclusión e integración social para todos los ciudadanos. Un lugar escenario para el debate, expresiones culturales, artísticas y que

recupere el sentido de identidad y pertenencia del caraqueño, resaltando el rol que el espacio público cumple en la vida cotidiana.

- **Educación ciudadana y ambiente:** Enfatizar la educación ambiental en programas de capacitación que orienten y concienticen sobre el consumo responsable de los recursos, el reciclaje, la disposición de desechos sólidos y el uso sustentable de la energía.
- **Seguridad ambiental:** Elaborar una campaña educativa que difunda una cultura preventiva a fin de concientizar y preparar a los ciudadanos ante eventos extraordinarios.

Para lograrlo nos proponemos:

- Mantener movilizada a la población en torno al futuro de la Caracas Metropolitana, de manera que le exija a las autoridades del gobierno central y de los gobiernos locales la reunificación de la ciudad y sus actores, la superación de las divisiones por encima de la polarización y el centralismo que la afecta.
- Dar apoyo mediante programas al resto de las líneas estratégicas del Plan.
- Promover buenas prácticas ciudadanas y apuntar a contribuir al cambio de valores y actitudes necesarios para combatir los déficits de cultura ciudadana identificados en el diagnóstico inicial.

Programas que impulsaremos:

- Campañas promocionales y educativas enfocadas en los valores y el cumplimiento de normas de convivencia que den apoyo a las propuestas que produzca el Plan y sus líneas estratégicas.

- Intervenciones artísticas urbanas que planteen el rescate y retoma de los espacios públicos como sitios para la cohesión social y el debate, así como la peatonalización de la ciudad y la movilidad activa. Institucionalización de la celebración del aniversario fundacional de la ciudad, a través de la serie de los 400. Caracas 442 y sucesivos.
- Eventos de Reflexión con altas aspiraciones de impacto mediático, que propicien el debate público sobre los temas CIUDAD y AMBIENTE, la apropiación del Plan y la concepción de la visión compartida que haga al ciudadano corresponsable en la construcción de ciudad.
- Movilización Ciudadana que promueva la participación y compromiso ciudadano en torno a temas de interés de la ciudad planteados por el Plan.
- Programas que incentiven la preservación de la identidad local y la memoria urbana (patrimonio histórico, cultural, social y arquitectónico).

III.3 CARACAS ACCESIBLE Y EN MOVIMIENTO

Llegando más lejos, más rápido

Para mejorar el sistema de movilidad del Área Metropolitana de Caracas se requiere diversificar los modos de transporte urbano privilegiando al peatón. Este proceso implica un proceso de revisión y transformación de sus componentes hacia un modelo integrado más eficiente, sostenible y de amplia cobertura sobre el territorio.

Para ello debemos considerar cinco aspectos fundamentales:

1. Concordancia con la demanda de viajes a lo interno de la ciudad, así como con los componentes de la Región Metropolitana, para mejorar la accesibilidad y distribución en el territorio de las áreas residenciales, las empleadoras y equipamientos urbanos de manera de minimizar desplazamientos internos.
2. Promover una movilidad sostenible que permita mejorar la fluidez del tránsito, disminuir los niveles de contaminación, incentivar el uso del transporte público y sistemas no motorizados, así como favorecer las condiciones para los desplazamientos peatonales.
3. Actuar sobre la accesibilidad y conectividad con las zonas periféricas y rurales de la ciudad.
4. Mantenimiento efectivo de la infraestructura vial y construcción de nuevas vías, con previsiones suficientes para el transporte público superficial y el tránsito peatonal, a modo de responder las demandas que exigen las diferentes zonas urbanas.
5. Fortalecer el Instituto Metropolitano de Transporte (INMETRA).

Los siguientes aspectos que deben consolidarse y que mantendremos como parte de nuestra propuesta para el 2014-18:

III.3.1 Infraestructura Vial

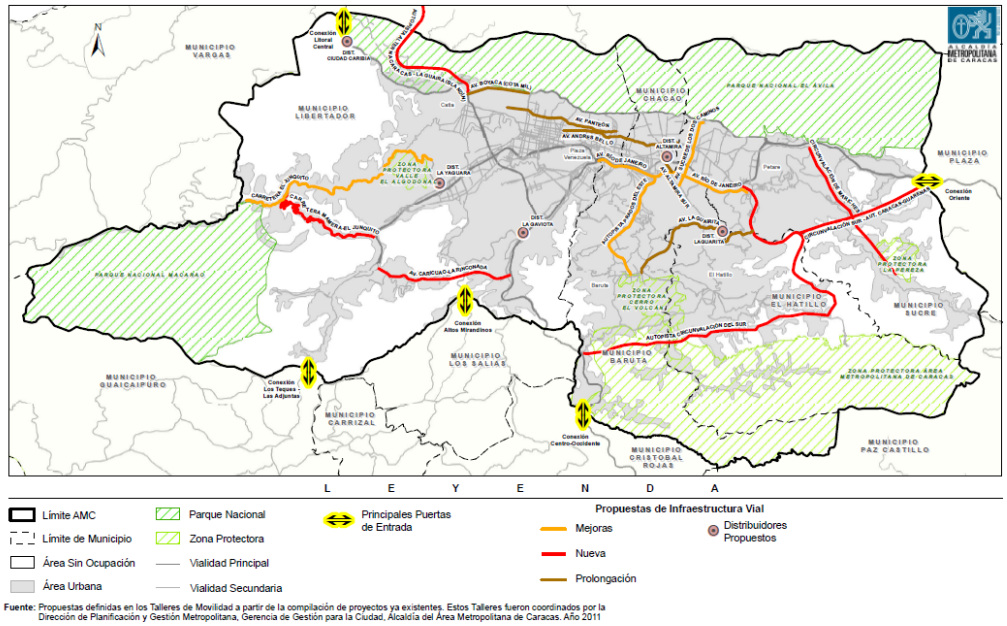
Para mejorar la fluidez del tránsito se deben ejecutar obras que permitan completar la estructura vial principal de la ciudad y sus conexiones con el sistema secundario, y garanticen el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura existente.

Para ello nos proponemos las siguientes estrategias:

- Planificar y construir la red vial perimetral y completar los tramos de vías arteriales y colectoras existentes, respondiendo a las necesidades de conectividad que la red actual requiere, con criterios de seguridad y confort para los usuarios, protección del medio ambiente y del patrimonio arquitectónico-paisajístico.
- Incentivar un cambio progresivo en los hábitos de movilidad de la población que visita diariamente la ciudad con la construcción de estacionamientos de disuasión-estratégicamente situados- que permitan acceder a un servicio de transporte público eficiente, cómodo, accesible y respetuoso con el medio ambiente.
- Promover la construcción y/o adecuación de vías exclusivas para el transporte público.

La priorización de los proyectos que requiere el AMC en el corto y mediano plazo, acordados dio como resultado que las siguientes conexiones viales deben concluirse, ampliarse o mejorar su condición física y funcional, según su jerarquía de clasificación (Ver Figura 4).

Figura 4 Propuesta de infraestructura vial para el AMC



Vías expresas regionales

- Construcción de la autopista alterna Caracas - La Guaira (enlace con el estado Vargas).
- Construcción de la autopista La Verota (Regional del Centro)- Kempis (autopista Caracas-Guarenas).
- Construcción de la autopista Circunvalación del Sur de Caracas (hasta su enlace con la Autopista Gran Mariscal de Ayacucho).
- Culminación de la autopista de Oriente Gran Mariscal de Ayacucho (tramo Casarapa-Río Grande).
- Construcción del enlace vial Caricuao - La Rinconada.
- Renovación / rehabilitación de la autopista Prados del Este.

- Construcción del tramo oeste de la Av. Boyacá que conecta con la autopista Caracas – La Guaira.
- Construcción de la autopista Carabobo.

Vías arteriales

- Estabilización y rehabilitación de la carretera que conduce a El Junquito.
- Construcción de la prolongación de la Av. Libertador.
- Construcción de la conexión entre Av. Fuerzas Armadas y Av. Baralt (extensión Av. Panteón).
- Construcción del alimentador Canoa - conexión con Prados del Este, a través de Fuerte Tiuna.
- Construcción del enlace Paseo Colón - Autopista Francisco Fajardo (sentido oeste).
- Construcción de la prolongación Av. Andrés Bello con Av. Juan Bautista Arismendi– Av. Bandín – Adecuación de la 1ª Transversal de Los Palos Grandes hasta conectar con la Av. Rómulo Gallegos.
- Construcción de conexión del distribuidor Altamira - Av. Río de Janeiro (Urb. Chuao).
- Renovación / rehabilitación en Av. Sucre de Los Dos Caminos.
- Acondicionamiento de borde del río Guaire en Av. Río de Janeiro (Santa Mónica- El Llanito).
- Construcción del alimentador El Hatillo.
- Construcción de la prolongación de la Av. Rómulo Gallegos (La Urbina - Universidad Sta. María).

