



Gobierno **Bolivariano**
de Venezuela

Ministerio del Poder Popular
para la **Salud**



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA SALUD
SERVICIO AUTÓNOMO INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS
“DR. ARNOLDO GABALDON”

FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS
COMUNIDADES DEL MUNICIPIO VALDEZ. ESTADO SUCRE. AÑO 2008

Trabajo Especial de Grado presentado como requisito parcial para optar al Título de
Especialista de Gestión en Salud Pública

AUTORA: DRA. YOLANDA GUTIERREZ
TUTOR: ING. DOMINGO OLIVEROS. Esp S.P

CUMANA, NOVIEMBRE 2007





Servicio Autónomo Instituto de Altos Estudios en Salud Pública "Dr. Arnoldo Gabaldon" POSTGRADO ESPECIALIZACIÓN DE GESTIÓN EN SALUD PÚBLICA

ACTA VEREDICTO

Nosotros, miembros del Jurado designados para la evaluación del Trabajo de Especialización de Gestión en Salud Pública titulado: "FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS COMUNIDADES DEL MUNICIPIO VALDEZ ESTADO SUCRE. AÑO 2008" presentado por el Ciudadano (a) YOLANDA GUTIÉRREZ, para optar al Título de Especialista de Gestión en Salud Pública, estimamos que el mismo reúne los requisitos para ser considerado como:

APROBADO.

Nombres y Apellidos	C.I.	Firma del Jurado
DOMINGO OLIVEROS Presidente:	5.708.383	
EMILIO FERNÁNDEZ Miembro:	82.299.200	
JULIA RATTIA Miembro:	4.554.447	

Maracay, 21 de noviembre de 2007

DEDICATORIA

A ese ser supremo, que sé, guía mis pasos y mis acciones. DIOS.

A mis hijos Víctor (mi negro) y Xyama (mi bebe), motores de mi vida y razón de mi existencia, que mis éxitos les sirvan de referencia y ejemplo para su vida futura. Los amo.

A mi madre, hermanos y hermanas, por ser mí estímulo hacia el camino de la superación, de quienes recibo el mayor afecto, logrando hacerme sonreír aun en los peores momentos.

Al Dr. Carlos Villalobos, desde donde está, se que es feliz por el logro de su negra Hipólita, nunca lo olvidaré, será siempre mi referencial ético en lo que a compromiso organizacional y constancia de trabajo se refiere.

A mis compañeras y hermanas de equipo, Leyda, Gaby y Yanire, fue divertido realizar este trabajo al lado de ustedes, demostraron que la solidaridad y el respeto mutuo es lo que construye equipos de alto desempeño, como el nuestro.

Mi hermana Leyda, y su familia, de quienes recibo amor y solidaridad. Gracias .Los quiero mucho

Yanire, la filosofa, me encanta tu risa y el optimismo con que enfrentas tus retos.

Gaby, pequeña de estatura, pero grandísima para con sus afectos, posees la personalidad más avasalladora, te creces en los retos

AGRADECIMIENTO.

A la comunidad del municipio Valdez, sin su protagonismo, no es posible el cambio de realidad de sus habitantes, en especial a María, Efrén, La Nena, Margarita Cofee, entre otros

A Gloria Nancy, luchadora social, ejemplo para todos y todas las personas que estamos en su entorno.

A la familia Moya, por su calido afecto y acogida en su hogar, las veces que debimos pernoctar en la comunidad.

A la Lcda. Cruz Mota, excelente docente, gracias por tu apoyo, no nos equivocamos al decidir que eras nuestra maestra Jimena. Gracias una vez más.

A mi amigo y tutor, Domingo Oliveros,

A Fundasalud, que como institución, visualizó la necesidad de formación del cuadro gerencial del nuevo Sistema Publico Nacional de Salud.

A nuestros profesores, Sandra y Emilio, gracias por acompañarnos y apoyarnos en esta experiencia.

A mis amigos y hermanos, Santiago y El Gordo Franco, gracias por su apoyo.

Al Instituto de Altos Estudios “DR. ARNOLDO GABALDON”

TABLA DE CONTENIDO

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iv
TABLA DE CONTENIDO	v
LISTA DE TABLAS	vi
LISTA DE GRAFICOS	vi
RESUMEN	viii
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I EL PROBLEMA	
Planteamiento del Problema	5
Justificación	10
Objetivo General	13
Objetivos Específicos	13
Alcances y Limitaciones	14
CAPITULO II MARCO TEORICO	
Antecedentes de la Investigación	16
Bases Teóricas	18
Bases Legales	38
CAPITULO III. METODOLOGÍA	
Tipo de Investigación	46
Nivel de la Investigación	46
Diseño de la Investigación	47
Técnicas de Recolección de Datos	49
CAPITULO IV. ANALISIS DE RESULTADOS	
Propuesta del Proyecto de Intervención	58
CAPITULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
Conclusiones	94
Recomendaciones	97
Lista de Referencias	98
Bibliografía	100
ANEXOS	

LISTA DE TABLAS

Tabla N° 1. Matriz FODA	68
Tabla N° 2. Población de Referencia del proyecto	73
Tabla N° 3. Matriz de Involucrados	76
Tabla N° 4. Matriz de Alternativa.	78
Tabla N° 5. Plan de Acción	86
Tabla N° 6. Cronograma de Ejecución..	88
Tabla N° 7. Presupuesto	92

LISTA DE FIGURAS

Figura N° 1. Árbol del Problema	66
Figura N° 2. Árbol de Objetivos.	70
Figura. N° 3. Alternativas de Solución	71

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA SALUD
SERVICIO AUTÓNOMO INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS
“DR. ARNOLDO GABALDON

Fortalecimiento del Servicio de Transporte Público en las Comunidades del Municipio Valdez, Estado Sucre. Año 2008

Autora: Yolanda Gutiérrez

Tutor: Domingo Oliveros

Año: Noviembre de 2007

Resumen

Basándose en el objetivo principal del presente Trabajo Especial de Grado, el cual consistió en determinar las necesidades sociales, brechas e inequidades en las comunidades del municipio Valdez, Estado Sucre, se realizó actividad conjuntamente con los voceros y voceras de los concejos comunales, con la finalidad de dar respuestas a los problemas identificados, a través de un proyecto factible de intervención con la participación comunitaria. El diseño de la investigación fue de campo, descriptivo y transversal, cuya problemática se tomó directamente de la realidad económica, social y política, que viven los habitantes del municipio. Para la descripción y jerarquización de los problemas se utilizó el método de priorización de HANLON, el cual permitió identificar, las deficiencias del servicio de transporte público en las comunidades del Municipio Valdez, como uno de los cinco problemas a intervenir, esto motivado a la gran afectación que genera en la calidad de vida del valdeciano, posteriormente bajo el enfoque del marco lógico se realizó una propuesta de intervención, que consistió en la organización de la comunidad para la conformación de cooperativas de transporte, creando una ruta de transporte público, tipo circunvalación entre las comunidades de Guiria y Yoco, que funciona bajo la premisa de calidad y eficiencia, la cual además de contribuir a mejorar el servicio, posibilitó la generación de empleo y bienestar para los habitantes, sirviendo de punto de referencia para la organización de otras cooperativas que incrementan las empresas de producción social en el municipio.

Descriptores. Participación Comunitaria, Servicio de transporte Público, Empresas de Producción Social.

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA SALUD
SERVICIO AUTONOMO INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS
"DR. ARNOLDO GABALDON"

**Strengthening the Services of Public Transport in the Communities of
Valdez County, Sucre State, Venezuela, Year 2008.**

Author: Yolanda Gutiérrez

Tutor: Domingo Oliveros

Date: November, 2007

Summary

Based on the primary objective of this study, which was to identify the social needs, gaps and inequities in the communities of Valdez county in the State of Sucre, activities were conducted jointly with the spokesmen and spokeswomen of the community councils, with the aim of providing answers to the problems identified, through a project offering feasible interventions with active community participation. The research design was in the field, descriptive and comparative, with the problems taken directly from the economic, social and political realities of the inhabitants of the municipality. For the descriptions and hierarchy of the problems, the prioritizing method of HANLON was used, which led to the identification of inadequate public transport in the communities of Valdez, as one of the five problems to confront that most seriously affects the quality of life of county residents.

Then under this logical framework, a proposal was made, which consisted of organizing the community for the creation of cooperatives in public transportation, creating public transportation routes between the communities of Guiria and Yoco, which would operate under the premises of quality and efficiency, which in addition to contributing to improving these public services, would offer the generation of employment and prosperity for the local residents, serving as a point of reference for the organization of other cooperatives that will increase the number of companies of social production in the municipality.

Parameters: Community Participation, Services in Public Transport, Companies of Social Production.

INTRODUCCION

La condición humana es un fiel reflejo de la manera como se vive en una sociedad, es una de las formas más claras de expresar la calidad de vida de una comunidad. La manera como vive el hombre en colectividad afecta de una manera razonable su bienestar (salud, seguridad alimentaría, vivienda, trabajo, recreación, transporte, entre otros), expresándose en inequidades sociales. Es por esto, que la calidad de vida obedece al propósito que se tenga para construir una nueva condición ciudadana, desde la conquista de los derechos sociales como sujetos activos y protagónicos, para poder decidir y transformar sus propias realidades. De allí la necesidad de rescatar la funcionalidad de las políticas públicas, orientadas a responder a las necesidades sociales con universalidad y equidad, reduciendo de alguna manera, el déficit de atención a través de la oferta significativa de bienes y servicios que se encuentren realmente al alcance de los comunidades y que respondan a sus necesidades.

Dentro de los derechos sociales, garantizado por la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999), se encuentra el servicio de transporte, el cual desempeña un rol en la economía del país, jugando un papel importante en la competitividad de los productos y servicios que éste pueda ofrecer a nivel de mercados internacionales; igualmente facilita la comercialización de las capacidades productivas de las regiones y contribuye al bienestar social e individual de los habitantes, proporcionándoles movilidad y accesibilidad a servicios básicos tales como educación y salud.

La propuesta del proyecto de intervención, se concentra en garantizar a los habitantes del Municipio Valdez, Estado Sucre de la República Bolivariana de Venezuela, un sistema de transporte colectivo urbano eficiente, cómodo y seguro que facilite la integración entre los distintos lugares donde se emplazan y desarrollan sus actividades, mediante la

organización de la comunidad organizada en cooperativas de transporte, en corresponsabilidad con el ente municipal designado por ley a cumplir con estas funciones; creando una ruta de transporte colectivo, tipo circunvalación, que conecte las comunidades de Guiria y Yoco. Rescatando de esta manera la funcionalidad de las políticas públicas municipales, en cuanto a prestación de servicio de transporte se refiere, dando respuesta a la necesidad social y así garantizar una mejor calidad de vida a sus habitantes.

El presente trabajo esta estructurado en cinco capítulos los cuales se detallan a continuación:

Capítulo I. El problema: Referido al contexto de la problemática del deficiente servicio de transporte público colectivo, en todos los niveles territoriales y específicamente en el Municipio Valdez del Estado Sucre, así mismo, se presenta la justificación de realizar un plan de acción destinado a fortalecer este servicio, que es un factor determinante en la calidad de vida de los ciudadanos, los objetivos generales y específicos del proyecto, así como sus alcances y limitaciones.

Capítulo II. El Marco teórico. En este capitulo se trata la temática relacionada con servicios públicos, Sistema de transporte y su impacto en la calidad de vida, haciendo énfasis en los componentes del transporte colectivo urbano, el cooperativismo como un medio de socializar la producción, en donde las comunidades son capaces de asumir las tareas de crear empleos productivos, superar la pobreza y fomentar la integración social. Así mismo, se presentan investigaciones, proyectos, y experiencias de índole general y nacional, se realiza además una breve reseña de las características culturales del municipio, por último se incluyen las bases

legales establecidas por la Republica Bolivariana de Venezuela, que dan factibilidad legal al proyecto.

Capítulo III. Marco Metodológico: En este apartado se muestra el tipo de investigación y la metodología empleada, tomando como punto de partida el Análisis de Situación de Salud (ASIS) del Municipio Valdez realizado durante el año 2006-2007, con participación de la comunidad Para la determinación de los problemas a nivel comunitario se empleo el método de priorización de Hanlon, análisis por problema (Trama Causal), aplicación de matriz FODA, para posteriormente aplicar la metodología del Marco Lógico, como herramienta de análisis y presentación de la propuesta de intervención.

Capítulo IV. El Análisis de la Investigación. Donde se muestra el desarrollo de la propuesta de intervención, profundizando en los aspectos más relevantes del análisis causal del problema objeto de estudio y la intervención propuesta para fortalecer el servicio de transporte público en las comunidades del municipio.

Capítulo V. Conclusiones y Recomendaciones, en este capitulo se muestran todas las deducciones lógicas que se obtuvieron del análisis de la propuesta. Y además se propone, entre otras cosas, que la proposición realizada sirva de punto de referencia para la conformación de otras cooperativas en producción de bienes y servicios que incrementen las empresas de producción social en el municipio.

CAPITULO I
EL PROBLEMA

1.1. Planteamiento del Problema.

El transporte se presenta como un elemento constitutivo de la vida urbana y como tal, puede contribuir a elevar o disminuir la calidad de vida de la población de cualquier comunidad.

Como lo manifiesta Dexter, J (2004), citando a Lake Sagaris “hay pocas áreas de la política pública que tanto puedan influir en la calidad de vida, la salud, la equidad, incluso el acceso a la educación y al trabajo, como el sistema de transporte urbano”.

El balance que se haga, entonces, sobre la calidad de vida de cada persona o grupo de personas debe tomar en cuenta: la disponibilidad de bienes y servicios para satisfacer el complejo de necesidades, la existencia de oportunidades, ligadas a la organización social, para acceder a ellos, y la capacidad de desenvolver sus vidas en armonía con sus propios horizontes personales, culturales y sociales, en el marco de un medio ambiente sano y seguro; de allí, que el transporte público no se puede reducir a una cuestión de mercado, se trata de un servicio público, y como tal, el Estado no puede desentenderse de su rol como regulador.

El transporte público urbano de pasajeros, es un servicio primordial, importante para la comunidad, ya que millones de personas en el mundo entero hacen uso de él hoy en día; y este servicio es tan básico e importante que puede definirse como el enlace entre las personas y el lugar en el que las personas quieren o necesitan estar (Molinero, A y Sánchez, I.1998).

La experiencia internacional revela, que la implantación de un transporte colectivo urbano, integrado física y operacionalmente, conduce a la obtención de importantes beneficios sociales: de allí que en el año 1.984,

la participación del transporte en el Producto Interno Bruto (PIB) de Francia fue del 5%, Alemania 6%, Italia 7% y Estados Unidos de América (USA). 6%, es decir, hace ya 23 años, estos países tenían claro que las infraestructuras de transporte en una nación son fundamentales para el desarrollo económico de los pueblos.

En la ciudad de Lima (Perú), con una población de ocho millones de habitantes, para el año 2000, el 61,7% de los viajes se realizaba en transporte público, así mismo, se tienen varios ejemplos en Europa, algunos en Norteamérica y muy pocos en Sudamérica, de ciudades que han logrado una calidad urbana que beneficia enormemente a sus ciudadanos. (Dextre, J 2004).

En la República Bolivariana de Venezuela, se han hecho intentos de dotar las ciudades con buenos servicios de transporte; sin embargo a pesar de los múltiples proyectos realizados al respecto, éstas exhiben un transporte colectivo deficiente. En general, las ciudades venezolanas presentan importantes problemas de transporte urbano, producto del desordenado crecimiento urbano, de la expansión rápida de la propiedad, del alto grado de desorganización del transporte público, provocando significativos impactos ambientales negativos.