Vías colectoras

- Ampliación avenida Sur 0 ajustada.
- Ampliación avenida Norte - Sur 5 ajustada.
- Construcción de la prolongación Av. La Guairita, entre La Bonita y Vizcaya.
- Construcción de la vía Circunvalación, Sector Mariches.
- Construcción de la vía La Bonita - La Tahona.

Distribuidores

- Distribuidor La Yaguara (completar).
- Reestructuración Distribuidor Altamira.
- Reestructuración Distribuidor La Gaviota.
- Construcción del Distribuidor Los Guayabitos.
- Reestructuración Distribuidor La Guairita.
- Culminar el Distribuidor Ciudad Caribia en la Autopista Caracas – La Guaira.

Puentes

Se identifica la necesidad de construir varios puentes sobre el río Guaire, entre los sectores de Los Ruíces - Las Mercedes - Los Chaguaramos, así como hacia el oeste de la ciudad, incluyendo facilidades peatonales.

Se requieren estudios a detalle sobre la red vial urbana para precisar la ubicación de estas conexiones norte-sur.

III.3.2 Transporte Público

Nuestra meta es garantizar la **accesibilidad** a todos los caraqueños y visitantes del Área Metropolitana de Caracas, a través de la creación y gestión de un Sistema Metropolitano de Transporte urbano, social, tecnológico, económico y ambientalmente sustentable, diseñado con base en cinco criterios fundamentales: seguridad, eficiencia, cobertura, comodidad, y confiabilidad. Simultáneamente, queremos seguir dando pasos para desincentivar el uso del vehículo particular como medio predilecto de transporte, favoreciendo al transporte público, con ello buscamos impactar positivamente al medio ambiente disminuyendo la emisión de gases tóxicos a la atmosfera, el sobrecalentamiento global y contribuimos al consumo racional de combustible.

Para ello debemos transformar la movilidad en la ciudad, reorganizar el sistema de transporte público superficial, modernizarlo aplicando tecnologías disponibles a nivel mundial y comenzar a dar pasos para que Caracas cuente, además de su **TransMetrópoli/Metrobus/BusCaracas**, con corredores metropolitanos de transporte superficial, público y masivo, con canales de circulación exclusivos integrados a la red de Metro.

Además proponemos ampliar la cobertura del sistema Metro de Caracas con la construcción de nuevas líneas de servicio, atendiendo las necesidades actuales y futuras de la ciudad, las centralidades y las conexiones con la Región Metropolitana de Caracas.

Para lograrlo proponemos las siguientes estrategias:

- Adecuar el sistema con nuevas tecnologías para que el transporte público ofrezca un servicio práctico, eficiente e integrado con otros modos. Ej. Implementación de tarjetas inteligentes, Sistemas GPS, información en tiempo real y un sistema de buses en canales exclusivos de circulación (BRT)
- Construir terminales de transporte público de integración multimodal.
- Implementar un sistema integral de cobro de tarifas.
- Diseño, adaptación y señalización de los sistemas de transporte público, acordes a las necesidades de accesibilidad y movilidad de aquellos grupos vulnerables (personas con movilidad reducida, género, niños y adultos mayores), tendientes a facilitarle su autonomía bajo estándares de calidad, confort y seguridad a través de señalización con Sistema Braille en las Paradas, Sistema Audible de Paradas en las unidades.
- Evaluar nuevas tecnologías y modalidades de transporte público superficial, con especial énfasis en la adecuación del espacio público para hacerlo atractivo al usuario y desincentivar el uso del vehículo particular.
- Continuar con el Programa de Sustitución y Repotenciación de unidades de transporte público, ampliando el alcance del Sistema de Transporte Superficial Metropolitano, **TransMetrópoli**, así como ampliar y consolidar el Sistema Inteligente de para monitoreo de flota de transporte con las últimas tecnologías.

- Modernización del Servicio de taxis incorporando tecnología de Sistemas Inteligentes de Transporte en todo el Área Metropolitana.
- Impulsar la ejecución de proyectos de Sistemas de Transporte Masivo Superficial tipo BRT para toda el Área Metropolitana de Caracas.
- Creación de la Escuela de Formación de Conductores y Autoridades de Tránsito como una institución de obligatoria asistencia para ejercer la prestación del servicio de transporte en todas las modalidades, incorporando herramientas tecnológicas para llegar con el adiestramiento necesario a todos los conductores de Transporte Público de Área Metropolitana.
- Impulsar programas de Seguridad Vial dirigidos a la población para garantizar el funcionamiento armónico de la movilidad, garantizando un mejor desempeño del sistema metropolitano de transporte. Igualmente desarrollar acciones dirigidas a los más jóvenes para formar responsabilidad ciudadana frente al volante o como peatones
- En relación específica al sistema metro se propone:
    - Continuar luchando para que se reconozca la metropolitaneidad del sistema metro de Caracas, incorporando a las Alcaldías locales y a la Alcaldía Metropolitana a la toma de decisiones dentro del Sistema de transporte subterráneo.
    - Evaluar la pertinencia de los proyectos de ampliación del Metro de Caracas en relación con la dinámica urbana actual y futura (demanda de viajes origen y destino).

- Implementar sistemas de Metrocable en otros sectores de barrios de la ciudad, de acuerdo con las necesidades y prioridades de sus habitantes.
- Construcción de la línea 6 del Metro de Caracas: Av. Urdaneta – Av. Andrés Bello– Av. Rómulo Gallegos.
- Línea 5 Metro de Caracas: Plaza Venezuela - Parque del Este (en construcción).
- Línea 2 Metro Los Teques: El Tambor - San Antonio de los Altos (en construcción).
- Evaluar la integración a la trama urbana y calidad de los espacios públicos del entorno del Cable Tren Bolivariano: Petare - Warairarepano (en construcción), de la Línea B1 (Tramo Local) y B2 (Tramo Expreso) Metro Cable Mariches (en construcción), del Sistema Caracas - Guarenas - Guatire: Tramos Urbano y Sub-Urbano (en construcción).
- Rehabilitación de la Línea 1 del Metro de Caracas.
- Evaluar la integración Tarifaria Sistema Metro – Transmetrópoli

III.3.3 Movilidad no Motorizada

Nuestro objetivo es promover la movilidad no motorizada como modo alternativo de desplazamiento en la ciudad de Caracas, incentivando la integración y articulación intermodal de los sistemas de movilidad a través de los espacios públicos y garantizando el acondicionamiento y mantenimiento de la

infraestructura necesaria para el desarrollo y la promoción de la movilidad no motorizada (peatón y bicicleta).

Para ello proponemos aprovechar la red de corredores viales de la ciudad más transitados para actuar sobre la calidad de sus aceras, conexiones con edificaciones públicas, plazas y paradas de transporte público y así lograr ejes peatonales estructuradores de la trama urbana de la ciudad.

De esta forma impulsaremos la democratización de la ciudad garantizando la seguridad y accesibilidad a todos sus espacios peatonales y promoviendo la integración intermodal a través del mejoramiento de los espacios públicos.

Para lograrlo proponemos las siguientes estrategias:

- Implementar un proyecto metropolitano integral para el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano.
- Renovar los principales corredores viales de la ciudad para favorecer el tránsito peatonal, pensado especialmente en los grupos de población vulnerables, con base en los principios de: seguridad, accesibilidad, confort y conectividad.
- Acondicionar espacios para garantizar la movilidad no motorizada de forma continua y segura en los proyectos para la habilitación física de barrios.
- Lograr convenios integrales que incentiven la movilidad no motorizada por medio de alianzas con empresas privadas.
- Garantizar la seguridad, accesibilidad y disfrute desde todos los puntos de vista en el espacio público.

Programas a impulsar:

- **Caracas a Pedal:** Diseño, promoción e implantación de proyectos para el uso de la bicicleta como modo de movilidad alternativa.

  Diseño e implantación de Carriles-bici (total: 50 Km), a través de las siguientes rutas piloto: Petare - Av. Río de Janeiro - UCV - Los Próceres; Caricuao - Montalbán – El Paraíso - Av. Victoria – UCV y Prados del Este - Las Mercedes – Chacaíto
- **Caracas a pie:** Diseño, renovación, implantación y mantenimiento de corredores peatonales a través de la consolidación de los 14 de ejes metropolitanos de espacio público señalados dentro de la línea estratégica Caracas Segura e Integrada
- **Accesibilidad para todos.** Diseño, adaptación y señalización de espacios peatonales seguros y de calidad, acordes a las necesidades de accesibilidad y movilidad de los grupos vulnerables (personas con discapacidad, niños, ancianos, embarazadas), tendientes a facilitarle su autonomía.
- Acondicionar espacios para garantizar la movilidad no motorizada de forma continua y segura en los proyectos para la habilitación física de barrios.

III.3.4 Gestión de la movilidad

Para lograrlo nos proponemos diseñar un plan metropolitano de gestión integral de la movilidad articulando de forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, transporte público y de carga, control y regulación de tránsito, con la

implementación de tecnologías apropiadas, y la participación activa de las autoridades competentes en los distintos niveles de gobierno.

Para ello resulta imprescindible desarrollar las siguientes estrategias de actuación:

- Crear el **Centro de Movilidad Metropolitana (CMM)** que permita monitorear la información de toda la red de semáforos de los principales ejes viales del Área Metropolitana de Caracas a un centro de control integral, con un componente señalización preventiva inteligente.
- Incentivar y promover un Sistema Metropolitano de Estacionamientos Estructurales, con políticas disuasivas para privilegiar el uso del transporte público, al mismo tiempo que se genere mayor oferta de puestos de estacionamientos para vehículos.
- Crear la autoridad única de transporte metropolitano que se encargue de la planificación, ejecución y gestión del sistema, acorde con las demandas internas y externas de la ciudad.
- Desarrollar mecanismos de gestión con base en indicadores de movilidad urbana que permitan evaluar de forma periódica y sistematizada el funcionamiento del sistema, y faciliten la toma de decisión sobre proyectos necesarios para el mejoramiento del tránsito.
- Mejorar la fluidez del tránsito y disminuir los tiempos de los viajes internos en el AMC desestimulando el uso del vehículo en contraposición con la valorización y promoción del uso del transporte público.
- Generar una base de datos del parque automotor confiable, segura y útil para la gestión del tránsito en el AMC.

- Generar una cultura de orden y seguridad sobre las vías, promover medidas de prevención, identificar puntos negros de la red vial y el desarrollo de indicadores de servicio y estadísticas.
- Reestructurar la composición de la Junta Directiva de la C.A Metro de Caracas con la incorporación activa de los distintos niveles de gobierno de la ciudad: Alcaldía Metropolitana y municipales.
- Continuar la modernización de la red de semáforos de la ciudad, como lo ha venido haciendo el Instituto Metropolitano de Transporte de Caracas INMETRA – Caracas.
- Desarrollar e implantar el **Centro de Movilidad Metropolitana (CMM)** desde el cual monitorearla movilidad y emitir la información de calidad para los conductores sobre situaciones de emergencia en las vías, priorizar el paso de vehículos de transporte público y a las autoridades de seguridad y atención de emergencia.

III.3.5 Aspectos legales e institucionales

Para lograr una Caracas en movimiento debemos concertar políticas públicas entre las autoridades de la ciudad con competencia en la planificación, operación y control del transporte y la vialidad; proponer la reforma de la legislación vigente en materia de transporte con el propósito de que los distintos niveles de gobierno (nacional / regional / metropolitano y municipal), tengan competencias claras sustentadas en los principios constitucionales de cooperación, concurrencia y corresponsabilidad; lograr la coordinación efectiva entre los organismos

competentes en la movilidad; y revisar y homologar las estructuras organizativas de los ámbitos municipales que gestionan el transporte, tránsito y circulación en la ciudad.

Para ello se requiere desarrollar las siguientes estrategias:

- Revisar las ordenanzas vigentes en los municipios del AMC, para su actualización con las leyes y reglamentos, así como la adaptación a la dinámica actual de la ciudad.
- Crear una comisión intermunicipal para la revisión de la legislación en materia de movilidad (y sus seis componentes) y actualización, con base en los avances tecnológicos y un modelo de movilidad sostenible y respetuoso con el ambiente. Esta comisión será de carácter permanente.
- Impulsar la conformación de una mesa técnica de transporte extendida, coordinada por el Cabildo Metropolitano y con la participación de usuarios, autoridades, prestadores de servicios de transporte, expertos, y demás actores involucrados, con el fin de dar prioridad a proyectos de movilidad urbana.
- Crear normativas que faciliten el diseño y ejecución de programas de movilidad con financiamiento de aseguradoras y otras empresas privadas.
- Revisar el marco legal existente y crear normativas que garanticen mejores niveles de movilidad para el AMC.
- Crear el Observatorio Metropolitano de Movilidad.
- Formar y capacitar con altos estándares de calidad al recurso humano que laborará en el sistema

III.4. CARACAS SEGURA E INTEGRADA

Construyendo un espacio más humano

Para romper las dinámicas de una ciudad dividida y fragmentada socialmente, con tendencias a separar sus usos (residencial, trabajo, ocio). Es imprescindible gestionar el espacio público y los servicios que en él se incluyen como elementos integradores de la vida social. Urge que el Estado, a través de sus diversas instancias de gobierno, invierta y promueva inversiones que respondan a un plan integral y sostenible de desarrollo, que entienda los barrios como parte indivisible de la ciudad. Una inversión que incluya a la gente en su planificación y que atienda no sólo a la vivienda sino que piense la ciudad como el hábitat de todos. Una política centrada en la prevención, para atender las zonas vulnerables a través de procesos de reurbanización.

III.4.1 Espacio público

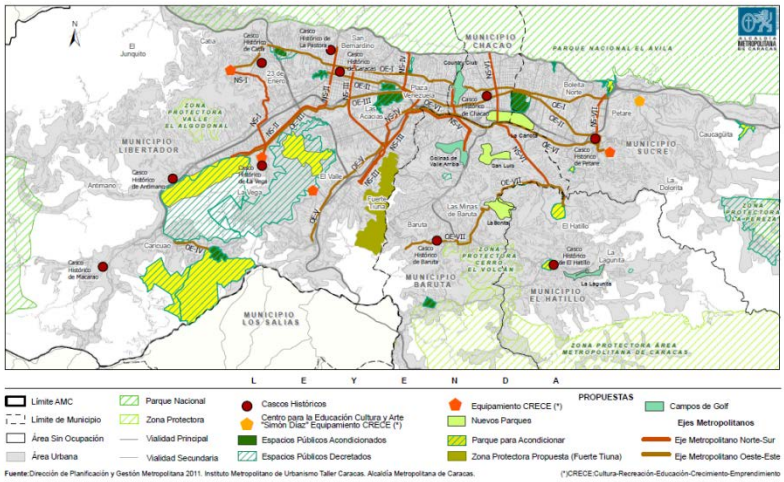
Conformar el sistema metropolitano de espacios públicos de calidad, accesible para todos, que contribuya a elevar la calidad de vida y la integración social de los caraqueños, caraqueñas y visitantes.

Debemos aumentar la superficie de espacio público por habitante de 1,15m2 de área verde/hab a 6 m2 de área verde/habitante en el lapso de cinco años, distribuidos de manera equitativa dentro de la ciudad, a través de una red de aceras, plazas y parques públicos que interconecten la ciudad y promuevan la peatonalidad.

Proyectos:

- Acondicionar los principales espacios públicos para garantizar el sano esparcimiento y seguridad de los ciudadanos.
- Elaborar la ordenanza del espacio público metropolitano.
- Gestionar la construcción del Parque Verde Metropolitano La Carlota y la atención a sus áreas adyacentes a través de un Plan Especial de Renovación Urbana de La Carlota y su entorno inmediato en consenso con los municipios Baruta, Chacao y Sucre.
- Desarrollar el Plan Especial Vizcaya- La Guairita- El Encantado de común acuerdo con los municipios Baruta, El Hatillo y Sucre.
- Coordinar en la construcción del Sistema Metropolitano de Espacios Públicos las propuestas de calidad para los sectores populares de la periferia en la ciudad, teniendo como caso piloto la adecuación del entorno del Centro para la Educación, Cultura y el Arte Simón Díaz y el Agro Ecológico de Caricuao.

Figura 5 Sistema Metropolitano de Espacios Públicos



III.4.2 La habilitación de los sectores populares caraqueños

Se plantea promover el mejoramiento integral de los barrios mediante la reurbanización e inclusión territorial y social. Para esto, se busca:

- La intervención estructural de las condiciones de urbanización precaria de los barrios para apuntalar el reconocimiento del valor patrimonial de lo invertido por las familias en la construcción de sus viviendas.
- El fortalecimiento de las organizaciones sociales de base y la participación de todos los habitantes de los barrios, sobre la búsqueda del empoderamiento comunitario en materia de hábitat y vivienda.
- El diseño de proyectos de transformación urbana en los barrios, con la incorporación de edificaciones que permitan garantizar lugares de trabajo, educación y esparcimiento.