El Estado Sucre, no escapa a esta problemática, e inmersa en ella la populosa comunidad de Guiria y sus sectores adyacentes, de allí que **Flores, L., Jiménez, J., Gutiérrez, Y., Mata, G. (2007)**, realizaron un Diagnostico de la situación de salud (ASIS) en este municipio con la participación activa de la comunidad con el fin de conocer los problemas mas significativos de la misma, identificándose entre los mas relevantes la deficiente calidad del servicio de transporte público colectivo

En el mismo orden de ideas, según el estudio de las características económicas de las poblaciones enmarcadas en el área de influencia del Proyecto Mariscal Sucre, elaborado por la Consultora Ambiental de la Universidad de Oriente (CAMUDOCA), publicado en el mes de mayo del año 2006, que incluyó a las comunidades de Guiria, La Salina, Río Salado, Río de Guiria, Guaraguarita, Río Bautista, Yoco, Sabana de Pío, Punta de Piedras y Manacal, establece que dentro de la percepción de los aspectos negativos de vivir en las referidas comunidades, el deficiente servicio público del transporte y la falta de vialidad formaron parte de las situaciones identificadas.

El deficiente servicio de transporte público en el municipio Valdez, afecta por igual a todos los grupos de edades y a ambos géneros, apreciación confirmada por los voceros y voceras de los concejos comunales, quienes definen las siguientes características del servicio en las comunidades del municipio Valdez: deterioro físico y mecánico de las unidades de transporte público existente, con emisión de contaminantes al medio ambiente e inseguros para el usuario(a), las cuales en un gran porcentaje están representadas por camionetas, modelo Pick-up, que han sido adaptadas para tal fin, con asientos en donde acomodan en promedio 12 pasajeros (as), número de asientos que en ocasiones son insuficientes, debiendo viajar colgado(a) de los laterales del vehículo, tienen un tiempo imprevisible de espera, no existe disponibilidad del transporte las 24 horas del día, ya que usualmente laboran hasta las 7 de la noche, y en comunidades como Yoco, el servicio es prestado en forma irregular durante los días feriados y fines de semana.

Por otra parte, los conductores muestran una inadecuada educación vial y de trato ético al usuario(a), no existen paradas adecuadas que protejan del sol y la lluvia. Así mismo, existen comunidades que no cuentan con el

recorrido de una ruta de transporte público, incluso dentro de la población de Guiria, que es la capital del municipio.

El recorrido por las diferentes parroquias, permite apreciar, el mal estado de las vías y las deficiencias de las rutas de transporte público, predominando en los centros poblados de El Rincón, Guaraguarita, Río Grande y Sabana de Pío.

En opinión de algunos de los entrevistados, existe incumplimiento de las competencias municipales, por parte de la Alcaldía del Municipio Valdez en cuanto a transporte público se refiere, según lo estipulado en la Ley Orgánica del Poder Público Municipal.

La Alcaldía de la zona cumple básicamente con los servicios públicos establecidos en la Ley Orgánica del Poder Público Municipal; es decir, con el servicio de aseo urbano domiciliario, matadero, cementerio. También, gestiona trámites, ayuda social, salud (solo servicios de ambulancias y contribuciones para la obtención de medicina), pensión, compra de terreno, constancias de conformidad de uso del inmueble, permiso de construcción, permiso para empotramiento de aguas negras y blancas, planilla para movilización de ganado, registro catastral del inmueble, solicitud de patente de industria y comercio, alumbrado público, transporte, entre los más importantes. Al respecto de este último servicio, generalmente la Alcaldía solo ofrece el transporte estudiantil.

La Alcaldía del municipio Valdez, en un intento de resolver el problema de transporte en la comunidad, adquirió durante el año anterior, cinco unidades autobuseras, las cuales otorgó a propietarios de la única cooperativa de transporte que funciona en la zona, para ser distribuidas en

las diferentes comunidades del municipio, sin embargo esta acción, no fue de gran impacto en lo que a calidad de servicio se refiere.

Como consecuencia de la problemática planteada, el municipio Valdez, registra **una deficiente calidad y eficiencia del servicio de transporte público**, situación de la cual se derivan las siguientes interrogantes:

¿Cuál de los factores de riesgo social, inherentes al comportamiento de los conductores de las unidades de transporte en el municipio Valdez, se deben abordar, para revertirlos y convertirlos en ciudadanos responsables, con educación vial y con un trato ético al usuario y usuaria?

¿Cómo se motivará a la comunidad organizada, para que asuma su protagonismo y corresponsabilidad en asumir estilos de vida saludables?

¿Cuál será la participación de los actores sociales locales, y su motivación, para influir en un cambio de la prestación del servicio de transporte público, dentro de las comunidades?

¿Qué plan de acción se puede proponer, para fomentar el desarrollo sustentable en las comunidades organizadas?

1.2. Justificación del Proyecto

A continuación, se consideran algunos aspectos críticos que justifican plenamente la existencia de un plan de acción en el incremento de la calidad y eficiencia del servicio de transporte público en el municipio Valdez, estado Sucre, República Bolivariana de Venezuela, los cuales se apoyan en marcos acordados internacionalmente y nacionalmente en lo que a materia de ética y derechos humanos se refiere, los cuales reconocen los derechos sociales y el derecho de todas las personas al más alto grado posible de salud, entendida esta como el resultado de factores sociales determinantes.

Este plan de acción, se relaciona con el Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación (2001-2007), que establece en lo social, alcanzar la justicia social con la inclusión progresiva, garantizando el disfrute de los derechos sociales de forma universal y equitativa, y en lo económico, mediante el desarrollo de la economía y la diversificación productiva, fortaleciendo la integración de cadenas productivas, a través del programa de formación de cooperativistas para la economía popular.

Igualmente se justifica, porque se ajusta al nuevo modelo económico nacional, conocido como del Socialismo Siglo XXI, fundamentado en la socialización de los medios de producción con la finalidad de alcanzar la justicia social para todos y todas a través de la producción de bienes y servicios, enfatizando en el desarrollo del quinto motor de la revolución también denominado Explosión del Poder Comunal, en donde los Consejos Comunales, haciendo uso del derecho constitucional de la participación, elaboran sus respectivos diagnósticos y en base a este realizan el plan, correspondiéndole al gobierno nacional asignar los recursos económicos para el desarrollo de los mismos.

Desde el punto de vista técnico se justifica, por la existencia en el municipio de comunidad organizada de 103 Concejos Comunales y 3 Organizaciones Comunitarias de Salud, redes sociales con facilitadores voluntarios, además de la interacción Inter e Intrainstitucional entre el Ministerio del Poder Popular para la Salud, Fundación Regional para la Salud del Estado Sucre (FUNDASALUD), Alcaldía del Municipio Valdez, Petróleos de Venezuela a través del desarrollo del proyecto gasífero Complejo Industrial Gran Mariscal de Ayacucho (CIGMA), Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR).

A nivel social, la realización del proyecto ofrece un conjunto de oportunidades políticas para la obtención de una economía social, mediante la factibilidad de conformar cooperativas de transporte, las que además de contribuir a mejorar el servicio, posibilita la generación de empleo y bienestar para los habitantes, sirviendo como punto de referencia para la conformación de futuras cooperativas de transporte o servicio, que serán requeridas por el desarrollo urbanístico previsto para el municipio en los próximos cinco años. De igual manera la comunidad organizada del municipio Valdez, se beneficiará con la ejecución del proyecto, fortaleciendo su protagonismo y corresponsabilidad, de ayuda en el logro de estilos de vida saludables en la región.

El contar con un servicio de transporte colectivo eficiente, permitirá disminuir el ausentismo laboral y escolar, con el consiguiente incremento del logro educativo y desarrollo económico individual y local de los pobladores.

Es imprescindible, incrementar la capacidad y calidad del transporte colectivo en la comunidad de Guiria, ya que al ser sede del proyecto CIGMA, se generaran elevadas migraciones que transformaran al centro de Guiria en un espacio que casi duplicará su población al final del periodo de ejecución

del proyecto, esto significa una presión importante sobre los servicios puntuales, en especial sobre el transporte público

Desde la perspectiva económica, se justifica la intervención, por que se incrementará la generación de empleos en el sector secundario, así también, al contar con un servicio público eficiente se incrementará el acceso de las poblaciones adyacentes hacia y desde el centro de Guiria, con el consiguiente repunte económico de las actividades comerciales en esta ciudad.

Desde el punto de vista de posibilidades de financiamiento, las mismas son altas, a partir de la presentación del proyecto a instituciones como PDVSA, Fondo Nacional para el Transporte Urbano(FONTUR), Alcaldía del Municipio Valdez, Fondo Intergubernamental para la Descentralización (FIDES) y la Ley de Asignaciones Estadales Especiales (LAEE).

A nivel de salud, la intervención en la problemática del transporte público, facilitará el acceso a la atención oportuna en las instituciones de salud. (Hospital Dr. Andrés Gutiérrez Solís de Guiria, Sala de Rehabilitación Integral de Guiria, Centro Diagnostico Integral de Yoco), con el consiguiente Incremento de la calidad de vida y autonomía de los habitantes de la zona.

1.3. Objetivo del proyecto

1.3.1. Objetivo General

Fortalecer el servicio de transporte publico entre las comunidades de Guiria y Yoco del Municipio Valdez .Estado Sucre. Año 2008

1.3.2. Objetivos Específicos.

1. Conformar una cooperativa de transporte.
2. Incrementar el número de unidades de transporte público.
3. Crear una ruta de transporte público, tipo circunvalación, entre las comunidades de Guiria (Parroquia Guiria) y Yoco (Parroquia Punta de Piedras). Municipio Valdez. Estado Sucre.
4. Promocionar la filosofía y beneficios del cooperativismo por parte de las instituciones responsables.
5. Formar a los miembros de la cooperativa y propietarios de transporte público en temas relacionados con normas de atención al usuario y usuaria, calidad y eficiencia en transporte público urbano y educación vial
6. Sensibilizar a los transportistas y la población demandante del transporte público, en normas del buen comportamiento ciudadano en el uso del servicio.

1.4. Alcances y Limitaciones del Proyecto

1.4.1 Alcances del Proyecto

El proyecto de intervención, pretende establecer una ruta de transporte colectivo, que funcione bajo la premisa de calidad y eficiencia y que conecte a las comunidades de Guiria y Yoco del Municipio Valdez, beneficiando a 35.138 habitantes de estos centros poblados, en donde se concentra aproximadamente el 84% por ciento de la población residente en el municipio Valdez, con una alta proporción de trabajadores y estudiantes que en definitiva son los mayores demandantes del servicio público de transporte colectivo.

1.4.2 Limitaciones del Proyecto

Las limitaciones en la realización del proyecto, están dadas por los problemas de vialidad existentes en muchas comunidades del municipio, así como la accesibilidad de las mismas, lo que representó un factor importante, al momento de decidir los territorios sociales a intervenir, ya que, la elaboración de un proyecto de intervención para la mejora del servicio del transporte público en todas las comunidades del municipio, requeriría contemplar la construcción de vialidad y establecer diferentes modalidades de transporte, aspecto sobre el cual no se tiene gobernabilidad e incrementaría el presupuesto requerido, dificultando la obtención de fuentes de financiamiento.

El tiempo, fue otra limitante, que dificultó la búsqueda de bibliografía, y el acceso a la disponibilidad de datos estadísticos en cuanto a la situación actual del transporte público, a nivel mundial, nacional, regional y local.

CAPITULO II
MARCO TEORICO

2.1. Antecedentes de la Investigación.

El estudio de este tema, ha sido objeto de interés en otras investigaciones que la han tratado desde diversos aspectos y diferentes perspectivas. Algunas de esas investigaciones publicadas han servido como antecedente del presente estudio. A continuación se comentarán las siguientes:

2.1.1. Generales.

Faxas, L (2.002). ¿El retorno del Estado? Procesos sociodemográficos, gestión política y transporte urbano en Santo Domingo, República Dominicana. En esta investigación, la autora realiza recopilación de la información relacionada con la evolución del transporte colectivo urbano, durante los últimos 20 años, en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, en donde determina que los condicionantes políticos ejercen un peso importante en la búsqueda de soluciones durables a los problemas ligados a los servicios urbanos. Concluyendo que la voluntad política es clave en la definición de una política de estado en materia de transporte urbano, que es una tarea de largo plazo y no es independiente de la capacidad de las diversas fuerzas políticas, de llegar a compromisos sustanciales en torno al proyecto de país que todos quieren.

2.1.2. Nacionales.

Luengo, M (2.003). Los factores humanos en el diseño de transporte. Incidencias en la calidad ambiental urbana. En esta investigación, la autora realiza la generación de términos de referencia, desde el enfoque ergonómico, útiles para ser aplicados en la metodología proyectual para el diseño y evaluación de sistemas de transporte urbano para

la ciudad de Mérida, Venezuela, con la finalidad de orientar todas las fases del proyecto de transporte de esa ciudad, hacia las necesidades y requerimientos vivenciales del ciudadano(a); en tal sentido concluye que es importante la generación de términos de referencia en el diseño y evaluación del transporte urbano, acción que debe realizarse con sentido de pertinencia, equidad y responsabilidad hacia los ciudadanos y la ciudad.

Mundó, J. (2.003). El sistema de transporte colectivo urbano. Un enfoque integral de planificación y gestión. En el presente trabajo de investigación, la autora analiza el transporte colectivo urbano de la ciudad de Caracas, bajo el enfoque de teoría de sistemas, para con base a este análisis, formular un conjunto de criterios que definan la estructura conceptual de la red en esa ciudad. Concluye que el servicio de transporte público deficiente, obedece a que la planificación y gestión del transporte colectivo, no ha sido abordada en forma sistémica, olvidando las restricciones que sobre el desempeño del transporte colectivo pueden ejercer, entre otras, las condiciones, económicas, financieras y legales bajo las cuales el servicio se desenvuelve, así que las acciones a ser implantadas en el diseño del transporte colectivo, debe ser concebido a la luz de las demandas y restricciones que el entorno impone sobre él.

Chourio, J. (2.006). Bases iniciales para el mejoramiento del servicio de transporte público en una ciudad venezolana. Trabajo de grado no publicado. Universidad Católica Cecilio Acosta. En el presente trabajo, el autor analiza la problemática existente en el transporte público de la ciudad de Maracaibo. Venezuela; problemática que fue analizada considerando la naturaleza teórica de dicha actividad como un servicio público local; al respecto concluye en una propuesta para el mejoramiento de la red de transporte urbano de Maracaibo, la cual consiste en la organización y desarrollo de unas cooperativas de autobuses, dado el precedente en la

experiencia organizativa que han tenido las cooperativas de carros por puestos, en dicha ciudad.

2.1.3. Locales

En la bibliografía revisada a nivel local, no se encuentran trabajos que guarden relación con la investigación.

2.2. Bases Teóricas

2.2.1. El Servicio Público

El servicio público es una parte de la actividad de la administración pública. Dentro de esta definición concurren dos tipos de concepciones, la orgánica por una parte y la funcional por otra. La teoría orgánica, define a los servicios públicos a través de los órganos o entes que integran la administración de un Estado, o sea, se define como el aparato administrativo del servicio y el organismo que lo dirige. En tanto que la teoría funcional, se basa en la actividad que desarrolla la administración, o sea, centraliza su enfoque en la actividad de la administración. (Glavinich, E, 2006)

Comprende actividades de la administración pública en lo jurídico, en lo económico y social. De esta forma la noción de servicios públicos comprende, como ya se dijo anteriormente, cierta actividad de la administración pública dirigida a satisfacer el interés público, o sea, representa una actividad material y técnica puesta a disposición de los particulares para ayudarlos a la realización de sus finalidades.

A partir de lo anterior, (Glavinich, E. 2006), afirma que los elementos del servicio público son:

1) Prestación de la administración: el cual debe ser dirigida directa o indirectamente a personas que puedan ser individualizadas. El común denominador es el de servir al público. O sea, tiene por objeto proporcionar utilidad asistencial o de orden económico a los particulares debe tratarse de una prestación en naturaleza y no de prestación pecuniaria, es decir, prestación de actividades o de bienes, ya que estos sirven a la satisfacción directa e inmediata de las necesidades individuales de importancia colectiva, que tienen en vista el interés público.

2) Directa o indirecta: Si se hace en forma directa es la propia administración la que realiza la prestación. Si se hace en forma indirecta, la prestación se lleva a cabo a través de los administrados.

3) Satisfacción de una necesidad de interés general: este interés general no es el interés de la administración, es la suma de total de los intereses individuales coincidentes. De esto resulta que el servicio público se presta para proveer a un interés general pero este solamente puede ser cubierto mediante la satisfacción de una serie de intereses particulares, de los cuales el interés público es el resultante.

4)- Titularidad del servicio público: todo servicio público tiene la característica de hallarse sujeto a la titularidad del Estado, la cual no es susceptible de enajenación o modificación, lo único delegable es la ejecución del mismo.

Manuel Diez (1971), en su manual del derecho administrativo, hace un abordaje más específico en cuanto a la clasificación jurídica del servicio público, proponiendo como criterio de clasificación de los mismos, las siguientes categorías:

- a) Titularidad del servicio; en este punto se apunta al concepto de territorialidad, por cuanto se enfoca si el servicio esta a cargo del Estado Nación o bien a cargo de entidades locales, o sea, tendríamos servicios públicos nacionales, regionales y municipales.
- b) Necesidad de su prestación: se pueden clasificar en necesarios o voluntarios, o sea, obligatorios o facultativos.
- c) Carácter de su prestación: se distingue el servicio, en esencial o secundario. Siendo los primeros aquellos cuya prestación constituye la base para el mantenimiento del Estado. Mientras que los restantes corresponden a aquellos que dependen del grado de desarrollo técnico y cultural de la sociedad.
- d) Forma de su ejercicio: las prestaciones pueden efectuarse en régimen de concurrencia con los particulares. Ejemplo de ello es el transporte automotor. O bien régimen de monopolio, a modo de ejemplo podemos observar el servicio de correos.
- e) Razón de su utilización: esta clasificación se relaciona estrechamente con los usuarios y comprende las categorías de utilización necesarias y de utilización facultativa, siendo los primeros aquellos que los usuarios(as) están obligados a utilizar, ejemplo de ello es el servicio de educación. En tanto que los facultativos son aquellos que los usuarios(as), pueden o no utilizar, ejemplo de este tipo son el servicio de transporte, telecomunicaciones, correos, gas, electricidad, entre otros.
- f) Carácter de la necesidad: esta puede ser permanente, accidental o intermitente.

Cuando se habla de servicio público, se hace referencia al agua, saneamiento, transporte, aseo urbano, electricidad, gas y telecomunicaciones. Estos servicios han hecho de la ciudad su lugar de expresión. Las ciudades se han visto afectadas por una creciente demanda de servicios y por las dificultades de las autoridades locales en la prestación de los mismos, así como de su financiamiento. Igualmente fenómenos de urbanización creciente que trastocan la estructura y el funcionamiento de la ciudad con consecuencias importantes en la oferta y en la demanda de servicios urbanos; ciudades sometidas a las exigencias de la globalización que demandan eficiencia en la gestión local de los servicios urbanos; un mayor cuadro de exclusión social- urbana que obliga a dar respuesta con la

implementación de servicios urbanos más equitativos y con justicia social. (Hernández de Padrón, M. 2002)

Sin embargo, es importante no caer en las generalidades al referirse al servicio público, hay que evitar agruparlos, homologarlos, tratarlos como conjunto. Esta visión tiende a ocultar las condiciones particulares que permiten caracterizar un determinado servicio. Según Luengo, 1988 y Marcano 1998, ellos deben ser tratados como unidad, lo cual impediría que se analicen como conglomerados, como conjunto homogéneo. Evitaría además pensar que todos ellos juegan el mismo papel en la reproducción social de la ciudad. Es necesario entonces, particularizarlos, de esta manera se insertarían en el marco de una determinada situación socio- histórica, como lo muestra el trabajo de Laura Faxas al referirse al desenvolvimiento del transporte público urbano en la ciudad de Santo Domingo - Republica Dominicana. Es por ello, que evaluar las condiciones particulares de un servicio y su inserción en el marco de una realidad mayor, permite decidir sobre otros ámbitos: el de las innovaciones tecnológicas aptas y convenientes hacia una mayor eficiencia productiva y social del servicio

Por otra parte, un estudio sobre los servicios públicos pasa necesariamente por conocer la capacidad de intervención del Estado (administrativa, financiera y técnica) en la producción y distribución de un determinado servicio. Así como los modelos de gestión adoptados, y cuáles actores, agentes y grupos sociales responden a la lógica del modelo en cuestión. Se trata de marcar las diferencias entre la crisis de un modelo de desarrollo y de Estado con la crisis de un servicio y sus relaciones con la gestión pública.

En ese sentido, los gobiernos en América Latina y el Caribe han intentado y ensayado salidas a la crisis del modelo de desarrollo. La

privatización y la descentralización forman parte de este proceso, son mecanismos que intentan una menor intervención del Estado tanto en lo económico como en lo social, en el incremento de la eficiencia de la administración pública y en una apertura democrática hacia las regiones (Marcano, 1998).

La descentralización del Estado constituye una política eficaz para enfrentar la crisis y para promover la democratización de la vida local. Se acepta que el Estado debe redistribuir las funciones y los recursos controlados por el gobierno central y entregarlos a los niveles locales de gobierno. Dicha entrega propiciaría una mayor eficiencia en la prestación de los servicios públicos, y consecuentemente con ello se produciría una mejora sustancial de la calidad de vida de la población. Además, se plantea que la descentralización es el camino hacia la democratización de los gobiernos locales (regionales y municipales) mediante el refinamiento de los sistemas de representación política y el estímulo a la participación ciudadana.

2.2.2. El Transporte Público y su Impacto en la Calidad de vida.

El transporte es un servicio público, definido como el medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno igualmente es del interés colectivo e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes; así como a los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.

En este sentido, el transporte comercial, se clasifica como: servicio público de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancía.

El Ministerio de Transporte de la República de Colombia, en su informe sobre la caracterización del transporte en Colombia (2005), define los siguientes grupos: servicios de transporte terrestre, acuáticos, aéreos, y servicios auxiliares y complementarios del transporte.

Dentro de los servicios de transporte terrestre se considera el transporte por vía férrea, de carga por carretera colectivo regular de pasajeros(as), municipal e intermunicipal y el transporte por tuberías.

Los servicios de transporte acuáticos comprenden: el regular y no regular de pasajeros(as) y de carga, también incluyen las actividades de embarcaciones para remolcar y empujar, de excursiones, cruceros y turismo, transbordadores, taxis acuáticas, ferris, el alquiler de equipo de transporte acuático, transporte marítimo internacional, marítimo de cabotaje y transporte fluvial.

El transporte por vía aérea, incluye: el regular y no regular de pasajeros(as), carga por vía aérea y el alquiler de equipo de transporte aéreo dotado de tripulación.

En los servicios auxiliares y complementarios de transporte, se incluyen las actividades de manipulación de la carga, almacenamiento y depósito, estaciones de transporte terrestre, acuático y aéreo, actividades de agencia de viajes y otras actividades relacionadas con este servicio.

El transporte terrestre se considera el de mayor uso y accesibilidad, sin embargo el mismo necesita de ciertas condiciones tales como: pavimentación de carreteras, de condiciones del vehículo, del conductor y otras que de una u otra forma influyen en la seguridad y confort de los pasajeros y pasajeras. En la actualidad muchos países latinoamericanos

cuentan con sistemas de carreteras más o menos aceptables, siendo Argentina, Brasil y México los países con mayor cantidad de kilómetros de carreteras mejoradas y asfaltadas.

En lo referente al transporte acuático, en América Latina, los ríos Amazonas y Paraná constituyen importantes vías fluviales de navegación, pero sin duda es el canal de Panamá el más importante.

Por otra parte Argentina, Brasil, Colombia, México y Venezuela, son los países con mayor número de kilómetros volados en líneas aéreas regulares. Colombia en 1919, fue el primer país que tuvo líneas aéreas comerciales.

El análisis precedente, muestra que el transporte, juega un papel importante en la economía, especialmente dentro del proceso de globalización, ya que es un factor determinante en la competitividad de los productos y servicios que el país pueda ofrecer en los mercados internacionales, además de su contribución en la producción industrial y agrícola y su aporte al incremento del bienestar social e individual de la población, al facilitar la movilidad y la accesibilidad de servicios básicos, tales como educación y salud.

Es por lo que se afirma, que el transporte es un “bien intermedio,” considerado un elemento decisivo para reducir la pobreza, promover el crecimiento por cuanto permite el acceso a oportunidades, mercados, y servicios básicos, da poder a la gente, proporcionándoles acceso físico, social y político; y por último, la facilidad de acceso también reduce la vulnerabilidad ante los desastres naturales y aquellos provocados por el ser humano.

Los servicios de transporte público, suelen planificarse y evaluarse sobre la base de las necesidades de movilidad y vinculadas a la entrada y salida de los centros formales de trabajo y estudio, encontrando como ejemplo La Alcaldía de Baruta, la cual dentro de los objetivos y funciones de la dirección de transporte y vialidad, establece la implementación de un conjunto de acciones que permitan garantizar el derecho de los ciudadanos(as) a un medio ambiente sano y seguro, con acceso y libertad de selección del medio transporte a utilizar, por otra parte establece mejorar la calidad ambiental de la ciudad mediante la optimización operacional del transporte y tráfico para reducir la contaminación del aire por emisión de gases y ruido, favorecer la accesibilidad de la población a todas las zonas metropolitanas y a las actividades, estructurando un sistema de movilidad (vías y transporte) multidireccional y multimodal, que proporcione a todos los habitantes del Municipio, una adecuada accesibilidad en tiempo, costo y condiciones de comodidad razonables

Definición de un Sistema de Transporte Colectivo Urbano

El objetivo fundamental de un sistema de transporte colectivo urbano es el traslado eficiente, cómodo y seguro de personas entre los distintos lugares donde se emplazan y desarrollan las actividades urbanas, facilitando la integración entre ellos.

Componentes del Transporte Colectivo Urbano

En un estudio sobre el sistema de transporte colectivo urbano con un enfoque integral de planificación y gestión. Mundó, J. (2003), señala que en la bibliografía especializada sobre el tema de la planificación y operación del transporte colectivo, se describen los componentes del transporte colectivo urbano, realizando la descripción con un marcado énfasis en los elementos

físicos, de donde Vuchic (1981), identifica siete componentes del sistema de transporte colectivo urbano:

1. Vehículos o Carros.
2. Vías o Derechos de Vía.
3. Paradas, Estaciones y Terminales.
4. Garajes, Depósitos o Patios, y Talleres.
5. Sistema de Control, que incluye los equipos para la detección y comunicación.
6. Sistema de Suministro de Energía.
7. Ruta o Línea, entendidas como un conjunto de vías o derechos de vía que sirven los vehículos de transporte colectivo. El conjunto de rutas y líneas conforman la Red de Transporte Colectivo.

Molinero y Sánchez (1998) enumera los componentes de los sistemas de transporte, identificando tan solo elementos físicos del sistema, a saber:

1. Vehículos.
2. Infraestructura, categoría en la que engloba los derechos de vía; las paradas o estaciones; los garajes, depósitos y patios; los talleres de mantenimiento y reparación, y los sistemas de control y suministro de energía.
3. Red de Transporte, compuesta por las rutas de modos superficiales y las líneas de sistemas guiados que operan en la ciudad.

De esta manera, se tiene que la planeación del transporte consiste principalmente en proyectar líneas directas de tráfico y comparar el pronóstico de volumen con la capacidad existente de transportación (Dickman, J. 1.968).

Finalmente, en la investigación sobre los factores humanos en el diseño de transporte. Incidencias en la calidad ambiental urbana. Luengo, M

(2.003), presenta una clasificación de los usuarios que hacen uso del servicio de transporte con el fin de detectar sus necesidades y requerimientos específicos:

Usuarios básicos: Dentro de esta clasificación se encuentran:

Fabricante: Es el encargado de la producción, su función principal es producir un modelo que cumpla con los parámetros establecidos por el diseñador y satisfaga las expectativas de los potenciales clientes.

Propietario: En el caso del servicio de transporte masivo, encontramos que el propietario es el cliente, quien en casi todos los casos es el Estado. Su función principal es proveer a los ciudadanos una red de servicios de transporte con el fin de que éstos puedan desarrollar satisfactoriamente las actividades cotidianas acordes con la dinámica de vida actual de manera segura, eficiente y comfortable.

Operador funcional: Son usuarios voluntarios que tienen la necesidad de hacer uso del servicio. Pueden ser niños, jóvenes, adultos, ancianos, discapacitados.

Conductor: Es el encargado de conducir las unidades de transporte.

Mantenimiento: Es el encargado de mantener en buen estado el transporte, en relación a limpieza, reparación y eficiencia, entre otros. Debe estar plenamente capacitado, contar con la infraestructura, maquinaria y herramientas necesarias.

Usuarios de segundo Orden: Como usuarios de segundo orden se pueden catalogar a todos aquellos que no establecen una relación con el

servicio sustentada en necesidades y requerimientos reales, aunque no por esto dejan de ser menos importantes, dentro de esta clasificación se encuentran: **Agresores:** El agresor puede ser cualquier usuario que hace uso indebido del servicio: colocar propaganda, rayar, grabar o cualquier tipo de uso no formal que contribuya al desmejoramiento de la imagen y/o al deterioro.

Vándalo: Agreden intencional y premeditadamente el servicio. En general el vándalo realiza acciones destructivas al conseguir oportunidades propicias: poca iluminación, piezas frágiles expuestas, etc. El vándalo forma parte del complejo sistema urbano y si se quiere lograr una adecuada cohesión entre los distintos componentes de la calidad urbana, no se puede obviar que dentro del ámbito socio-cultural siempre van a estar presentes los individuos que no se adaptan al sistema de relaciones cívicas creado por nuestras ciudades.

Por otra parte, se afirma que el diseño tecnológico y modal del transporte, la estructuración y diseño en ruta, redes y sistemas compatibles con las ciudades y la planeación y operación acorde a las necesidades de la población, son factores que promueven un buen transporte. A su vez, la organización interna de las empresas que las operan, la evaluación de los proyectos que se requieren para darle transparencia a los cada vez más escasos recursos de las ciudades y los aspectos tarifarios, inducen de alguna manera, el aseguramiento de una calidad y un mejor nivel de servicio, siendo otro de los tantos aspectos que deben contemplarse en el transporte público urbano, dentro del marco legal e institucional respectivo (Molina, A y Sánchez, I 1.998).

El transporte público debe proveer seguridad a los usuarios y usuarias, por lo que sus vías e infraestructura deben tener una ubicación en terrenos

con condiciones adecuadas de manera que no se ponga en riesgo la integridad física de las personas. Igualmente, un adecuado sistema de transporte debe contemplar el impacto ambiental en relación a ruido, gases tóxicos y deforestación, así como aportar soluciones que permitan de alguna manera compensar el deterioro ambiental y sus consecuencias sobre la salud física y la conducta de las personas y grupos de personas. Un ambiente contaminado produce reacciones negativas que se manifiestan en agresiones contra las demás personas y con el entorno.