Así, es necesario retomar los Planes de Habilitación de barrios elaborados por el CONAVI, donde su objetivo general es ejecutar acciones que buscan homologar las condiciones habitacionales de los residentes en barrios con las del resto de los habitantes de la ciudad, al tiempo que se fortalece y capacita a sus habitantes. Estos Planes contienen proyectos avalados por la comunidad involucrada y se encuentran a la espera de financiamiento para ser ejecutados en sectores como Petare Norte y Petare Sur, Antímano, La Vega, Macarao, Las Minas de Baruta y Santa Cruz del Este, entre otros.

III.4.3 Seguridad ciudadana

Contribuir a la reducción de los índices delictivos en la ciudad de Caracas, los niveles de angustia, desconfianza y miedo, así como la pérdida de calidad de vida generada por la inseguridad, mediante la articulación de esfuerzos de los Actores Sociales en el Área Metropolitana de Caracas, el trabajo integral y sostenido entre las distintas instituciones del estado y la sociedad civil.

Proyectos:

- Fomentar la “Conducta Preventiva del Ciudadano” sustentada en su participación activa.
- Fomentar y reforzar las “Buenas Prácticas Policiales” y de “Calidad de Servicio” que generen la confianza y respeto de la ciudadanía, basado en la eficiencia y con especial énfasis en el respeto y promoción de los Derechos Humanos.
- Promover la articulación de esfuerzos de los actores en el Área Metropolitana de Caracas, así como el trabajo integral y sostenido entre las distintas instituciones del Estado y la sociedad civil a fin de reducir los índices delictivos en la ciudad, el micro tráfico de drogas y la posesión de armas, así como disminuir los niveles de angustia, desconfianza y miedo, que inciden en la pérdida de calidad de vida generada por la inseguridad.

III.5 CARACAS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE *Pensando en nuestros hijos y los hijos de nuestros hijos*

A través de esta línea estratégica se propone lograr el desarrollo sostenible de la ciudad para garantizar la calidad de vida de los habitantes actuales y futuros, a través de la formulación de una política ambiental para el AMC que inicie un proceso que permita diseñar respuestas estructurales a la crisis existente en la calidad ambiental de Caracas.

Esta política ambiental debe ser parte funcional de una estrategia consensuada, entre los cinco municipios que forman parte del territorio Metropolitano, y territorios de influencia: - Altos Mirandinos; - Guarenas-Guatire; Valles del Tuy; Vargas.

Como parte de esta política se realizó durante el período 2010-2011 una propuesta de Ordenanza Ambiental Metropolitana que fue aprobada en su primera discusión por el Cabildo Metropolitano y que está en proceso de revisión para hacer los ajustes necesarios, de acuerdo a las nuevas leyes aprobadas (entre ellas la Ley de Gestión Integrada de la Basura que entro en vigencia en el 2011).

Debemos “reconocer los vínculos que existen entre las condiciones ambientales y las actividades humanas, en especial aquellas relacionadas con el desarrollo urbano”. Esto implica hacer un seguimiento y control ambiental del Área Metropolitana de Caracas, dado que los factores ambientales de origen natural, como el clima, la geología, la vegetación, inciden en el bienestar de los ciudadanos, su seguridad y su salud, y la inadecuada intervención ambiental conlleva el deterioro ambiental y potencia los peligros ambientales.

En el marco del PECM2020, el Plan Metropolitano de Reducción de Riesgos Ambientales y Adaptación al Cambio Climático es el instrumento organizador y guía de todas las políticas públicas que en materia de Ambiente se deben realizar en el Área Metropolitana de Caracas. Para lograrlo, se concibe al Área Metropolitana de Caracas organizada por entornos ambientales, que se expresan territorialmente como sistemas de cuencas hidrográficas.

Lineamientos de actuación:

- Crear la Eco-región Metropolitana que pretende ser una instancia de articulación subsidiaria y de compensación interterritorial, sustentada en la mancomunidad de esfuerzos entre los distintos órganos de poder y de gobierno.
- Formular una política ambiental con base en el análisis de temas como adecuación al cambio climático y la gestión de riesgos, conservación de la biodiversidad, gestión integrada de los recursos hídricos, gestión integrada de los residuos y desechos sólidos, promoción del consumo responsable.
- Reconocer los vínculos que existen entre las condiciones ambientales y las actividades humanas, en especial aquellas relacionadas con el desarrollo urbano
- Lograr consenso respecto a los problemas ambientales más críticos, fomentando el diálogo y la participación de todos los sectores de la sociedad en el proceso de la toma de decisiones.

- Hacer posible la formulación, ejecución, seguimiento e implementación de estrategias y planes urbanos con miras a mejorar la gestión ambiental urbana.
- Evaluar el comportamiento del clima en el AMC y sus impactos sobre la seguridad de las personas y consecuencias sociales.
- Ejecutar acciones mancomunadas para fomentar las relaciones interinstitucionales entre los organismos competentes para la gestión de riesgo, adecuándolas a la legislación vigente (Gabinete Metropolitano de Gestión Integral de riesgos Ambientales y Adaptación al Cambio Climático).
- Diseño de un programa de reducción de riesgos ambientales y adaptación al cambio climático a través de la construcción de un centro de operaciones que trabaje con sistemas de monitoreo.
- Instalar un observatorio de la Eco-Región Metropolitana para el monitoreo de la calidad del aire.
- Instalar sistemas de alerta temprana en las quebradas identificadas como las de mayor riesgo y los respectivos planes preventivos.
- Finalizar los mapas de riesgo meteorológicos del AMC.
- Sistema de monitoreo ambiental y alerta temprana del Área Metropolitana de Caracas que reduzca la vulnerabilidad y la transferencia de riesgo.
- Centro de operaciones de emergencias metropolitanas y Sala situacional de seguimiento, control y manejo de crisis (equivalente a la Sala de

Operaciones Conjuntas, en la cual se centralizan todas las comunicaciones y el control de las operaciones de los organismos policiales del AMC).

- Determinación de áreas vulnerables. Ejemplo: cuenca Agua de Maíz.
- Planificar y desarrollar programas que permitan conservar, mejorar y restaurar las áreas verdes de Caracas.
- Apoyar programas que permitan prevenir y mitigar los incendios de vegetación.
- Promover el conocimiento y la conservación de la biodiversidad de Caracas, con énfasis en las especies amenazadas, a través de investigaciones, campañas de concienciación, centros de recuperación de fauna silvestre y otras iniciativas, así como su incorporación en planes.
- Promover la actualización y el cumplimiento del Plan de Ordenamiento y reglamento de uso de los parques nacionales Waraira Repano (el Ávila), Macarao, y de las zonas protectoras del Área Metropolitana de Caracas para garantizar su conservación y uso adecuado.
- Establecer calles y avenidas arboladas, jardines verticales, corredores y techos verdes.
- Fortalecer la red de biodiversidad urbana e incrementar la participación de los actores claves.
- Instalar un programa de reforestación con participación público-privada en las cuencas altas de los principales ríos de la eco-región metropolitana a fin

de recuperar al menos 50% de la cobertura vegetal que se ha perdido por talas y quemas.

Aunque la normativa que rige a la Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas limita sus competencias a los cinco municipios que la integran, el Plan no puede ignorar el contexto regional en que se inscribe: lo que el proyecto de MINDUR de 1994 denominó Sistema Metropolitano de Caracas. A la espera de una futura normativa, que defina las formas de relacionarse con los restantes componentes de dicho sistema, el Plan toma las previsiones adecuadas para atender a la población foránea que acude a ella en busca de empleo y servicios, no sólo en el sentido de prever la oferta requerida sino también en el de garantizarle una movilidad segura y eficiente.

En Caracas, por ser un valle, el agua escurre de manera natural con facilidad. La construcción de edificaciones, tanto formales como informales, adyacentes a las quebradas origina inundaciones y deslizamientos en temporadas de lluvias (situación difícil de revertir por la data de tales construcciones). No existe una responsabilidad integrada para manejar los drenajes urbanos. Esta competencia está repartida entre numerosos agentes del más diverso carácter: ministerios, institutos autónomos, municipios, promotores inmobiliarios públicos y privados, industrias, etc.

El AMC no cuenta en más del 95% con sistemas de tratamiento de aguas residuales, por lo que las descargas generan un fuerte impacto ambiental y

sanitario en la cuenca del río Tuy (especialmente en los ríos Guaire, Tuy y Grande, de Guarenas) y en las playas del Litoral Vargas y de Barlovento.

La mayor parte de los colectores de la ciudad son mixtos, con lo cual las aguas de lluvia no pueden ser drenadas a un cauce natural complicando y encareciendo el tratamiento de las aguas residuales. Las aguas residuales de la ciudad son vertidas directamente al río Guaire y demás quebradas sin ningún tipo de saneamiento. Los colectores marginales de aguas servidas existen desde 1968 en las márgenes del río Guaire, se encuentran en buen estado y tienen capacidad para recoger las aguas servidas de la ciudad, sin embargo son pocas las que están empotradas a estos colectores.