La red de transporte público define muchas veces los ejes de interacción principales de las ciudades, por lo que debe favorecer el sentido de orientación, la seguridad y la comodidad del ciudadano, ser eficiente en relación a tiempos y al mismo tiempo contar con otros servicios relacionados necesarios para la adecuada dinámica en la ciudad tales como señales, zonas de espera debidamente acondicionadas, depósitos de basura y luminarias, entre otros. Igualmente, deben contemplarse los distintos tipos de actividades que realizan los usuarios de manera que el transporte sea eficiente y capaz de otorgar mayor calidad a las relaciones entre los usuarios y la ciudad.

2.2.3 Cooperativismo

El Cooperativismo emerge como una iniciativa de socializar la propiedad de la producción mediante la valoración del trabajo como factor primordial de la producción por encima del capital. Los primeros registros del cooperativismo datan de mitad de siglo XIX cuando en Inglaterra nacen las primeras cooperativas de consumo. Posteriormente, en Francia se originan las de producción. Las de créditos nacen en Alemania. Luego, a finales de ese mismo siglo, el cooperativismo llegó a Latinoamérica con los torrentes de inmigrantes europeos a Argentina, Uruguay y Sur de Brasil.

El grupo más desarrollado en lo que a cooperativismo se refiere está constituido por los países del sur: Argentina, Uruguay, Sur de Brasil y Chile. El segundo grupo esta conformado por: México, Costa Rica y Puerto Rico, cuyo cooperativismo consiguió ciertos niveles de crecimiento. El tercer grupo está integrado por los países Andinos: Colombia, Venezuela, Perú, Ecuador y Bolivia.

Las empresas cooperativas proporcionan los medios organizativos con arreglo a los cuales una proporción significativa de la humanidad es capaz de asumir las tareas de crear empleos productivos, superación de la pobreza y fomentar la integración social” (Marín, 1991).

(Celis, M 2002) define las empresas cooperativas como

“asociaciones abiertas y flexibles, de hecho y derecho cooperativo, de la economía social y participativa, autónomas, de personas que se unen mediante un proceso y acuerdo voluntario, para hacer frente a sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales comunes, para generar bienestar integral, colectivo y personal, por medio de procesos y empresas de propiedad colectivas, gestionadas y controladas democráticamente.”

Lo expuesto, pone de manifiesto que el cooperativismo busca desarrollar a los ciudadanos y ciudadanas, con el valor de la cooperación, de la igualdad, de la justicia, del respeto y del trabajo conjunto

De allí, que la Cooperativa, a diferencia de las compañías anónimas, es una sociedad de personas (no de capitales) que se fundamenta en la igualdad de derechos de sus integrantes en cuanto a la gestión social. Además, las cooperativas reparten sus excedentes o ganancias en función de la actividad realizada por sus asociados en el logro del propósito común y beneficios del grupo.

Las empresas cooperativas se clasifican según la actividad para la que fueron creadas, destacándose entre ellas:

- a) Cooperativas de producción de bienes y servicios.
- b) Cooperativas de consumo de bienes y servicios.
- c) Cooperativas mixtas

Las cooperativas de transporte, se encuentran incluidas dentro de las de producción de bienes y servicios, las mismas consisten en agrupaciones de personas de un mismo oficio o con un fin común, que por medios propios producen bienes o prestan servicios.

En el marco de la descentralización política administrativa que ha vivido el país en los últimos años, uno de los problemas que se ha hecho presente en las políticas de los gobiernos regionales, es el relacionado con el mejoramiento en la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros, mediante la transferencia de competencias propias del estado, lo que genera los paradigmas de la nueva gerencia pública, como son: autonomía de los servicios, competencia entre ellos, contractualización de sus relaciones y control de los consumidores o clientes (Cunill,1999)

En este aspecto, el nuevo paradigma de la política deja de lado la concepción de que el Estado debe asumir el financiamiento total de los programas de transporte e introduce las modalidades de cofinanciación con actores privados o del tercer sector y de autogestión de la comunidad en los proyectos. Con base en este nuevo modelo de gestión, la privatización y tercerización de las actividades y servicios del aparato estatal descentralizado, se incluyen las cooperativas de transporte, lo que permite el desarrollo de mercados o casi mercados de servicios públicos locales, con empresas, comunidad y Organizaciones no Gubernamentales (ONGs), que

establecen con las autoridades públicas, una red de contratos para la prestación del servicio.

2.2.4. El Municipio Valdez. Antecedentes Históricos, Culturales, Geográficos y Necesidades Sociales

Al este del estado Sucre, con una ubicación privilegiada y surcada de norte a sur por mares, golfos y ríos, se ubica la Península de Paria. Su costa norte y serranía bañadas por el mar Caribe, al suroeste, las planicies inundables del río San Juan y la desembocadura del río Orinoco, así como al sureste, las aguas del Golfo de Paria que la limitan con la vecina Isla de Trinidad, son testigos de la intensa actividad pesquera y comercial de esa región, que junto a los tradicionales cultivos de cacao, coco, café y tubérculos, constituyen sus principales actividades de vida.

Formando parte de la Península de Paria, al sureste de la misma, se ubica el municipio Valdez, conformando uno de los 15 municipios geopolíticos del Estado Sucre.

Del *Análisis de Situación de Salud (ASIS) del Municipio Valdez* realizado por Flores, L., Jiménez, J., Gutiérrez, Y., Mata, G. (2007), se destacan algunos aspectos importantes del municipio.

El Municipio Valdez es sitio de encuentro de gentilicios de origen amerindio, europeo, africano, que junto a la población aborigen de la zona, amalgamaron sus aportes genéticos y culturales en los fértiles espacios de Paria, distinguiendo la región multiétnica y pluricultural que es el territorio vital y espiritual del habitante de hoy.

La lengua oficial es el castellano, pero con un legado lingüístico heredado de tantas mezclas como es el “patua” o “creole”; que es una mezcla de francés, castellano e inglés y holandés, el que también es hablado en muchas islas del Caribe

La población practica en forma predominante, la religión católica, sin embargo aun se pueden encontrar muchos vestigios relativamente sosegados de las prácticas religiosas afro caribeñas (Budú, Yorubas) que se dejaron colar, por el Atlántico desde África y el Caribe, con los esclavos negros junto a sus amos

Una gran parte de la población mantiene, sigilosamente ocultas muchas creencias religiosas Afro caribeñas heredadas de sus antepasados; creencias que en la práctica, también se manifiestan como producto de esa mezcla cultural que los caracteriza, prácticas comúnmente usadas para aliviar sus males físicos y espirituales; suelen creer en el poder curativo y afrodisíaco de algunas bebidas preparadas por ellos mismos a base de plantas, caso especial el del MABI.

En cuanto a la Hidrografía, la misma está formada por la sub-cuenca del Golfo de Paria, donde drenan los ríos Bautista, Chiquito, Yoco, del medio, Guaraguarita, Guiria, Guarama, Salado, Mapire, Grande, Pardo, Guinimita, Yacua, Macuro.

Este municipio se caracteriza, por presentar un clima lluvioso cálido de Sabanas y Bosques Tropicófitos Subhúmedos.

La temperatura promedio anual varía entre las isoterms de 20°C y 26°C.

Es una región con alto peligro sísmico, zona bajo la influencia directa de la falla activa de El Pilar. $A_0 = 0.30$, zona 4, con una frecuencia aproximada de tres a cuatro sismos semanales según información recopilada del Sismológico de Oriente

La pluviosidad presenta un patrón similar a la temperatura, encontrándose entre las isoyetas de 1000 a 1.600mmpa. Presenta un período lluvioso en los meses de Mayo a Octubre y un período seco durante los meses Noviembre – Abril.

Por otra parte el riesgo de inundaciones se inicia a partir del mes de junio cuando se produce el 75% del periodo lluvioso, con un máximo modulo de agosto a septiembre, con zonas inundables por desborde de ríos y quebradas en las comunidades del Hoyo, Río de Guiria, Guiria, Guarama y Río Salado. También se ven zonas afectadas por derrumbes como lo son las comunidades de los Mangos y Río Salado.

El municipio cuenta con una (1) emisora de radio FM y se tiene recepción de emisoras de Trinidad y Tobago. Tiene circulación de los medios impresos (diarios y semanarios) de carácter nacional y regional.

Identificación de Problemas o Necesidades Sociales..

En la identificación de las necesidades sociales en el Municipio Valdez, se aprecia, que la localidad sigue siendo hoy un lugar en el cual se conjuga la pobreza con la esperanza, ya que es una zona en la que se ha venido acumulando un significativo deterioro de los servicios. Los sectores productivos tradicionales adolecen de escaso dinamismo y es limitada su capacidad de respuesta frente a las demandas de empleo de sus pobladores.

Desde las instancias del poder público las respuestas también son de corto alcance.

En este contexto se inserta el proyecto gasífero CIGMA, su presencia ha disparado las expectativas. La gente espera que el desarrollo del mismo mejore las condiciones y la calidad de vida en la zona, esperan que disminuya el desempleo, mejoren los servicios, mejore la educación, que en la zona se formen los profesionales y técnicos que demanda el desarrollo. Espera, en fin, que la respuesta al desarrollo esté en el gas y en la reactivación de la economía tradicional pariana; sin embargo el transcurrir de los días, les demuestra, que a pesar de las reiteradas oportunidades en que han sido convocados los Consejos Comunales, para sensibilizarlos en la búsqueda de soluciones mediante la elaboración de Proyectos de Intervención Comunitaria, se enfrentan a la deficiente respuesta para su financiamiento y ejecución.

En el marco de esta sensación de desconfianza por parte de la comunidad organizada, se inician las reuniones con los voceros y voceras de los consejos comunales, en donde mediante la aplicación de la técnica de lluvia de ideas, se logra la identificación de 20 problemas, sin ser descritos por orden de severidad, los cuales se muestran a continuación:

Lluvia de ideas

- 1.- Déficit del suministro de agua potable
- 2.- Disposición inadecuada de aguas negras (falta y desbordamiento)
- 3.- Deficiencia del servicio eléctrico
- 4.- Contaminación de ríos con desechos sólidos
- 5.- Deficiencia en el asfaltado de calles (calles y carreteras en mal estado)
- 6.- Deficiencia en RRHH de salud (médicos, enfermeras)
- 7.- deficiencia en la recolección de basura
- 8.- Acumulación de basura (contaminación)
- 9.- escuelas con infraestructuras deficientes
- 10.- Venta y consumo de drogas
- 11.- Desbordamiento de quebradas (embaulamiento)
- 12.- falta de integración interinstitucional y comunidad
- 13.- Falta de saneamiento ambiental de la laguna de oxidación.
- 14.- Falta de credibilidad e incumplimiento de PDVSA con las comunidades
- 15.- Elevado índice de mosquitos por acumulación de aguas estancadas
- 16.- falta de vivienda
- 17.- Deficiente transporte público
- 18.- Prostitución
- 19.- Embarazo en adolescentes
- 20.- VIH

Determinación de Prioridades: (Segunda Fase).

El proceso de discusión, para decidir la prioridad en la intervención de los problemas, se vio fortalecido con la aplicación del Método HANLON, su técnica permite determinar cual de los problemas identificados ameritan priorizarse basados en:

A= Magnitud: número de personas afectadas en relación a población total. 50% y más= 10 puntos; 5-49%= 8 puntos; 0,5-4,9%= 6 puntos; 0-4,9%= 4 puntos.

B= Severidad: Se apoya en datos subjetivos (carga social) y objetivos (mortalidad) algunas interrogantes. Menos Severa= 0 puntos; Más Severa= 10 puntos.

C= Resolutividad o Eficacia: valora sí son fáciles o difíciles de resolver con mayor calidad. Fáciles de resolver= 1,5 puntos; Difíciles de resolver=0,5 puntos; Sin solución= 0 puntos.

D= Factibilidad de intervención, características de la solución y disponibilidad de recursos: determinan si los problemas tienen solución y si las acciones son factibles de realizar. **Pertinencia, Económicamente factible, Recursos disponibles, Legalidad, Aceptabilidad.** Si= 1 punto; NO= 0 punto.

Los problemas se clasifican por el tipo acción en la intervención: Administrativos y Educativos. Se realiza una operación matemática sencilla: **(A+B) C*D**, su resultado determina la prioridad, que debe ordenarse y describirse en números romanos (1ra fase).

De los 20 problemas planteados, se consideró la intervención de los cinco primeros, quedando de la siguiente forma.

- Embarazo adolescente: clasificado como educativo, con 150 puntos en la clasificación
- Déficit de vivienda, problema de orden administrativo, clasificando con 150 puntos

- Existencia de VIH en la comunidad, problema de carácter educativo, 142 puntos en la clasificación
- Contaminación ambiental por desechos sólidos, de orden educativo, 142 puntos de clasificación.
- Deficiencia en el servicio de transporte público, problema de orden administrativo, clasificado con 135 puntos.

La autora considera, las deficiencias en el transporte público, quinto problema priorizado por las comunidades, como la necesidad social a intervenir, dada la magnitud y severidad del problema, así como la viabilidad y factibilidad de solución, a través de la realización de un proyecto de intervención que involucra a los actores sociales y comunidad en general.

2.3. Bases Legales.

El trabajo de investigación, se basa en los siguientes preceptos legales:

La Constitución de la Republica Bolivariana de Venezuela, la cual establece en sus diferentes artículos, las bases legales para garantizar la salud y la prestación de los servicios públicos a las venezolanas y venezolanos, como son:

- Artículo 83.

La salud es un derecho social fundamental, obligación del Estado, que lo garantizará como parte del derecho a la vida. El Estado promoverá y desarrollará políticas orientadas a elevar la calidad de vida, el bienestar colectivo y el acceso a los servicios. Todas las personas tienen derecho a la protección de la salud, así como el deber de participar activamente en su promoción y defensa, y el de cumplir con las medidas sanitarias y de saneamiento que establezca la ley, de conformidad con los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por la República.

- Artículo 117.

Todas las personas tendrán derecho a disponer de bienes y servicios de calidad, así como a una información adecuada y no engañosa sobre el contenido y características de los productos y servicios que consumen, a la libertad de elección y a un trato equitativo y digno. La ley establecerá los mecanismos necesarios para garantizar esos derechos, las normas de control de calidad y cantidad de bienes y servicios, los procedimientos de defensa del público consumidor, el resarcimiento de los daños ocasionados y las sanciones correspondientes por la violación de estos derechos.

- Artículo 168 (Incluido en la propuesta de reforma constitucional, de la siguiente forma)

Anteproyecto Reforma Constitucional

Artículo 168:

Los municipios gozan de personalidad jurídica y autonomía dentro de los límites de esta Constitución y de la ley. La autonomía municipal comprende:

- 1. La elección de sus autoridades.**
- 2. La gestión de las materias de su competencia.**
- 3. La creación, recaudación e inversión de sus ingresos.**

En sus actuaciones el municipio estará obligado a incorporar, dentro del ámbito de sus competencias, la participación ciudadana, a través de los consejos del Poder Popular y de los medios de producción socialista.

En el Artículo 178 se establecen las atribuciones del municipio, al que le corresponde el gobierno y administración de sus intereses y de las materias que le asigne la Constitución y las leyes nacionales, con todo lo relacionado con la vida local, en especial con la ordenación y promoción del desarrollo económico y social, la dotación y prestación de servicios públicos domiciliarios y, entre otras competencias, el mejoramiento general de las condiciones de vida de la comunidad. En ese sentido, en materia de transporte público se indica en numeral 2 del Artículo, que en la competencia de vialidad urbana es potestad del municipio la circulación y ordenación del tránsito de vehículos y personas en las vías municipales, así como el servicio Público de transporte urbano de pasajeros.

Así, la actual Constitución de 1999 asigna la prestación del servicio público de transporte urbano a los municipios, como parte de sus competencias; sin embargo, se reserva para el Poder Nacional el régimen de transporte público urbano de pasajeros realizado a través de vías férreas (Art. 156, ordinal 27). Este artículo se encuentra incluido en la propuesta de la reforma constitucional, pero no se modifica el renglón correspondiente a las vías férreas.

Ley Orgánica del Poder Público Municipal. LOPM. (Gaceta Oficial República Bolivariana de Venezuela (RBV) N° 38.204 del 8 de Junio año 2.005)

- Artículo 1

Desarrollo de los principios constitucionales relativos al Poder Público Municipal, su autonomía, organización, gobierno, administración, funcionamiento y control para el efectivo ejercicio de la democracia participativa y protagonismo del pueblo en los asuntos propios de la vida local, conforme a los valores de la democracia participativa, la corresponsabilidad social, la planificación, descentralización, y la transferencia a las comunidades y grupos vecinales organizados.

- Artículo 2

El Municipio constituye la unidad política primaria de la organización nacional de la República, goza de personalidad jurídica y ejerce sus competencias de manera autónoma, conforme a la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y la ley. Sus actuaciones incorporarán la participación ciudadana de manera efectiva, suficiente y oportuna, en la definición y ejecución de la gestión pública y en el control y evaluación de sus resultados.

- Artículo 7

El Municipio y las demás entidades locales conforman espacios primarios para la participación ciudadana en la planificación, diseño, ejecución, control y evaluación de la gestión pública. Los órganos del Municipio y demás entes locales, deberán crear los mecanismos para garantizar la participación de las comunidades y grupos sociales organizados en su ejercicio, de acuerdo a la ley.

TÍTULO III

DE LA COMPETENCIA DE LOS MUNICIPIOS Y DEMÁS ENTIDADES LOCALES

- Artículo 52

Es competencia de los municipios, el gobierno y la administración de los intereses propios de la vida local, la gestión de las actividades y servicios que requiera la comunidad municipal, de acuerdo con la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y las leyes.

- Artículo 56 establece las competencias propias del Municipio, en el capítulo 2, ordinal b le atribuye la vialidad urbana, la circulación y ordenación del tránsito de vehículos y personas en las vías municipales y los servicios de transporte público urbano.

Capítulo II

De los Modos de Gestión

- Artículo 70

Los municipios están en la obligación de estimular la creación de empresas de economía social, tales como cooperativas, cajas de ahorro, mutuales y otras formas asociativas. Asimismo, promoverán la constitución de empresas autogestionarias y cogestionarias, para facilitar la participación de los trabajadores y de las comunidades y garantizar la participación ciudadana en la gestión municipal.

Capítulo V

Del Consejo Local de Planificación Pública

- Artículo 110

El Consejo Local de Planificación Pública es el órgano encargado de integrar al gobierno municipal y a las comunidades organizadas en el proceso de planificación e instrumentación del desarrollo del Municipio. Su funcionamiento se regirá por lo establecido en la ley especial y en la respectiva ordenanza, de conformidad con la normativa de planificación correspondiente.

La ley de tránsito terrestre según Gaceta Oficial de la RBV N° 5420 de fecha 26 de Junio de 1.998, la cual en los artículos 172 al 186, establece las responsabilidades y condiciones del transporte público.

Ley para la Integración de las Personas Incapacitadas. Gaceta Oficial de la RBV N°:4.623. Extraordinario de fecha 3 de septiembre de 1993.

- Artículo 28.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones deberá establecer los mecanismos necesarios para que dentro de la red de transporte público se incluyan las previsiones para prestar este servicio a las personas incapacitadas.

Ningún medio de transporte público, bien sea de empresa privada o del Estado, podrá cobrar montos adicionales al usuario incapacitado, aduciendo como cobro carga los dispositivos de soporte utilizados por ellos.

Ley de los Consejos Comunales. (2.006)

- Artículo 2.

Los consejos comunales en el marco constitucional de la democracia participativa y protagónica, son instancias de participación, articulación e integración entre las diversas organizaciones comunitarias, grupos sociales y los ciudadanos y ciudadanas, que permiten al pueblo organizado ejercer directamente la gestión de las políticas públicas y proyectos orientados a responder a las necesidades y aspiraciones de las comunidades en la construcción de una sociedad de equidad y justicia social.

- Artículo 5.

Son deberes de los ciudadanos y ciudadanas integrantes de los consejos comunales: la corresponsabilidad social, la rendición de cuentas, el manejo transparente, oportuno y eficaz de los recursos que dispongan, bien sea por asignación del Estado o cualquier otra vía de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

- Artículo 4, Ordinal 7. Áreas de Trabajo:

Las áreas de trabajo se constituyen en relación con las particularidades y los problemas más relevantes de la comunidad. El número y contenido de las áreas de trabajo dependerá de la realidad de cada comunidad, pudiendo ser: de economía popular y desarrollo endógeno; desarrollo social integral; vivienda, hábitat e infraestructura; y cualquier otra que defina la comunidad. Las áreas de trabajo agruparán varios comités de trabajo.

Ley Especial de Asociaciones Cooperativas (Gaceta oficial de la RBV N° 37.285, 18 Septiembre 2001)

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, establece, en el Título III, De los Deberes, Derechos Humanos y Garantías, Capítulo VII, de los Derechos Económicos, en el artículo 118: el derecho de los trabajadores y de la comunidad para desarrollar asociaciones de carácter social y participativo, como las cooperativas. Establece, así mismo, la Constitución, en el Capítulo IV del mismo Título III, en el artículo 70, (actualmente propuesta su reforma, sin modificar el aspecto relacionado con las cooperativas) que son medios de participación y protagonismo del pueblo en ejercicio de su soberanía, en lo social y económico, las cooperativas en todas sus formas. Así mismo, en el ya citado artículo 118 éstas asociaciones podrán desarrollar cualquier tipo de actividad económica y la ley reconocerá las especificidades de estas organizaciones, en especial las relativas al acto cooperativo, al trabajo asociado y a su carácter generador de beneficios colectivos.

En el artículo 184(Incluido en la propuesta de reforma constitucional, sin modificar lo relacionado a cooperativas) referido a los procesos de descentralización y transferencia de los servicios, que los Estados y Municipalidades gestionen, en sus numerales 3, 4 y 5, impulsa la participación en los procesos económicos estimulando las expresiones de la economía social, tales como las cooperativas.

La participación de los trabajadores y trabajadoras y comunidades en la gestión de las empresas públicas mediante mecanismos autogestionarios y cogestionarios, La creación de organizaciones, cooperativas y empresas comunales de servicios, como fuentes generadoras de empleo y de bienestar social, propendiendo a su permanencia mediante el diseño de políticas

donde aquellas tengan participación. En el Título VI, Del Sistema Socioeconómico, en el artículo 308 establece: El Estado protegerá y promoverá las cooperativas con el fin de fortalecer el desarrollo económico del país, sustentándolo en la iniciativa popular.

CAPITULO III
MARCO METODOLOGICO

3.1. Tipo de Investigación.

Se trata de una investigación de campo, descriptiva, de corte transversal.

3.2. Nivel de la Investigación

Este trabajo especial de grado corresponde a un proyecto de intervención factible, inmerso en una investigación de campo a nivel descriptivo, y de corte transversal, dirigido a determinar y describir la naturaleza real de una situación tal como se presenta, diagnosticando la afectación de la calidad de vida que genera las deficiencias del servicio de transporte público en el municipio Valdez del Estado Sucre, a la vez que se presenta una propuesta de un modelo operativo viable comunitario, para apoyar a los actores sociales en búsqueda de la solución con mayor factibilidad de ejecución y así solventar el problema planteado.

Según el Manual de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL 2003), el Proyecto Factible, consiste en la investigación, elaboración y desarrollo de una propuesta de un modelo operativo viable para solucionar problemas, requerimientos o necesidades de organizaciones o grupos sociales; puede referirse a la formulación de políticas, programas, tecnologías, métodos o procesos. El proyecto debe tener apoyo en una investigación de tipo documental, de campo o un diseño que incluya ambas modalidades., (Pág. 16). (18).

En este nivel de investigación se pone de manifiesto los elementos y componentes del problema; es decir, se caracteriza el fenómeno o situación concreta, indagando sus rasgos más particulares o diferenciadores de tal manera que se produzca la información esperada. Al respecto, Sabino (1992), expresa que la investigación descriptiva: "su preocupación primordial radica en describir algunas características fundamentales de un conjunto homogéneo de fenómenos, utilizando criterios sistemáticos que permitan poner de manifiesto su estructura o comportamiento". En este sentido, el tipo

de investigación descriptiva aporta técnicas que permiten clasificar y caracterizar el objeto de estudio de acuerdo a la realidad como se desenvuelve en el área de investigación.

3.2. Diseño de la investigación:

Esta investigación de campo, se basó en el conocimiento cabal de la realidad de la zona donde se realizará el proyecto de intervención social, indagándose sobre las características socio-culturales, demográficas, económicas, ambientales, educativas, riesgos psicosociales y biológicos de la población del Municipio Valdez Estado Sucre, resaltando el medio natural que los rodea con el fin de plantear los problemas más significativos de la comunidad que se traduce en insatisfacción de las necesidades básicas. Esto se realizó en el lugar de los hechos con la finalidad de obtener datos precisos que detallaran, la calidad de vida del habitante del municipio.

Para la elaboración de este proyecto de intervención factible se contemplaron dos (2) fases claramente definidas: En la primera fase, se contó con la participación activa de la comunidad para la identificación de los problemas con la "lluvia de Ideas", seguido de la priorización de los problemas con el Método de HANLON, que en la práctica ha sido aceptado por su fácil aplicación y comprensión por la población, clasificándose de acuerdo al impacto que tengan en la población, ya sea un problema de tipo administrativo o educativo. Este método está basado en cuatro componentes que definen la magnitud y severidad del problema, así como, la eficacia y factibilidad de resolución del mismo. Mediante la aplicación del mismo se identificó el deficiente servicio de transporte público colectivo en las comunidades del municipio Valdez, como uno de los cinco problemas de más urgente intervención.

A continuación se realizó el análisis por problema (Trama Causal), con un enfoque sistémico epidemiológico-social, en donde se relacionan los factores de riesgo con la enfermedad y el daño, tomando en cuenta los determinantes de la salud, definidos por LALONDE y la base económica social del estado.

Lo anteriormente descrito fue reforzado con la Matriz DOFA, instrumento que permite analizar estratégicamente las debilidades y fortalezas de los actores claves. Así como las oportunidades y amenazas del entorno. De allí, que este análisis permite obtener las áreas estratégicas de intervención, que servirán para trabajar el objetivo planteado.

En la segunda fase, para finalizar con la propuesta del proyecto de intervención se utilizó la metodología de Marco Lógico empleando estrategias de prevención, promoción, recuperación y rehabilitación. La Unión Europea (1999) Project Cycle Management Training establece que el Marco Lógico ayuda a asegurar que las ideas del proyecto sean solventes, factibles y sostenibles.

El proceso se divide en dos fases:

- Fase 1 - **Análisis** que analiza la situación actual a fin de desarrollar una visión del “deseo de la situación futura” y a seleccionar las estrategias que se aplicarán para alcanzarlas.

- Fase 2 –**Planeamiento** es la idea del proyecto que será desarrollada en detalle operacional.

3.3. Técnicas de recolección de datos.

Los instrumentos seleccionados para recolectar los datos pertinentes son:

- Entrevistas y reuniones con representantes de la comunidad a través de sus voceros comunales.
- La observación directa en el área de trabajo; donde se hizo uso sistemático de los sentidos orientados a la captación de la realidad que se va a estudiar.
- Revisión bibliográfica donde se consultara material que ofrezca información referente al tema, tales como: tesis, folletos, revistas, publicaciones especiales, entre otras.
- Revisión de buscadores o exploradores derivados de Internet.
- Información estadística derivada de las fuentes de recolección de datos.

3.4. Resumen Descriptivo del Diagnostico de la Situación.

El Municipio Valdez, se encuentra estratégicamente ubicado cercano al Mar Caribe y es una puerta hacia el Océano Atlántico, lo que le brinda un fácil acceso hacia las Islas del Caribe y el resto del Mundo; ubicado a 10°, 35'00 de latitud Norte 062°, 17'55 Oeste, al Este del Estado Sucre en la Península de Paria, a 254 Km aproximadamente de la ciudad de Cumaná, 667 Km aproximadamente de la ciudad de Caracas y a 45 Minutos de la isla de Trinidad y Tobago. El municipio Valdez del Estado Sucre presenta las siguientes características geográficas: dispone de una extensión territorial de 598 km² , su densidad poblacional es de 64.24 habitantes/km². Limita al norte con el municipio Arismendi; al Sur: con el Golfo de Paria; al Este: el Océano Atlántico y las islas de Trinidad y Tobago; y al Oeste: con el municipio Mariño.

Guiria, su capital, fue fundada como pueblo de misión el 08 de diciembre de 1767, por Frailes Capuchinos- Aragonés de la misión de Cumaná. La división política territorial, está conformado por cuatro parroquias: Cristóbal Colón, capital Macuro; Bideau, capital Río Salado; Punta de Piedras, capital Yoco; Guiria: Capital Guiria. (Ver anexo 1 Fig. N° 1).

3.4.1. Indicadores Demográficos.

Para el año 2.007, el Municipio Valdez, cuenta con una población estimada de 38.416 habitantes, de los cuales 19.515 son del género masculino y 18.901 pertenecen al género femenino. La distribución por parroquias es la siguiente (Ver Anexo 2).

- Parroquia Guiria: 28.617 habitantes, representa el 74,50% de la población total del Municipio
- Parroquia Punta de Piedra: 6.521 habitantes representa el 16.97 % de la población total del Municipio.
- Parroquia Cristóbal Colón: 1.849 habitantes representa el 4.8 % de la población total del Municipio.
- Parroquia Bideau: 1.429 habitantes representa el 3.71% de la población total del Municipio.

La población presenta un incremento de 4.795 habitantes con respecto al censo del año 2.001.

El 4,23 % de la población del Estado Sucre, se encuentra en este Municipio. La población femenina constituye el 49,2%, con un índice de masculinidad de 103,29 por cada 100 mujeres.

Según el censo del 2.001, el Municipio Valdez cuenta con 1,2% de población declarada indígena, 0,5% de la población nacida en otras entidades del país y el 0,5% de la población que nació en otros países.

La pirámide poblacional de este Municipio es una pirámide tipo "Pagoda", con base ancha que disminuye progresivamente hacia el vértice, lo cual se corresponde con una población joven de alta natalidad y bajo nivel de desarrollo. (Ver anexo N° 3)

Es una población joven, con un índice de estructura de la población activa en 47%, un índice de Friz en 203, y un índice Burgdöfer de 24,32.

La población menor de 15 años supera a los mayores de 50, con un Índice Sundbarg de 72, considerándose como una población de carácter progresivo.

El índice demográfico de dependencia es alto, ubicándose en 71%. Evidenciándose que por cada cien individuos en edad productiva laboral, existen 71 personas en edad no laboral.

Índice de Número de Hijos por mujer fecunda: en promedio existen aproximadamente 46 niños y niñas en edad preescolar por cada cien mujeres en edad fecunda.