En las zonas informales, los flujos de aguas contaminadas que escurren por la superficie causan problemas de inestabilidad en los terrenos por su saturación. La disposición final de todos los desechos que produce Caracas, se realiza en el relleno sanitario de La Bonanza, ubicado en la entrada de la población de Charallave en el estado Miranda. La competencia de la administración de este relleno sanitario obedece por sus características a la Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas.

Programas Estratégicos del Plan Metropolitano de Reducción de Riesgos Ambientales y Adaptación al Cambio Climático

En la actualidad, la Gerencia de Ambiente ha desarrollado el Plan Metropolitano de Reducción de Riesgos Ambientales y Adaptación al Cambio Climático.

Perspectiva ambiental del Plan Estratégico Metropolitano Caracas 2020, compuestos por los siguientes programas estratégicos:

PROGRAMA 1: Sostenibilidad: Identificación de Riesgos, Reducción de Vulnerabilidad y Planificación Territorial Sustentable

PROGRAMA 2: Urbanismo Sustentable: Biodiversidad, Arquitectura Sostenible y Metabolismo Urbano Circular.

PROGRAMA 3: Adecuación Organizacional y Legal para la Gestión de Riesgos y el Manejo de Crisis

PROGRAMA 4: Protección Ambiental: Auditoria Ambiental. Información para una Ciudad Resiliente

PROGRAMA 5: Educación y Divulgación para la Sostenibilidad. Preparativos para la Respuesta

Cada programa estratégico, se desarrolla en todos los niveles territoriales, denominados: Ecoregión Metropolitana, Ecomunicipio, Ecocomuna, Ecoconsejo comunal, Ecoedificio y Ecociudadano. A su vez, cada acción específica es un proyecto multiactor que tiene al menos 4 fases, lo que puede significar en la práctica 5 programas estratégicos en 6 niveles de gestión, con 4 facetas o aspectos, para un total de 120 posibles acciones que pueden estar en los planes operativos anuales (POA).

El desarrollo incremental de cada proyecto director conlleva la ejecución de 6 etapas (acciones específicas) secuenciales en cada unidad territorial o temática:

1. Investigación - diagnóstico (Un proyecto de investigación por unidad territorial o temática)
2. Ordenación / ordenamiento (un proyecto de ordenación o de ordenamiento por unidad territorial)
3. Diseño / ejecución (un proyecto de diseño o de ejecución por unidad territorial)

Esto significa que las acciones van desde la investigación y diagnóstico, se producen para la ordenación y ordenamiento del territorio, en el cual se diseñan las medidas que luego se ejecutan en obras civiles. Considerando los 5 niveles territoriales del Plan, cada Programa Estratégico, contiene 5 proyectos directores, o lo que es lo mismo, 20 proyectos x 5 niveles (100) acciones o proyectos.

III.6 CARACAS PRODUCTIVA Y EMPRENDEDORA *Generando más oportunidades para más caraqueños*

Contribuir a impulsar, mejorar e innovar en el desarrollo local y la promoción económica; generar condiciones favorables para el fortalecimiento del tejido productivo y avanzar en la construcción de una ciudad más competitiva de manera sostenible, como respuesta local al mundo global.

Proyectos:

- Promover un modelo productivo incluyente e innovador para motorizar la actividad económica generadora de empleos decentes.
- Crear y desarrollar espacios productivos comunes, como pueden ser:
    - Franquicias sociales con apoyo de la empresa privada.

- Calles, viveros o terminales productivos, entre otros; y reordenarlos en torno a universidades, hospitales, terminales de transporte y otros espacios de confluencia.
- Crear zonas productivas en Caracas donde se detectan los mayores déficits de empleo en relación con la población residente, como Petare, Catia, Macarao, Antímano, Caricuao y el municipio El Hatillo.

- Fomentar el desarrollo de la actividad turística de la ciudad a partir de la identificación de potencialidades.
- Diseñar programas de capacitación para el emprendimiento.
- Desarrollo de proyectos estratégicos metropolitanos que generarán nuevas oportunidades de desarrollo humano y económico para poblaciones ubicadas en los sectores populares de la ciudad, sirviendo como espacios de apoyo y orientación en diversas áreas.
- Promover el fortalecimiento del **Servicio Autónomo Metropolitano de Núcleos Sociales** (SAMENS) a los fines de brindar actividades que han de fortalecer los espacios culturales, recreativos, formación, capacitación y desarrollo ciudadano, contribuyendo al mejoramiento de la calidad de vida de niños, niñas, adolescentes, adultos mayores y comunidades de todos los municipios que conforman el Área Metropolitana de Caracas.

El SAMENS tiene el propósito de transformar al ciudadano por medio de la educación y la formación para el emprendimiento.

Este organismo está actualmente integrado por dos sedes o núcleos sociales, uno ubicado en Petare, el “Centro para la Educación, Cultura y Arte Simón Díaz”, y otro ubicado en Caricuao, el “Centro Agroecológico para la Vida”, que en conjunto brindan espacios para la promoción, capacitación y esparcimiento de los caraqueños.

Dentro de sus principales objetivos se encuentran:

i. Desarrollo de habilidades y capacidades para el trabajo y oficios.

ii. Empoderamiento y Fortalecimiento de Micro Emprendedores.

iii. Promoción e integración de las comunidades y otros sectores.

iv. Promoción, conservación y el manejo del Medio Ambiente.

v. Difundir y Sensibilizar sobre derechos, deberes y valores ciudadanos.

vi. Apoyo en la construcción de una cultura de Convivencia, Paz y Sana Recreación.

vii. Para continuar su desarrollo se propone impulsar las siguientes actividades:

- **“Mi día Feliz:** viernes para todos los Abuelos del Área Metropolitana de Caracas en coordinación con los Club de abuelos de Luis Aparicio, Alegría de Vivir Para Siempre, Fondo Social de Ayuda, Los Sueños Dorados, Memoria de la 3ra Edad, Antonio Llázarra, Abuelandía y El Esfuerzo.

- **Mi salón en Tío Simón:** áreas habilitadas para que los niños de las comunidades aledañas y del resto del Área Metropolitana de Caracas puedan recibir clases, participar en proyecciones y actividades recreativas.
- **"Biblioteca Miguel Otero Silva",** para fomentar la lectura y propiciar el enriquecimiento del vocabulario.

Cursos de capacitación para el trabajo: reparación de Celulares, Manicure y Pedicure, Repostería, Panadería Básica, Pasapalos y Gelatina 3D, Clases de Danza y yoga, Asesoría Jurídicas, Servicio de Internet, charlas y talleres de Convivencia Ciudadana: (Violencia Doméstica, Embarazo Adolescente, Violencia contra La Mujer, Formación de Ecociudadanos, Prevención de Las Drogas, Salud Bucal).

- **Plan Vacacional "Ruta de la Convivencia":** durante el período vacacional comprendido entre agosto y septiembre, con el objetivo de atender a más de 3000 niños, niñas y adolescentes de las diversas parroquias de la capital, se ofrecen diversas actividades que incluyen juegos, recreación y talleres de formación en materia de salud y valores.

A través de juegos, el cine y el teatro, los jóvenes también reciben conocimientos sobre los valores, las drogas, el rechazo a la violencia doméstica, el alcoholismo, la salud sexual,

reproductiva y bucal, de la mano de facilitadores de INMEMUJER y COMECUID, con la idea que se conviertan en multiplicadores en sus comunidades.

La población adulto mayor también se verá beneficiada con esta iniciativa, ya que se dispone de una semana programación en la temporada vacacional para recibir a 600 abuelos del Área Metropolitana y así brindarles una jornada agradable en nuestros Núcleos Sociales.

- **Programa Ecológico: "La Ruta Verde":** Nuestro Núcleo Social "Agroecológico para la Vida" funciona como centro de reciclaje y agricultura orgánica no contaminante. Imparte además talleres de capacitación laboral para la comunidad, con la finalidad de que estas personas aprendan sobre las funciones del Núcleo en pro de la naturaleza.

El objetivo es integrar y enseñar a las personas el amor por la tierra, el cultivo sin el uso de productos químicos contaminantes, reutilizando materiales propios de la naturaleza, elaborando y empleando el abono orgánico. Los productos obtenidos por los cultivos, a través de la agricultura orgánica, son administrados por los parceleros, quienes venden estos a la comunidad a muy bajo costo.

III.7 CARACAS CON ENFOQUE DE GÉNERO

La Protección a la mujer maltratada

La igualdad de género es fundamental para la existencia de los derechos humanos de todas las personas. Sin embargo, las leyes discriminatorias contra las mujeres aún persisten en todos los rincones del mundo y se continúan promulgando nuevas leyes de este tipo. En todas las tradiciones jurídicas existen muchas leyes que continúan institucionalizando la condición de segunda clase para las mujeres y las niñas respecto a la nacionalidad y ciudadanía, la salud, la educación, los derechos maritales, los derechos laborales, la patria potestad y los derechos a la propiedad y a la herencia. Estas formas de discriminación contra la mujer menoscaban el empoderamiento de la mujer.

La violencia y la discriminación contra la mujer se expresan en diversos aspectos, sólo por el hecho de ser mujeres.

Se ejerce en el ámbito doméstico, provocada por patrones de una cultura patriarcal que se manifiesta en todo tipo de opresión: desde ser violentadas sexualmente, hasta la conculcación de sus derechos, tales como: transgresión de los deseos, motivaciones y libertad; omisión, ofensa, discriminación, descalificación, uso no permitido de su cuerpo e intromisión en su sexualidad. Si bien no hay estadísticas fehacientes, se supone que una mujer de cada cinco, sufre algún tipo de violencia doméstica.

No menos discriminatorias y gravísimas por sus consecuencias sociales e individuales son las condiciones de ejercicio de la sexualidad y las limitaciones de

los derechos reproductivos, que no garantizan el acceso a una anticoncepción segura y eficaz.

La Alcaldía del Área Metropolitana, tiene dentro de sus planes atender este grave problema que crece cada día más y que preocupa en demasía a cualquier venezolano consciente. Estas actividades, son canalizadas a través del Instituto Metropolitano de la Mujer, INMEMUJER, organismo autónomo, adscrito a la Alcaldía y cuyo objetivo general es diseñar, proponer y coordinar políticas, planes, medidas y reformas legales conducentes a la igualdad de derechos y oportunidades entre hombres y mujeres. Asimismo. debe favorecer las iniciativas que apunten a disminuir prácticas discriminatorias en el proceso de desarrollo político, social, económico y cultural.

Adicionalmente, se propone contribuir en el ámbito local, a reducir la violencia contra la mujer, especialmente la que se produce en las relaciones de pareja, mediante la implementación de un modelo de intervención integral con énfasis en la prevención comunitaria y la atención a mujeres que son víctimas de violencia.

Acciones de INMEMUJER.

- **Acciones en materia de violencia contra la mujer.**
  Desarrollar medidas positivas hacia las mujeres que son las víctimas más vulnerables de la inseguridad y la violencia de género, que contribuyan a garantizar su derecho a una vida libre de violencia en todos los ámbitos de la ciudad:

- Reforzar los Centros Integrales de Atención a las Mujeres Víctimas de Violencia dotándolos de mayores recursos financieros y humanos para dar respuesta a la creciente demanda de atención en cada municipio del Área Metropolitana de Caracas.
- Desarrollar programas de Defensa Personal a Mujeres Víctimas de Violencia con el fin de reducir la vulnerabilidad de las mujeres frente a la violencia de sus agresores y evitar el femicidio, cuyas tasas se han venido elevando progresiva y significativamente (90 mujeres asesinadas al 30 de junio 2013) sin que haya respuesta eficiente por parte del sistema de justicia y los órganos policiales.
- Continuar reforzando el trabajo realizado por Secretarías de Equidad e Igualdad de Género en todas las Policías Municipales del Área Metropolitana de Caracas contribuyendo con la formación, capacitación y sensibilización en Derechos Humanos y Violencia contra la Mujer a los Funcionarios Policiales (Receptores de Denuncias) que atienden a las mujeres víctimas de violencia.
- Continuar e incrementar los programas de prevención, orientación y atención a las mujeres víctimas de violencia en toda el Área Metropolitana de Caracas.
- Profundizar la formación de valores en las mujeres como multiplicadoras y rectoras del grupo familiar, para garantizar la convivencia en paz en el hogar y por ende en la comunidad.

- Creación de Casa de Abrigo Metropolitana para las mujeres víctimas de violencia del área metropolitana de Caracas.
- Iluminar la ciudad, la obscuridad es fuente de criminalidad siendo más vulnerables las mujeres como víctimas de violencia tanto física como sexual.
- Transporte público para mujeres que considere también las necesidades de las adultas mayores, las madres con hijos pequeños y coches de bebés; que preste servicio confiable y seguro en horario amplio, de manera que mujeres que trabajan y estudian en horas de la noche puedan disponer de un medio seguro en el cual retornar a sus casas. Con paradas bien iluminadas y señalizadas como específicas para ese transporte público femenino.
- Capacitar a los choferes de transporte público en materia de derechos humanos y violencia contra la mujer.
- Desarrollar campañas institucionales para prevenir la violencia contra la mujer a través de medios de comunicación masivos.
- Desarrollar programas de capacitación y sensibilización en bullying (violencia escolar) dirigidos a docentes y alumnos de todos los niveles del sistema educativo (especialmente educación básica, media y universitaria).

- Desarrollar programas de capacitación y sensibilización en embarazo adolescente dirigidos a docentes y alumnos en todos los niveles del sistema educativo (especialmente educación básica, media y universitaria).
- Desarrollar programas de capacitación y sensibilización en violencia en el noviazgo dirigidos a docentes y alumnos de todos los niveles del sistema educativo (especialmente Educación Básica, Media y Universitaria).

- **Acciones en materia de salud integral femenina.**
  - Promover y proporcionar la vacuna para prevenir el virus de papiloma humano VPH que es una causa de alta mortalidad femenina por cáncer cérvico uterino.
  - Fortalecimiento de los programas de prevención y despistaje de cáncer de mama, realizando alianzas institucionales para proporcionar a las mujeres caraqueñas mamografías y ecos mamarios a precios accesibles e incluso exonerados.
  - Incluir la perspectiva de género en el diseño del equipamiento urbano, construir aceras con la amplitud y tipo de pavimento que permita la circulación cómoda y segura de mujeres en zapatos de tacón, adultos mayores, sillas de ruedas y coches de bebé.
  - Reglamentar y exigir la construcción de mayor número de baños para las mujeres y baños de familia en instituciones públicas y privadas, debido al uso diferenciado que hacen hombres y mujeres de estos espacios, a fin de

evitar la aglomeración de usuarias y tiempos de espera que tienen que padecer las mujeres en contra de su salud.

- Creación de casas de cuidado municipales para niñas y adultos mayores donde las mujeres puedan dejar a sus hijos o padres en condiciones de seguridad, con horario extendido que les permita ejercer su derecho al tiempo libre, recreación o trabajo.
- Exigir en instituciones públicas y privadas la creación de salas de amamantamiento (Promoción y protección de la lactancia materna) que permitan darle cumplimiento a lo establecido en la LOTTT.

- **Acciones en materia de empoderamiento económico.**
  - Desarrollar programas de apoyo a las mujeres madres trabajadoras que contribuyan a elevar su nivel de calidad de vida en el ambiente de grave crisis económica que experimenta Venezuela: creación de casas municipales de cuidado diario para niños de 0 a 12 años de edad, crear rutas y servicio de transporte escolar municipal, entre otras acciones que actualmente deben ser cubiertas con el salario de la mujer madre jefa de hogar.
  - Desarrollar programas de apoyo crediticio a las mujeres trabajadoras evitando la actual discriminación contra las mujeres “no madres”.
  - Desarrollar programa de capacitación laboral para las mujeres en actividades no típicamente femeninas: manejo de imprentas, reparación de electrodomésticos y aires acondicionados, electricistas, plomería,

carpintería, entre otros oficios que tienen gran demanda en la actualidad y son actividades bien remuneradas que les permitirían por si mismas alcanzar un mejor nivel de vida.

- Desarrollar un servicio de taxis metropolitano para mujeres, manejados por mujeres, proporcionando facilidades y créditos para la adquisición del vehículo

III.8 PROGRAMAS SOCIALES

III.8.1 La Prevención del Consumo y Tráfico de Drogas

El tráfico y consumo de drogas ha sido motivo de preocupación por parte de innumerables personas e instituciones a nivel mundial. Sin embargo, hoy en día el uso y el abuso en el consumo de las sustancias estupefacientes psicotrópicas, se incrementa de manera alarmante, alcanzando no sólo a adultos, jóvenes y adolescentes, sino también a niños y hasta recién nacidos.

La tendencia más alarmante es el incremento del consumo de drogas ilícitas, tabaco, y alcohol entre los jóvenes. Diariamente, un número considerable de jóvenes empieza a fumar cigarrillos regularmente; por consiguiente, una tercera parte de estos jóvenes tendrán vidas cortas. El uso de la marihuana continúa siendo un grave problema entre los adolescentes.

En el marco de este milenio, Venezuela está atravesando por una crisis de valores morales, económicas y socioculturales, en donde la pobreza, el racionamiento, la

falta de educación aunado el inicio precoz de las relaciones sexuales, son catalogados como factores de suma importancia en la desintegración familiar, en la falta de enseñanza y capacidad para medir riesgos, ello induce a que muchos adolescentes desprotegidos y carentes de afecto se aboquen a una vida fácil sin compromisos, en donde la drogadicción es el común denominador.