La Tasa global de Fecundidad, registrada durante el año 2005 es de $83,45 \cdot 1.000$ y en el año 2.006, según registro de nacidos vivos realizada hasta el mes de Octubre de ese año, se ubica en $59,47 \cdot 1.000$.

3.4.2. Indicadores Socio-Económicos

El municipio Valdez del estado Sucre, sirve de base operativa para la flota pesquera venezolana en el Atlántico, con instalaciones de enfriamiento y procesamiento de la pesca con un moderno varadero, emplazamiento de puerto comercial y pesquero a nivel internacional, estableciendo relaciones marítimas con Trinidad e Islas del Caribe. Su principal actividad económica es la pesca, seguida de la agricultura, con importantes rubros como lo son el café, el cacao y la industrialización de la copra.

El complejo Industrial Gran Mariscal de Ayacucho (CIGMA) será en el futuro el centro gasífero más grande de América Latina y está ubicado en la ciudad de Guiria, con una inversión inicial de 12 Mil Millardos de Bolívares y una generación de aproximadamente, nueve mil (9.000) empleos directos para los habitantes de la zona Nororiental del país. Se tiene destinado que el dos por ciento (2%) de la inversión inicial este dirigida a proyectos de desarrollo social e infraestructura urbanística del municipio.

A pesar del impacto que se espera genere dicho proyecto, el 69,28% de la población no cuenta con una situación laboral estable, y de la población apta para trabajar solo el 30,17% de la población se encuentra laborando. Así, mismo es el sector privado el que genera la mayor fuente de ingreso a la población económicamente activa con un 57,52% y el sector público solo un 19,42% con un aumento significativo de la economía informal del 23,04%; con una tasa de desempleo abierto de 16%, superior al promedio nacional.

El 29,86% de los hogares en el municipio presentan una alta dependencia económica.

El 20,25% de los hogares poseen más de 3 personas por cuarto para dormir, así mismo el municipio Valdez se caracteriza por tener un 89 % de los hogares presentando variables de pobreza en todas sus variantes. Lo que es indicativo de que existe un elevado índice de pobreza crítica en el municipio.

De la población en edad apta para trabajar solo el 30,17% de la población se encuentra laborando y el 69,28 % de la misma no cuenta con una situación laboral estable.

En cuanto a las fuentes de empleos, el sector privado es el mayor empleador del municipio con un 57.52%, mientras que el sector público se ubica en 19.42%, sin embargo el trabajo por cuenta propia reporta una fuente de empleo del 23,04%.

Se estima que el proyecto CIGMA en su fase pico de construcción demandará para el año 2010, la cantidad de 8.587 empleos, estimándose una brecha de 5.487 empleos que superaran la oferta de la mano de obra existente en el municipio Valdez.

El municipio Valdez cuenta con 53 instituciones educativas donde el 54,71% son de dependencia nacional (Dirección de Ecuación) y el restante corresponde a dependencias regionales (Zona Educativa).

Es sede de la formación académica de la policía nacional costera con una matrícula de 286 estudiantes, cuenta con un Instituto Universitario de Tecnología (IUT), la aldea universitaria sede de la misión Sucre, además de la escuela de patronos pescadores nacionales. En cuanto a la educación privada, este municipio cuenta con cuatro (04) unidades educativas con una matrícula de 880 estudiantes en total.

Según cifras aportadas por el Instituto Nacional de Estadísticas basadas en el censo del año 2.001, en este municipio el 85,38% de la población había alcanzado algún nivel de educación, de los cuales el 66,61% correspondía al nivel educativo básico. El 14,63% de la población no poseía ningún nivel educativo.

El mayor porcentaje (52.24%) de matriculados corresponde a los niños (as) de primero a sexto grado de educación básica para un total de 12.554 estudiantes matriculados en el municipio.

La población se concentra mayoritariamente en la zona urbana, la población urbana alcanza un 80.36% y la rural un 19.64%, existen diversos tipos de edificaciones entre las que se encuentran, las denominadas casa coloniales hechas con techos de madera y paredes de bahareque, las edificaciones verticales no pueden ser mayor a los cuatro pisos por encontrarse en una zona altamente sísmica y no se conoce un sistema de ordenación urbana, sin embargo en la actualidad y debido al impacto del proyecto CIGMA se están realizando estudios al respecto.

El 81,04% de los hogares establecidos en el municipio Valdez, corresponden a viviendas estructuras denominadas casas, el 18.32 % corresponde a ranchos o otras estructuras no aptas para ser habitadas por personas. De la misma manera, desde el punto de vista del nivel de tenencia, el 75.53% de las viviendas son propias y solo un 24% corresponde a otras formas de tenencias.

El municipio Valdez en su red de establecimientos de salud cuenta con un hospital tipo I dependiente del Ministerio de Salud, localizado en Guiria (parroquia Guiria) con capacidad para 50 camas, en donde se ofrecen los servicios y los tipos de consulta externa. El municipio también

cuenta con un hospital higiénico Tipo I perteneciente al Ministerio de la Defensa), con una capacidad de 15 camas, localizado en la comunidad de Puerto de Hierro (parroquia Cristóbal Colón) y un (1) Centro de Diagnostico Integral (CDI), localizado en la comunidad de Yoco (parroquia Punta de Piedra). Existen dos (02) clínicas privadas con una capacidad de 4 camas cada una.

MORBILIDAD.

Las primeras diez (10) enfermedades de notificación obligatoria reportadas en el Telegrama Epidemiológico durante el año 2006, son diarrea, virosis, neumonía, paludismo (por Plasmodium vivax), varicela, amibiasis, dengue clásico, rubéola, SIDA y hepatitis A; sin embargo, no existen registros estadísticos sobre arrollamientos, accidentes y hechos violentos en la zona, motivado al incumplimiento del municipio sanitario en la rendición de estas cifras al programa de salud respectivo.

Según el censo realizado por la misión barrio adentro¹, del total de personas dispensarizadas durante el año 2.006, detectan 147 personas con algún tipo de discapacidad, lo que representa el 0,61% del total de personas atendidas. Del total de discapacidades detectadas, el 57,82% corresponden al género masculino (85 casos) y el 42,22% al género femenino (62 casos). Según el tipo de discapacidad informan:

- Motoras : 62 casos con un porcentaje del 42%
- Sensoriales: 23 casos con un porcentaje de 15,64%
- Psíquicas: 23 casos con un porcentaje de 15,64%
- Mixtas: 39 casos con un porcentaje de 26,53%.

La mortalidad general de las personas residentes en el municipio durante el año 2006, se informa en 2,39 por 1000 habitantes. Del total de

defunciones ocurridas durante el año 2.006, 35 ocurrieron en el genero femenino (38,04%) y 57 ocurrieron en el genero masculino (61,95%).

En el anexo N° 4, se presentan las causas de mortalidad general durante el año 2006, según genero, en donde se puede observar que en el Municipio Valdez, las mujeres tienen como principal causa de muerte la enfermedad hipertensiva y la diabetes mellitus, esto asociado probablemente a factores genéticos, a los registros de obesidad femenina observados en la zona así como al hecho de llevar las mismas una vida mas sedentaria que el hombre; los hombres del municipio tienen como principal causa de muerte las agresiones, seguido de cáncer de todo tipo y enfermedad hipertensiva, no hay reporte en los certificados de defunción del año 2006, de muertes por accidentes de transito y/o arrollamiento.

CAPITULO IV
ANALISIS DE LOS RESULTADOS

4.1. Análisis de la Situación Actual.

En el municipio Valdez, se identifica el deficiente servicio público de salud como uno de los problemas que afectan a la totalidad de los habitantes de esa zona.

Al evaluar uno de los componentes del sistema de transporte público colectivo como es la vialidad, la misma es calificada por los organismos competentes como de precaución, existencia de vialidad pavimentada en la troncal 9, que comunica la ciudad de Guiria con Carúpano, sin acceso vial pavimentado las localidades de Puerto de Hierro y Macuro, comunidades cuyo acceso solo es posible realizarlo por vía marítima. A nivel de la vialidad interna de las diferentes parroquias del municipio Valdez, las mismas muestran carreteras pavimentadas en Guiria, Yoco, Río Salado y la calle principal de Macuro; sin embargo, existen muchas comunidades sin pavimentación de sus calles, tal es el caso de los sectores de las Malvinas, Lavandín, Barrio Obrero, la Tubería, Guaraguarita (en Guiria), y las poblaciones de El Rincón, Río Grande y Sabana de Pío (entre otras), situación que condiciona el no ser incluidas dentro del recorrido de las rutas de transporte colectivo existentes

En relación a las rutas de transporte existente, cuentan con una ruta popular que cubre el trayecto Punta de Piedra- Guiria- Río Salado con un (1) microbús de 28 puestos; igualmente funciona una línea privada con unidades tipo camionetas pick up(25), micro-buses (3), que cubren la misma ruta; la ruta Guiria- Cumaná es atendida en forma irregular por una línea de autobuses nacionales y carros 5/puestos. En total se tiene cuatro (04) líneas de transporte interurbano y existe una conexión vía marítima hacia la población de Macuro y una semanal hacia la isla de Trinidad. Y

Tobago. Se tiene pautado para este año la reinauguración del aeropuerto internacional de Guiria.

La alcaldía cuenta con una unidad de transporte para la ruta estudiantil, de igual manera presta servicio de apoyo a los estudiantes de Guiria que residen en otras zonas del municipio, para el traslado a sus sitios de origen durante el receso de la temporada escolar.

Por otra parte, la caracterización de los vehículos utilizados para el transporte de pasajeros y pasajeras en las comunidades de Valdez, muestra que el 98% de los mismos consisten en camionetas, modelo Pick-up, que han sido adaptadas para tal propósito, las cuales en un 70% se encuentran con algún tipo de deterioro físico y /o electromecánico, insuficiente numero de asientos, no ofrecen seguridad a los usuarios y usuarias que demandan el servicio, ni la debida protección en épocas de lluvia.

Igualmente las rutas de transporte en su recorrido no cubren todas las comunidades aun en el entorno de la propia ciudad de Guiria, calculándose en aproximadamente el 33%, entre las cuales se encuentran las Malvinas, Lavanti, Hueco Flojo, La Antena, Barrio Escondido, Juan Pedro, La Toma, El Hoyo, Aguas Calientes, Punta de Piedras, entre otras.

La cobertura horaria es otra arista del problema, la información recavada de los consejos comunales, indica que generalmente la cobertura se realiza hasta las siete de la noche, es irregular durante los fines de semanas y feriados, con incumplimiento de las guardias por parte de los chóferes de las unidades de transporte existentes.

PROYECTO DE INTERVENCIÓN BAJO ENFOQUE DE MARCO LÓGICO

NOMBRE DEL PROYECTO:	Fortalecimiento del Servicio de Transporte Público en las comunidades del Municipio Valdez. Estado Sucre. Año 2008.
BREVE DESCRIPCIÓN:	Fortalecer el servicio de transporte público en las comunidades del municipio Valdez, mediante la conformación de una cooperativa de transporte, que establece una ruta de transporte colectivo, tipo circunvalación, que actuando bajo la premisa de calidad y eficiencia, conecte las comunidades de Guiria y Yoco.
UBICACIÓN DETALLADA:	Parroquia Guiria y Punta de Piedras del Municipio Valdez, Estado Sucre. Venezuela.
DURACION DE PROYECTO:	Implementación 12 Meses, sostenible en el tiempo
RESPONSABLE DE LA EJECUCIÓN:	Consejos Comunales de las parroquias Guiria y Punta de Piedras del municipio Valdez Estado Sucre. Alcaldía del Municipio Valdez. Yolanda Gutiérrez
RESPONSABLE DE LA OPERACIÓN:	Consejos Comunales y Organizaciones Comunitarias de las parroquias Guiria y Punta de Piedras, y Alcaldía del Municipio Valdez, Estado Sucre.
COSTO TOTAL DEL PROYECTO:	1.823.000.000 Bs. 1.823.000 Bs. F

4.2. El Problema y sus Descriptores.

La calidad en el servicio de transporte público colectivo, se mide por el número de unidades y las condiciones de los vehículos que prestan el servicio, el número de rutas establecidas, número de comunidades con el recorrido de la ruta de transporte, estado de la vialidad, trato ético al usuario o la usuaria por parte del transportista; igualmente traduce la eficiencia del transporte la asistencia laboral y escolar, la atención médica oportuna, las posibilidades de comercialización de las capacidades productivas de sus habitantes.

La deficiente calidad en el servicio del transporte público en el municipio Valdez, se evidencia a través de los siguientes descriptores:

1. 70% de las unidades de transporte público en el municipio Valdez, presentan deterioro físico y/o mecánico.
2. 33% de las comunidades no están cubiertas por el servicio del transporte público.
3. Cobertura horaria del servicio de transporte público, insuficiente (No horario nocturno y comunidades con cobertura irregular los fines de semana.
4. 24,2 % de deserción escolar en niños, niñas y adolescentes.

4.3. Árbol del Problema.

Es una técnica participativa que ayuda a desarrollar ideas creativas para identificar el problema y organizar la información recolectada, generando un modelo de relaciones causales que lo explican.

Esta técnica facilita la identificación y organización de las causas y consecuencias de un problema. Por tanto es complementaria, y no sustituye, la información de base.

El tronco del árbol es el problema central, las raíces son las causas y la copa los efectos.

La lógica es que cada problema es consecuencia de los que aparecen debajo de él y, a su vez, es causante de los que están encima, reflejando la interrelación entre causas y efectos. Los efectos son consecuencias que van desde lo más inmediato o directamente relacionado con el Problema Central, hasta niveles más generales. La secuencia se detiene en el instante que se han identificado efectos suficientemente importantes como para justificar la intervención que el programa o proyecto imponen.

El análisis causal se expresa en el árbol del problema, contenido en la figura N° 1.

Entre las causas inmediatas más cercanas al entorno de la comunidad se establecen las siguientes:

- Insuficiente número de unidades de transporte público
- Deterioro físico y mecánico de las unidades de transporte existentes
- Comunidades dispersas o de difícil acceso

- Deterioro de la vialidad existente en gran parte de las comunidades rurales
- Escasa demanda del servicio de transporte público

Insuficiente número de unidades de transporte público: Se corresponde con la falta de inversión pública y privada en el área de transporte, determinada ésta por la existencia de monopolio en la prestación del servicio, falta de desarrollo urbanístico local y al desconocimiento de la comunidad de los beneficios del cooperativismo para poder acceder a los recursos financieros necesarios, situaciones que obedecen a la falta de promoción de la filosofía del cooperativismo por parte de las instituciones responsables y al incumplimiento de la ley sobre competencias municipales de la Alcaldía, de las leyes de tránsito terrestre y existencia de escasa interacción existente entre los diversos niveles de ejecución pública (locales, regionales y nacionales).

Deterioro físico y mecánico de las unidades de transporte existentes: la falta de cultura del mantenimiento preventivo que predomina entre los propietarios de las unidades vehiculares, así como la ausencia de inversión, de parte de las autoridades y los entes privados de la localidad en el área del transporte urbano, se traduce en unidades con más de 20 años en la prestación del servicio, las cuales no guardan el más mínimo criterio de seguridad y comodidad para los usuarios y usuarias.

Comunidades dispersas y de difícil acceso: ocasionado por las pocas vías de comunicación terrestre consecuencia del escaso desarrollo urbanístico y económico de ellas, entre las que destacan: las comunidades de Juan Pedro, La Toma, lo que determina que no sean tomadas en cuenta a la hora de realizar inversiones en vialidad y transporte, incumpliendo así la alcaldía del municipio su rol de regulador y encargado de la oferta del

transporte urbano a las comunidades contemplado en la ley Orgánica del Poder Público Municipal.