Entender la droga y su adicción como problemas de salud pública ayuda a discernir una enfermedad prevenible y tratable. El consumo de drogas es una conducta adquirida a menudo transmitida por coetáneos que son consumidores no dependientes y que todavía no muestran los efectos negativos del consumo de substancias ilícitas.

La adolescencia es la etapa de la vida del ser humano es la más vulnerable, para ser objeto de un cuadro de drogadicción, por lo tanto es el segmento de la población que debe ser considerado prioritario para enfrentar el problema.

La prevención del consumo de drogas, es un proceso educativo integral dirigido a enfrentar un problema que ha existido siempre y seguirá existiendo siempre como es el abuso de las drogas y el alcohol. Además apoya el desarrollo personal y social, también busca modificar el ambiente social para enfrentar eficazmente el consumo de drogas.

El propósito de toda la acción de prevención es sensibilizar acerca de los riesgos del consumo, enfrentar la presión social y acrecentar la responsabilidad respecto al problema.

A través de la Comisión Metropolitana Contra el uso ilícito de las Drogas –COMECUID- se llevan a cabo varios programas, con la finalidad de unirse a la lucha que adelanta la sociedad a fin de prevenir el consumo de drogas en particular en el sector más vulnerable de la comunidad, como lo es la juventud.

Programas que seguiremos impulsando en este nuevo período de gestión:

- **Prevención del consumo y tráfico de drogas con especial énfasis en el ámbito estudiantil**

Si bien la competencia en el abordaje del consumo y tráfico de drogas que tiene la COMECUID, es el Área Metropolitana de Caracas, no podemos obviar que ese espacio geográfico, a su vez, es afectado por el impacto que dicho tráfico y consumo tiene en las relaciones sociales, la economía, la seguridad personal y la gobernabilidad democrática de los países situados en América del Sur, Central, México y el Caribe. En esta división de tareas, Venezuela ocupa el de “país de tránsito”, donde queda un residuo, cuyo peso es difícil de cuantificar, pero cuyo impacto en la población, especialmente niños y jóvenes, lo vemos a diario en las estadísticas de violencia criminal.

Es en este contexto, donde la Alcaldía Metropolitana, consciente de la cobertura institucional deficiente del Estado, así como del necesario e impostergable trabajo en equipo que debe existir entre el órgano Rector Nacional en materia de Drogas y la Autoridad Metropolitana en la materia, como lo es la COMECUID, que deben trabajar aunados en la reducción de la vulnerabilidad de amplios sectores que claman un clima de sana convivencia, tanto en sus

comunidades como en el ámbito escolar, que ofrece la profundización de sus "Programas de Prevención del consumo y tráfico de drogas". La experiencia de más de 40 años de lucha desigual contra el consumo y tráfico de drogas ha demostrado que es mejor prevenir: en las escuelas, liceos, universidades, ámbitos deportivos, laborales, culturales. En todos ellos ha estado la COMECUID impartiendo sus charlas, talleres, conversatorios, llevando el mensaje de la prevención a amplios sectores en condición de vulnerabilidad social y demanda de atención integral.

- **Programa de prevención del BULLYING en el ámbito estudiantil"**

El "Bullying" o acoso escolar constituye, como todas las formas de actitudes agresivas intencionadas y reiterativas, una forma de agresión que no solo comporta una violación de los derechos humanos de los niños y jóvenes que la padecen, sino un problema de salud mental y social que ya tiene cobertura y consecuencias casi mundial, debido a la creciente cultura de la violencia, muchas veces, invisibilizada por quienes están llamados a detenerla.

La Alcaldía Metropolitana, consciente de que el bullying es un fenómeno que no distingue raza, ubicación geográfica, religión, posición social, contextura física, sexo, ni edad, y que va dirigido a neutralizar la autoestima, seguridad, confianza y respeto de quien lo padece, ha venido implementando en las escuelas del Área Metropolitana de Caracas, el abordaje sistemático de esta preocupante situación, a través del equipo especializado de la Comisión Metropolitana Contra el Uso Ilícito de las Drogas, que a través de charlas,

talleres, conversatorios, tertulias con padres y alumnos, ha venido trabajando en el fortalecimiento del tejido social no solo de la comunidad escolar y de la familia, sino con la seguridad de que ello permea al resto de la comunidad.

La Alcaldía Metropolitana trabaja denodadamente para que la comunidad docente y estudiantil participen con entusiasmo en un trabajo colaborativo que promueva el respeto, reconocimiento mutuo y la solidaridad, que despierte en el colectivo del Área Metropolitana de Caracas, la necesidad de participar positivamente en la construcción de un ambiente de convivencia pacífica.

III.8.2 La protección a personas con discapacidad

En la Organización Mundial de la Salud, se argumenta que las barreras a la participación son causas importantes de la discapacidad. Así la discapacidad, no se entiende como un proceso que tiene origen en el individuo, sino más bien en procesos sociales amplios, en la interacción interpersonal e interinstitucional, en las oportunidades que ofrece el medio social. El enfoque social toma como referencia normativa general de los Derechos Humanos y como objetivo político básico, la no discriminación.

Es un hecho innegable que las personas con discapacidad son sujetos de derechos y deberes, libres de tomar sus propias decisiones, y de participar activamente en cualquier ámbito de la dinámica social.

No obstante, y a pesar de que en Venezuela existe un régimen jurídico que establece la obligatoriedad de Estado para la generación de condiciones y

oportunidades que les permitan de ser actores protagónicos de su propio futuro, aún se siguen evidenciando diversas formas de discriminación

La Alcaldía Metropolitana está formulando un Plan para la atención de las personas con discapacidad, con un proyecto que toma la familia como unidad de tejido social a fortalecer, en armonización con el plan de desarrollo de la ciudad. Plantea a la familia como el eje de la política del amor, en este sentido la familia de la persona con discapacidad se define desde la política pública de familia como: *"Organizaciones sociales, construidas históricamente; constituidas por personas que se reconocen y son reconocidas en la diversidad de sus estructuras, arreglos, formas, relaciones, roles y subjetividades; están conformadas por grupos de dos o más personas de diferente o del mismo sexo, con hijos o sin ellos, unidas por una relación de parentesco por consanguinidad, afinidad, adopción o por afecto".*

Atender integralmente a las personas con discapacidad, sus familias y sus cuidadores y cuidadoras, en el Área Metropolitana de Caracas, a través de la articulación de actores, servicios y recursos para promover el desarrollo humano y contribuir con el ejercicio de sus derechos y sus deberes, con un enfoque diferencial, de corresponsabilidad.

Objetivos específicos

- Generar oportunidades para las familias de las personas con discapacidad, sus cuidadores y cuidadoras para el desarrollo de sus capacidades y habilidades sociales y productivas.

- Promover el desarrollo humano y la inclusión social de las personas con discapacidad a través del fortalecimiento de capacidades y la equiparación de oportunidades durante el transcurrir vital.
- Promover el ejercicio de ciudadanía a través del desarrollo de procesos de formación, acompañamiento y gestión para la organización y movilización social de las personas con discapacidad.
- Construir e implementar una ruta única, con enfoque incluyente, que articule los procesos, procedimientos, recursos, actores y servicios de los proyectos de instituciones de carácter nacional con los de carácter local, para la atención integral de las personas con discapacidad, sus cuidadores y cuidadoras.
- Facilitar el acceso equitativo a la ciudad, de las personas con discapacidad, sus familias y cuidadores y cuidadoras, a través de estrategias que permitan la inclusión, la accesibilidad y el disfrute de la ciudad.

III.8.3 Programa de asistencia a la familia

Los niveles de pobreza de la población Venezolana resultan dramáticos a compararlos con los inmensos ingresos que percibe la nación por concepto de la renta tanto petrolera como la proveniente de otros rubros de la economía nacional. Es precisamente este factor el que hace que la pobreza en Venezuela se

diferencie totalmente de aquella de otras naciones del continente americano, que no cuentan con ingresos similares.

Uno de los problemas que conlleva el vivir en la pobreza radica en que las personas terminan por adaptarse a ella. El estar sumido en un mundo de carencias alimenticias, educativas, habitacionales hace que el individuo concrete la mayor parte de sus esfuerzos a la satisfacción de necesidades muy inmediatas por lo que se pierde la visión de conjunto a largo plazo.

Solidaria con los grandes problemas de la ciudad de Caracas, la Alcaldía Metropolitana propone un programa de asistencia temporal a las familias necesitadas, ofreciendo ayuda en efectivo a familias de bajos ingresos con hijos que procuran la autosuficiencia económica. El objetivo del programa es reducir el número de familias que viven en la pobreza, mediante el suministro de recursos económicos. Para calificar para ser incluidos en el programa, las familias deben tener muy pocos bienes, e ingresos escasos o nulos, debe ser residente del área metropolitana de Caracas, ser una mujer embarazada o tener a cargo un menor de edad, tener ingresos bajos o muy bajos, y estar desempleado o a punto de perder su empleo.