Escasa demanda del servicio de transporte público por parte de los usuarios y usuarias del servicio: causa condicionada principalmente a las escasas fuentes de empleo en la comunidad, que limitan el poder adquisitivo de los habitantes, sin embargo también se asocian al maltrato del que son objetos los usuarios y usuarias por parte del transportista, quien no brinda trato ético a los mismos, ocasionando rechazo a la utilización del servicio.

Consecuencias o Efectos de las Deficiencias en el Servicio de Transporte Público.

El transporte público, es esencial en la vida de los habitantes de cualquier comunidad, ya que, el mismo determina el acceso a todos los demás ámbitos de la vida de las personas y otorga autonomía, por lo que la carencia o deficiencia en el servicio, genera consecuencias tanto a nivel individual como colectivo.

Entre las consecuencias detectadas en el municipio Valdez, destacan las siguientes:

- Ausentismo laboral y escolar, lo que puede influir en la deserción escolar y laboral de niños, niñas, adolescentes y adultos, condicionando un bajo nivel educativo y de desarrollo humano de los habitantes, con el consecuente incremento de los riesgos psicosociales.
- Incremento del gasto familiar, ya que, al no disponer de un transporte público, las personas se ven en la necesidad de

movilizarse en taxis, esto genera disminución de la inversión familiar en la cobertura de las necesidades básicas, generando por consiguiente un bajo nivel de desarrollo humano.

- Limitación en el acceso a la atención oportuna en los establecimientos de salud, pues al no contar con un servicio de transporte en el momento de presentar alguna patología, difieren la atención médica o no pueden ser atendidos en casos de emergencias, esto conlleva a un incremento de la morbimortalidad en general e incremento en los gastos de salud por parte del estado.
- Limitación en la comercialización de las capacidades productivas de la población, reproduciendo el círculo de pobreza, generando un bajo nivel de desarrollo humano.

En conclusión, un servicio de transporte público deficiente, influye en forma negativa en la calidad de vida de la población, disminuyen la productividad individual y colectiva, con pérdida de la fuerza laboral activa, genera un bajo nivel de desarrollo humano e incrementa los riesgos psicosociales de niños, niñas, adolescentes y adultos de las comunidades del municipio.

4.4. Análisis de Estrategias

Para visualizar las posibles estrategias de intervención, se requirió en primera instancia de un análisis interno y externo del problema planteado, lo cual se concretó en la matriz FODA, que se presenta en la tabla N° 1.

En el análisis de los factores interno y externo que están afectando al municipio, con respecto al deficiente servicio de transporte público, al combinar las fortalezas y debilidades de la comunidad, con las oportunidades y amenazas del entorno, enfocados en el problema de estudio, se obtuvo una serie de estrategias, entre las cuales se eligieron aquellas que reúnen los aspectos más específicos, que permitan impulsar este proyecto:

- Elaborar proyectos comunitarios a través de los comités de transporte de los consejos comunales para la adquisición de vehículos de transporte público. (F₁F₃O₃).
- Fomentar el cooperativismo local para acceder a los recursos financieros otorgados por instituciones como FIDES y FONTUR para la adquisición y/o rehabilitación de unidades de transporte público.(D₄D₅D₆D₂ O₃).
- Sensibilizar a los propietarios de las líneas de transporte público sobre la importancia de asumir la responsabilidad de ofrecer un servicio de calidad a toda la comunidad. (D₁D₂D₃D₄ D₈A₂)

El resto de las estrategias surgidas de este análisis preliminar con la matriz DOFA, representa un mayor grado de intervención en el área financiera y política para alcanzar los objetivos, lo que se traduce en un mayor tiempo de respuesta.

Tabla N° 1. Matriz FODA. Deficiente Servicio Público Municipio Valdez. Año 2007

PROBLEMA	FORTALEZAS	DEBILIDADES
DEFICIENCIA EN EL TRANSPORTE PUBLICO	1.-Comunidad organizada en consejos comunales. 2.-Existencia de vías de penetración terrestre a todas las comunidades 3.-Existencia de comité de transporte en los consejos comunales. 4.-Existencia de leyes municipales de transporte publico. 5.-Topografía idónea para las vías de acceso.	1.-Incumplimiento de la jornada de guardia por parte de los chóferes de las líneas. 2.-Insuficiencia y/o mala calidad del servicio prestado. 3.-Maltrato al usuario y sobre todo al estudiante. 4.-Unidades en mal estado electromecánico 5.-Falta de transporte publico institucional (Alcaldía) 6.-Falta de cooperativas que presten servicios de transporte publico. 7.- Falta de interés por parte de las Comunidades en la solución del problema de transporte publico. 8.-Imposición arbitraria de los propietarios de las líneas de transporte en el aumento de pasaje y el ingreso de nuevas unidades.
OPORTUNIDADES	ALTERNATIVAS "FO"	ALTERNATIVAS "DO"
1.-Existencia de leyes nacionales que regulan la prestación del servicio del transporte publico 2.-Existencia de concesionarios de vehículos en otros municipios del estado 3.-Acceso a créditos para cooperativas de transportes a través de FONTUR y FIDES.	Elaborar proyectos comunitarios a través de los comités de transporte de los consejos comunales para la adquisición de vehículos de transporte público. (F ₁ F ₃ O ₃)	Regular el cumplimiento de las leyes de transporte publico que operativice y optimice la calidad el servicio de las unidades de transporte publico. (D ₁ D ₂ D ₃ D ₄ O ₁). <ul style="list-style-type: none"> Fomentar el cooperativismo local para acceder a los recursos financieros otorgados por instituciones como FIDES y FONTUR para la adquisición y/o rehabilitación de unidades de transporte publico.(D₄D₅D₆D₂O₃).
AMENAZAS	ALTERNATIVAS "FA"	ALTERNATIVAS "DA"
1.-Tardanza en la aprobación de proyectos por parte de las instituciones. 2.-Incremento de la población foránea a partir del Proyecto CIGMA en el municipio Valdez.	Ejercer la contraloría social a través de la comunidad organizada para agilizar el otorgamiento de créditos institucionales destinados al parque automotor de transporte público. (F ₁ A ₁) Aprovechar el incremento de la población generado por el proyecto CIGMA para acceder a los recursos financieros de PDVSA en la optimización de las vías terrestre del municipio.(F ₂ F ₃ F ₄ A ₂)	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilizar a los propietarios de las líneas de transporte público sobre la importancia de asumir la responsabilidad de ofrecer un servicio de calidad a toda la comunidad. (D₁D₂D₃D₄D₈A₂)

4.5. Árbol de Objetivos.

Una vez establecida la estrategia más factible y elaborado el árbol del problema, en donde se reflejan los aspectos negativos de una situación existente, se determinó el árbol de objetivos como los aspectos positivos o deseados dentro del entorno estudiado

Lo anteriormente expuesto implica la reformulación de los problemas dentro de los objetivos, definiéndose como el reflejo positivo del árbol de problemas, y la relación “causa y efecto” se convierte en “medios para terminar” relaciones.

Finalmente en la figura N° 2, se presenta el árbol de objetivos, y en la figura N° 3, se agrupan los objetivos que se ocupan de un asunto similar con la finalidad de determinar los ámbitos o actores involucrados y servirá de base para el afianzamiento de la estrategia a seguir.

4.6. Programas Existentes en la Zona y Pertinentes al Contexto del Proyecto.

En el municipio Valdez, se han realizado muy pocos programas o proyectos tendientes a solucionar el problema del transporte público, la Alcaldía del municipio, adquirió cinco unidades autobuseras, las cuales entrega a la única cooperativa de transporte de la zona, las cuales han sido insuficientes para cubrir la demanda existente, además adquirió vehículos rústicos (2), para operar como transporte estudiantiles en las zonas rurales. Por otra parte PDVSA, a través del programa siembra petrolera, con la puesta en ejecución del proyecto CIGMA, estima la inversión en la mejoras de la vialidad del municipio.

Vinculación o Inscripción en otros Programas más amplios de la Entidad Ejecutora:

El proyecto a desarrollar, se vincula con los programas regionales desarrollados por la Superintendencia Nacional de Cooperativas (SUNACOP), con programas previstos por FONTUR, con el desarrollo urbanístico propuesto por PDVSA para la ciudad de Guiria.

Principales Conclusiones y Recomendaciones de Estudios Preliminares Realizados en la zona.

Los proyectos y/o programas ejecutados en la zona, no han generado impacto en el incremento de la calidad del servicio público del municipio, por cuanto las unidades autobuseras adquiridas son insuficientes, no existe un programa de educación vial a los conductores, persiste el incumplimiento de los horarios de guardia por parte de los chóferes, en conclusión, no funciona la supervisión y monitoreo del servicio por parte de la Alcaldía del municipio responsable de esta función, ni contraloría social por parte de la comunidad organizada.

4.7. BENEFICIARIOS Y ACTORES PRINCIPALES

Población de Referencia

Corresponde a la población residente en el municipio Valdez estado Sucre, la cual se estima en 38.416 para el año 2007 distribuido en las cuatro parroquias de la siguiente forma:

Tabla Nº 2. Población de Referencia del Proyecto de Transporte Público. Municipio Valdez. Estado Sucre. Año 2007.

PARROQUIA	POBLACIÓN FEMENINA	POBLACIÓN MASCULINA	POBLACIÓN TOTAL
Guiria	14081	14539	28620
Punta de Piedras	3207	3312	6519
Bideau	703	726	1429
Cristóbal Colon	909	939	1848
Total Municipio	18900	19516	38416

Fuente: Dirección regional de epidemiología del estado Sucre

Beneficiarios Indirectos

Corresponde a la población que se beneficiará con las acciones del proyecto sin ser la población objetivo, en este caso son los integrantes de la cooperativa de transporte a conformarse, sus familiares cercanos.

Población Beneficiaria Directa

Esta población esta conformada por 17.288 mujeres y 17.851 hombres, residentes en las comunidades de la parroquia Guiria y Punta de Piedras del municipio Valdez.

Población Objetivo

La población objetivo esta representada, en promedio por 2.400 personas diarias, residentes en la Parroquia de Guiria y Parroquia Punta de Piedras, que podrán movilizarse confortablemente, en unidades autobuseras que se encuentran en perfectas condiciones físicas y mecánicas, recibiendo un trato ético por parte del transportista

4.7.1 Actores Principales

En la tabla N° 3, se refleja la matriz de involucrados, la cual está relacionada con los actores principales a quienes el problema les afecte o atañe de alguna forma, determinándose los intereses, recursos, mandatos y problemas de cada uno; la realización de esta matriz define a la comunidad organizada del municipio Valdez, como responsable conjuntamente con los entes e instituciones involucrados, en la ejecución y monitoreo, garantizando la sustentabilidad y continuidad de las acciones en el tiempo del proyecto .

4.7.2 Análisis de Alternativas de Intervención:

Una vez analizado los objetivos, se procede a elaborar las estrategias a desarrollar para la solución del problema de transporte público en el municipio, las cuales se corresponden con: incremento de la gestión municipal y del Servicio Nacional de Transporte (SENTRA) en el cumplimiento de la ley del poder público municipal y de transito terrestre, promoción del cooperativismo en las comunidades organizadas, aumento de la inversión financiera en la optimización de la vialidad y políticas generadoras de empleos, promoción del buen comportamiento ciudadano de transportistas, usuarios y usuarias del transporte público. (Ver Tabla N° 4)

Una vez definidas las estrategias, se elabora la matriz de alternativas, con la finalidad de seleccionar aquella, que se encuentre bajo la gobernabilidad del equipo del proyecto y de la comunidad organizada, la referida matriz se elabora de la siguiente forma, se asigna un puntaje al enlace que se realiza entre ámbitos y alternativa propuesta, la estrategia que alcance mayor puntuación, define la gobernabilidad, viabilidad y sustentabilidad del proyecto. La matriz realizada, da como resultado que las estrategias de promoción del cooperativismo y el buen comportamiento ciudadano, serán las acciones a desarrollar en el proyecto de intervención, por ajustarse estas a los criterios antes mencionados.

Tabla Nº 3. Matriz de Involucrados Problema de transporte Público. Municipio Valdez. Año 2007

Involucrados	Intereses	Recursos y Mandatos	Problemas
Usuarios y usuarias del transporte publico	Todas las comunidades del municipio con acceso a un transporte publico, eficiente, laborando las 24 horas del día, los siete días a la semana. Tarifas económicas y accesibles. Unidades de transporte público, en buenas condiciones físicas y mecánicas que ofrezcan comodidad y seguridad al usuario y usuaria	Comunidad organizada en concejos comunales, que pueden conformar cooperativas de transporte; así como comités de usuarios y usuarias, que velen por el cumplimiento de la calidad del servicio prestado.	Comunidades de difícil acceso. Vialidad deficiente en algunas comunidades. Escaso poder adquisitivo de algunos habitantes, por el bajo nivel de desarrollo local. Maltrato al público por parte del transportista. Desconocimiento de los beneficios y filosofía del cooperativismo.
Propietarios y propietarias de las unidades de transporte público existente.	Máximo rendimiento económico por unidad de transporte funcional, con la mínima inversión en el mantenimiento de ll mismas. Vialidad en buen estado, para la mejor circulación de los vehículos, con el menor deterioro posible. Mayor número de unidades de transporte funcionando que impidan el establecimiento del monopolio en las cooperativas de transporte.	Acceso a los planes de financiamiento, por parte de los concesionarios de vehículos. Establecer rutas de transporte , en todas las comunidades del municipio, con horarios flexibles.	Comunidades con problemas en la vialidad. Escasa afluencia de usuarios y usuarias en horas nocturnas y feriados. Daños al vehículo, por parte de usuarios y usuarias. No contar con servicios especializados, en el mantenimiento de las unidades de transporte.
Consejos comunales del Municipio Valdez.	Optimizar la prestación del servicio de transporte público en las comunidades del municipio.	Capacidad de autogestión de las comunidades. Equipo de promotores sociales comunitarios en cada parroquia, que faciliten la participación comunitaria en la conformación de cooperativas de transporte.	Consejos comunales, con desviación en la Priorización de la atención a los problemas de la comunidad, por desastres naturales, alerta epidémica por enfermedades transmitidas por agentes patógenos, trabajo político

Tabla N° 3. Continuación.

Involucrados	Intereses	Recursos y Mandatos	Problemas
Alcaldía del Municipio Valdez.	Comunidad organizada, fortalecida con estilos de vida saludable. Incremento de la calidad de vida de los habitantes del municipio. Incrementar la capacidad de gestión Incremento del desarrollo productivo local. Cumplir el mandato de la Ley Orgánica del poder Público Municipal, en cuanto a las competencias del transporte público.	Capacidad de autogestión. Equipos, promotores sociales, y presupuesto para proyectos. Ejecutar actividades comunitarias de promoción en la conformación de cooperativas de transporte. Establecer ordenanzas municipales, para la regulación del servicio de transporte público a las comunidades. Implementar políticas municipales, de atención a los propietarios de unidades de transporte colectivo. Implementar políticas de empleos.	Insuficiente atención a las comunidades organizadas y su problemática. Insuficiente presupuesto. Existencia de monopolio de cooperativas. Existencia de comunidades de difícil acceso. Distracción en la Priorización de la atención a la problemática de las comunidades, por desastres naturales (inundaciones), trabajo político. Presencia de trasgresores de la norma municipal para el control de las rutas y unidades de transporte colectivo.
Petróleos de Venezuela (PDVSA)	Servicio de transporte público, eficiente y de calidad, en las principales comunidades del municipio, consono con el desarrollo sustentable previsto con la puesta en marcha del proyecto Complejo Industrial Gran Mariscal de ayacucho (CIGMA)	Establecer redes sociales comunitarias e interinstitucionales. Capacidad de gestionar el financiamiento del proyecto en todas las comunidades del municipio Valdez. Estimular la conformación de empresas de producción social, a través del plan siembra petrolera.	Retaso en la ejecución de proyectos sociales, por disconformidad con los actores sociales de las redes interinstitucionales. Retraso en la ejecución de proyectos por la escasa formación que poseen los actores sociales y comunidad organizada, en cuanto a la elaboración de proyectos comunitarios se refiere.