Una prestación social constituye un valioso instrumento para la consecución de fundamentales fines de política laboral y social del Estado; los beneficios que con él se obtienen no dependen del tipo, modalidad, condiciones o forma de trabajo, sino del vínculo de trabajo en sí mismo considerado.

Este tipo de atención es, desde otro punto de vista, un mecanismo para la redistribución de los ingresos fundamentado en principios universales de bienestar y solidaridad.

El subsidio familiar, como derecho y prestación social, se fundamenta en una concepción integral de la persona, de su dignidad, de sus derechos y deberes.

Como se advierte, esta concepción va de la mano con una postura de desarrollo humano, entendido como la ampliación de las capacidades y la acción de posibilitar y potencializar todas las dimensiones de la persona, al propender por la dignificación del ser humano a partir de sus necesidades integrales.

III.8.4 Plan “PAPA”. Seguridad Alimentaria

La preocupación del Gobierno Metropolitano por la seguridad alimentaria y nutricional de los habitantes del AMC se ha puesto de manifiesto desde hace más de cuatro años con la formulación del Programa Alimentario Popular Alterno, conocido como "Papa". En ese documento se reconoce la importancia de formular una política de seguridad alimentaria y nutricional para la comunidad más pobre de la ciudad.

Según lo establecido en diferentes estudios, la causa de la inseguridad alimentaria de la población caraqueña no radica tanto en la escasez de alimentos sino en la imposibilidad que tienen muchas personas de acceder a cantidades adecuadas de alimentos de buena calidad, en parte por las condiciones de pobreza en las que viven.

Esta situación es particularmente crítica en las zonas populares, donde se concentra la mayor parte de la población de la gran ciudad.

Acorde con nuestras ideas de lo que debe ser un Gobierno Metropolitano, es indispensable diseñar e implementar planes de seguridad alimentaria y nutricional que garanticen la continuidad de nuestras acciones por tanto, y como parte esencial de estos planes, la formulación de políticas, estrategias y planes de acción deben ser parte fundamental en la instrumentación de la seguridad alimentaria, responsabilidad que recae también en nuestras manos.

La política del programa está orientada a mejorar la calidad de vida de los hogares urbanos de la ciudad, haciendo especial énfasis en los más vulnerables, favoreciendo el acceso a una canasta básica de los alimento, a menor precio y de mejor calidad e integrando de manera más efectiva a los diferentes agentes del sistema. En líneas generales cumpliremos con las metas de hacer llegar a todos los sectores del Área Metropolitana de Caracas los mejores y más solicitados productos de la dieta básica del venezolano.

Para contribuir con el presupuesto familiar, el equipo de la Gerencia de Participación Social y Comunitaria del Despacho Metropolitano impulsó el "Papa", para ofrecer el bulto con 14 víveres a precios por debajo del mercado. Este precio permitió darles a las personas un descuento entre 15% y 20%, en comparación con los abastos, supermercados y mercados populares.

La bolsa incluye además el folleto nutricional de la Alcaldía Metropolitana para que los compradores conozcan el valor alimenticio de los productos y cómo incorporarlos correctamente a su dieta.

Este plan contribuye con el sagrado derecho de las familias de Caracas a acceder a un sistema de alimentación eficiente, porque las personas adquieren así los productos de marcas reconocidas y de calidad, que según investigaciones realizadas por el Instituto de Estudios Superiores y Administración (IESA) demuestran que la mayoría de los consumidores prefieren comprar los artículos de aquellas marcas que son líderes en el mercado y no de etiquetas baratas.

La bolsa de víveres del Plan Papa incluye pastas, arroz, avena, sardinas, café, harina pan, leche y otros que forman parte de la dieta de los venezolanos.

Las visitas se coordinarán en conjunto con los vecinos, en función de que el programa les ofrezca beneficios al darles un rendimiento a sus bolsillos, nutrición balanceada y oferta en los víveres.

III.8.5 Programa de educación para el trabajo

El trabajo constituye una experiencia fundamental de la experiencia humana. La educación para el trabajo busca asegurar en el futuro, una progresiva toma de conciencia de su propia identidad personal y de sus propias capacidades, una progresiva conciencia crítica de las conquistas de la civilización tecnológica, una creciente adaptación de las necesidades cognoscitivas y operativas de las personas a las exigencias de profesionalización del propio entorno socio-cultural,

así como una mejor adaptación en la vida en sociedad. Además de un desarrollo de las habilidades que faciliten la comprensión del proceso productivo en su compleja articulación con los cambios sociales.

El Proyecto Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano consiste en la preparación para la validación de niveles y grados propios de la educación formal o en adquirir competencias laborales para desempeñarse en los campos ocupacionales: administrativos, comerciales, producción y transformación industrial, automotriz y de servicios en general, entre otros.

Ofrece un completo plan de estudios dirigido al individuo, dentro del contexto y la responsabilidad social, con visión emprendedora y alto liderazgo ético y moral, en los campos de la participación ciudadana y comunitaria.

Promueve entonces, la dignidad de la persona humana con base en la institucionalidad, en el desarrollo de competencias laborales y en el fomento del conocimiento científico; contribuyendo así con el desarrollo justo y equitativo del país y al mejoramiento de la calidad de vida de los grupos sociales menos favorecidos.

El objetivo general del proyecto es preparar a los estudiantes para su participación activa en su comunidad local y para el servicio a las demás personas; formándolos de modo integral, para que puedan incorporarse en actividades productivas que contribuyan al desarrollo social, económico y tecnológico del país.

El Programa respeta las expresiones culturales del país y las tradiciones históricas de sus comunidades, en sus diferentes niveles y dimensiones; pero promueve

alternativas de futuro ante las tendencias y problemas que plantea el avance tecnológico del siglo XXI. Formará personas con capacidades nuevas que colaboren solidariamente con los demás seres humanos, en la construcción y fortalecimiento de una nueva sociedad, más justa y fraternal.

Los programas que imparte el Centro están constituidos por módulos de formación en los cuales la estrategia didáctica planteada, está basada en conceptos pedagógicos que responden al desarrollo de la autonomía del estudiante quien deberá, con la orientación y asesoría del docente, gestionar su propio aprendizaje a través de la construcción de evidencias (conocimiento, desempeño y producto), las cuales determinan el grado de desarrollo de su competencia, para ejecutar funciones productivas, de acuerdo al nivel de complejidad de la función.

III.8.6 Programa Agua para los Niños

El acceso al agua es un problema social fundamental para todos nuestros ciudadanos. En la Venezuela actual mientras se es más pobre, es más difícil y costoso el acceso al agua potable. La solución de este problema debe ser un objetivo fundamental para ser manejado como política de estado, respaldada y concertada con todos los sectores nacionales.

En el Área Metropolitana de Caracas el vital líquido no llega a los usuarios finales por problemas tanto del pequeño caudal suministrado, como de las fallas de la red de tuberías instaladas para su distribución.

En las comunidades populares del Área Metropolitana de Caracas, el suministro del agua, por sistema de acueducto se hace insuficiente, por ello se requiere del uso de camiones cisternas y contar con tanques de almacenamiento con la capacidad suficiente para cubrir el consumo de por lo menos 5 días que es la frecuencia con la cual el camión puede abastecer esos sitios.

En el sector educativo, en particular en las escuelas localizadas en las barriadas populares, el problema se hace particularmente grave.

La Alcaldía Metropolitana de Caracas no puede permanecer pasiva ante una situación de semejante inequidad, y exclusión social. Por esta razón, presentamos a continuación una solución parcial al problema planteado: diseñar e implementar un sistema de dotación de agua potable a las escuelas de los sectores más pobres de la ciudad.

Va dirigido a planteles de educación primaria localizados en barriadas populares y que después de hacer una evaluación de sus condiciones, se seleccionarán para ser objeto de intervención de este programa.

El objetivo general del proyecto es el de contribuir a la transformación social, promoviendo la preservación, el acceso, la gestión y la valorización del agua como un derecho esencial de la vida y de la ciudadanía, ampliando la comprensión y la práctica de la convivencia sostenible y solidaria.

El programa “Agua para los Niños” suministrará el fluido y dará apoyo logístico a los administradores de sistemas de distribución, y les permitirá servir de una forma

eficiente, constante y confiable a las escuelas seleccionadas, al tiempo que se reduce el impacto sobre las fuentes de producción.

En este sentido, mejorará sustancialmente, el acceso al agua potable tanto de estudiantes en general y en particular a la comunidad educativa que hace vida en esas instalaciones educacionales.