Fuente: Elaboración propia

Marco Lógico.**OBJETIVO****Fin del Proyecto**

Incrementar la calidad y eficiencia del servicio de transporte público entre las comunidades de Guiria y Yoco del Municipio Valdez Estado Sucre

Propósito del Proyecto

Fortalecimiento del sistema de transporte público en las comunidades del municipio Valdez. Estado Sucre. Año 2008

RESULTADOS ESPERADOS

1. Cooperativa de transporte público, constituida por la comunidad organizada, provee de servicio de transporte público a la comunidad de Guiria y Yoco en el Municipio Valdez. Estado Sucre.
2. Los integrantes de la cooperativa del transporte público se encuentran formados en normas de atención al usuario y usuaria y educación vial.
3. Sensibilización de usuarios y usuarias del transporte público, acerca del buen comportamiento ciudadano y normas de utilización en las unidades de transporte público.
4. Crear una ruta de transporte público, tipo circunvalación, que conecte las comunidades de Guiria y Yoco del municipio Valdez.

ACTIVIDADES

1.1 Realización de talleres sobre la filosofía y beneficios del cooperativismo, dirigido a los integrantes de la comunidad organizada interesados en la conformación de la cooperativa de transporte público

1.2 Registrar una cooperativa de transporte público compuesta por miembros de la comunidad.

1.3 Alquiler y acondicionamiento de un espacio físico para funcionamiento de la cooperativa

1.4 Constituir una junta de compra que rija los convenios para la adquisición, mantenimiento y reparación de las unidades del transporte por parte del concesionario automotriz

1.5 Adquisición de las unidades de transporte público

2.1 Elaboración de material educativo de apoyo a los módulos de aprendizaje sobre las normas de atención al usuario y usuaria

2.2 Realización de cursos sobre módulos de atención al usuario y usuaria, educación vial

3.1 Elaboración y distribución de material educativo (trípticos, volantes) acerca del buen comportamiento ciudadano en las unidades de transporte público y las normas del usuario y usuaria del mismo

3.2 Ejecución de una campaña radial para promover el buen comportamiento ciudadano en las unidades de transporte público

4.1 Reuniones con la Alcaldía para la definición de la ruta y las comunidades a ser cubiertas por las unidades de transporte público.

4.11. Aspectos Organizativos e Institucionales.

PUESTA EN MARCHA

Unidad Ejecutora del Proyecto

El proyecto, estará coordinado por una Unidad Ejecutora establecido en la ciudad de Guiria, la cual estará conformada por un representante de los voceros comunales, un representante de la alcaldía y los miembros de los concejos comunales interesados en la conformación de la cooperativa.

Las funciones de esta unidad serán las siguientes:

- Coordinar las actividades de sensibilización y formación en cooperativismo, de los concejos comunales interesados en conformar las cooperativas de transporte.
- Coordinar las actividades de formación de los miembros de las cooperativas en los temas relacionados con normas de atención al usuario y usuaria y educación vial
- Coordinar las actividades de elaboración de estatutos y registro de la cooperativa.
- Coordinar las actividades de conformación de la junta de compra, para la adquisición de los vehículos
- Administrar los recursos financieros y humanos, asignados para la ejecución del proyecto.
- Garantizar el suministro del material didáctico y logística para los procesos de formación.

A nivel administrativo la unidad ejecutora seguirá los lineamientos enmarcado en los principios de equidad y transparencia de la administración publica, a través de la ley orgánica de la administración financiera del sector público sobre el sistema presupuestario y por la ley de licitaciones, así mismo

seguirá los procedimientos administrativos de ejecución presupuestaria y rendición de cuentas que el ente financiero del proyecto establezca. Dicha unidad ejecutora podrá ser objeto de auditorias externas anualmente con el fin de verificar la ejecución financiera y técnica del proyecto.

Proceso de Formación

Seleccionados los facilitadores de las actividades de formación. Esta formación se puede realizar durante una semana o en jornadas de días completos en los Consejos Comunales o en lugar previo acuerdo y coordinación. Los temas de la formación corresponden al área de: valores sociales del siglo XXI, autoestima, motivación al logro, filosofía y beneficios del cooperativismo, como conformar una cooperativa, y temas de educación vial.

Seguimiento y Acompañamiento:

Durante y posterior a la formación de las cooperativas de transporte, se debe realizar el seguimiento y acompañamiento de los grupos formados, para reforzar contenidos específicos, brindar herramientas y elementos básicos que permitan la interacción del equipo con la comunidad en general, la Alcaldía, los comités de usuarios y usuarias, y todas y todos los actores sociales que así lo requieran y/o en función de la programación realizada.

4.12. VIABILIDAD

Una vez finalizado el proyecto de intervención, la comunidad organizada conjuntamente con la Alcaldía del municipio Valdez, asumen el proyecto y garantizan la sustentabilidad futura del mismo, dándole continuidad dentro de la estructura organizativa del ente rector del servicio de transporte público del municipio.

Se analizó el entorno institucional a nivel nacional, regional y local tomando en cuenta al Ministerio del Poder popular para la Infraestructura con su Dirección Regional de Transito terrestre, Alcaldía del Municipio Valdez, PDVSA, Consejos Comunales, Superintendencia Nacional de Cooperativas (SUNACOP) y FONTUR; garantizándose el apoyo institucional del proyecto

El proyecto comunitario cumple con las condiciones necesarias para garantizar su efectividad y eficiencia con el apoyo técnico operativo y de capacitación por parte de las instituciones anteriormente señaladas.

La propuesta pretende que las cooperativas de transporte, sirvan de apoyo a la institución municipal para incrementar la eficiencia del servicio público de transporte colectivo en las comunidades del municipio Valdez, con el consiguiente incremento de la generación de empleos en el nivel secundario de la economía y así elevar la calidad de vida de su población.

A nivel tecnológico el proyecto se vera influenciado por la nuevas estrategias de interacción multimedia en el manejo de equipos audiovisuales para los planes de formación.

La sustentabilidad socio-cultural se garantiza con la participación comunitaria a través de la contraloría social en los procesos de formulación, ejecución y evaluación y seguimiento de los bienes o servicios propuestos en el proyecto.

4.12. Presupuesto

El proyecto tiene una inversión de **UN MIL OCHOCIENTOS VEINTRE MIL MILLONES DE Bs. (BS. 1.823.000.000) O UN MILLON OCHOCIENTOS VEINTRE MIL BOLIVARES FUERTES**

A continuación se presenta el resumen de inversión del proyecto por componentes o productos.

Tabla N° 7. Presupuesto del Proyecto de Transporte Público por Componentes

Componente	Denominación	Monto en Bs	Monto en Bs,F
Componente N° 1	Conformación de Cooperativa de Transporte público y Adquisición de 10 Unidades Autobuseras de 28 puestos	1.800.000.000	1.800.000
Componente N° 2	Formación de miembros de la cooperativa en normas de atención al usuario(a) y educación vial	10.000.000	10.000
Componente N° 3	Sensibilización de los transportistas y usuarios y usuarias en el buen comportamiento ciudadano en unidades de transporte	10.000.000	10.000
Componente N° 4	Creación de ruta de transporte, tipo circunvalación	3.000.000	3.000
TOTAL		1.823.000.000 Bs.	1.823.000 Bs.F

CAPITULO V
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

5.1. Conclusiones.

1. El 4,23 % de la población del Estado Sucre, reside en el municipio Valdez.
2. Los indicadores demográficos, indican que es una población joven, que se demuestra al tener un índice de estructura de la población activa en 47%, un índice de Friz en 203, y un índice Burgdöfer de 24,32.
3. La comunidad identificó, la deficiencia en el servicio de transporte público colectivo, como uno de los problemas necesarios de intervenir, ubicándolo en el quinto lugar de priorización.
4. La vialidad del municipio, es calificada como de precaución, existencia de vialidad pavimentada en la troncal 9 que comunica directamente a Guiria con Carúpano. Sin acceso vial pavimentado las localidades Puerto de Hierro y Macuro.
5. El recorrido por las diferentes parroquias, permite apreciar, el mal estado de las vías y las deficiencias de las rutas, predominando en los centros poblados de El Rincón, Guaraguarita, Río Grande y Sabana de Pío.
6. El 98% de las unidades de transporte de pasajeros y pasajeras, utilizados en el municipio Valdez, corresponden a vehículos modelos pick-up.
7. Del total de vehículos pick-up utilizados para el transporte público, el 70%, presentan algún tipo de deterioro físico y electromecánico.

8. Ausencia de ruta de transporte que recorra todas las comunidades de Guiria, capital del Municipio, por ejemplo: Las Malvinas, Lavanti, La Tubería, entre otras.
9. Unidades de transporte público insuficientes, que no garantizan seguridad ni confort a las usuarias y usuarios.
10. Desconocimiento de las normas de atención a los usuarios(as), por parte del transportista, lo que condiciona un trato poco ético a los y las demandantes del servicio.
11. Estudios previos realizados a los habitantes de Guiria, La Salina, Río Salado, Río de Guiria, Guaraguarita, Río Bautista, Yoco, Sabana de Pío, Punta de Piedras y Manacal, determinaron que dentro de la percepción de los aspectos negativos de vivir en las referidas comunidades, se encuentran el deficiente servicio público del transporte y la falta de vialidad.
12. El deficiente servicio afecta por igual a todos los grupos de edades y a ambos géneros.
13. La disponibilidad horaria del transporte público colectivo es insuficiente, ya que usualmente laboran hasta las 7 de la noche, y en comunidades como Yoco, el servicio es prestado en forma irregular durante los días feriados y fines de semana.
14. Existe incumplimiento de las competencias municipales, por parte de la Alcaldía del Municipio Valdez en cuanto a transporte público se

refiere, según lo estipulado en la Ley Orgánica del Poder Público Municipal.

15. El deficiente servicio de transporte público genera ausentismo y/o poca productividad escolar y laboral, lo que influye en la deserción escolar y laboral de niños, niñas, adolescentes y adultos, condicionado un bajo nivel educativo y de desarrollo humano de los habitantes, incrementando los riesgos psicosociales de los mismos.

16. El no disponer de un transporte público, incrementa el gasto familiar, las personas se ven en la necesidad de movilizarse en taxis, esto genera disminución de la inversión familiar en la cobertura de las necesidades básicas, generando por consiguiente un bajo nivel de desarrollo humano.

5.2. Recomendaciones.

1. La comunidad organizada debe asumir su corresponsabilidad en la gestión y evaluación de los servicios públicos.
2. La Alcaldía del Municipio Valdez, debe fortalecer su gestión de gobierno, asumiendo las competencias en la organización del sistema de transporte público.
3. Sensibilizar a la comunidad y actores sociales que hacen vida en el municipio, sobre las ventajas de contar con un sistema de servicio público transporte colectivo, que funcione bajo la premisa de calidad y eficiencia, lo que redundaría en el incremento del turismo y la economía local.
4. Que el desarrollo de este proyecto, sirva de marco de referencia para la organización de otras cooperativas de producción de bienes y servicios, que incrementen las empresas de producción social, dado el desarrollo urbanístico previsto para esta zona en los próximos cinco años.

LISTA DE REFERENCIAS

- Cunill, N, (1997). *Repensando lo Público a través de la Sociedad*. Editorial Nueva Sociedad. CLAD. Caracas.
- Celis, M. (2002). *El Nuevo cooperativismo, la alternativa frente al capitalismo salvaje*. Clemente editores, C.A. Valencia Venezuela.
<http://www.monografias/>
- Consultora Ambiental Universidad de Oriente. CAMUDOCA (2006). *Estudio económico y calidad de vida, del área de influencia del proyecto Mariscal de Sucre*. Mayo 2006.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL1998). *Sistema de transporte público en ciudades latinoamericanas*.
<http://www.ctl.st.gob.ve>
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela* (1999).
- Chourio, J. (2006). *Bases iniciales para el mejoramiento del servicio de transporte público en una ciudad venezolana*. Revista de Economía, Sociedad y Territorio, Septiembre-Diciembre, año/vol VI, numero 022.
<http://redalyc.uaemex.mx>
- Dantes, H (2001). *Análisis de los determinantes de la salud*. Revista de Salud Pública de Mexico. V43. Nº 4. Jul/Agosto 2.001
- Dexter, J. (2004) *Ciudad, Transporte y Calidad de Vida*. PDF.
<http://palestra.pucp.edu.pe>
- Diez, M(1971). *Manual del derecho administrativo*. Buenos Aires. Plus.Utro.
- Dyckman, J. (1968). *Las incógnitas del transporte urbano*. GG. Barcelona.
- Faxas, L. (2002). *El retorno del Estado. Procesos socio democráticos, gestión política y transporte urbano en Santo domingo*. Fermentun. Merida- Venezuela. Año 12. Nº 34. Mayo-Agosto 2002
- Flores, L., Jiménez, J., Gutiérrez, Y., Mata, G. (2007). *Análisis de situación de Salud (ASIS) del Municipio Valdez*. Instituto de Salud Publica Dr. "Arnoldo Gabaldon"- FUNDASALUD SUCRE. Cumaná
- Glavinich, E. *Acerca de los servicios públicos* <http://www.monografias.com>

Hernández de P, M.(2002). *Los servicios públicos un tema reciente, un debate inconcluso*. Fermentun. Volumen 34. Mérida. Mayo 2002.

Ley Orgánica del Poder Público Municipal. Gaceta Oficial Republica Bolivariana de Venezuela (RBV) N° 38.204 del 8 de Junio año 2.005)

Ley de los Consejos Comunales. (2.006)

Ley Especial de Asociaciones Cooperativas (Gaceta oficial de la RBV N° 37.285, 18 Septiembre 2001)

Ley para la Integración de las Personas Incapacitadas. Gaceta Oficial de la RBV N°:4.623. Extraordinario de fecha 3 de septiembre de 1993

Luengo, M (2003). *Los factores humanos en el diseño del transporte. Incidencia en la calidad ambiental urbana*. Fermentum. Mérida. Venezuela. Año 15 N° 42. Enero-Abril. 2005.

Marcano,E. (1998). *Los servicios públicos como tema de investigación*. II seminario de Investigación en Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Arte. ULA. Mérida. Venezuela.

Marín, E (19919 *Como hacer cooperativismo, empresas del futuro*. Medellín Coimpresos. <http://www.monografias.com>.

Ministerio de Transporte República de Colombia (2005). Caracterización del transporte en Colombia. <http://www.monografias.com>

Molinero, A y Sánchez, I (1998). *Transporte público. Planeación, diseño, operación y Administración*. 3er edición. ICA. Ciudad de México.

Mundo, J (2000). *El Sistema de transporte colectivo público urbano. Un enfoque integral de planificación y Gestión*. Trabajo de Ascenso a Asociado. Universidad Simón Bolívar. Caracas. Venezuela

Vuchic, V (19819. *Urban public transportation. Systems and Technology*. Engleword Cliffs. New Jersey. Estados Unidos

Union Europea. (1999). *Cycle management training handbook*.. Autor: Bruselas.

Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL 2003). *Manual para la elaboración de un proyecto factible*, pag 16-18.

BIBLIOGRAFÍA

Cunill, N, (1997). *Repensando lo Público a través de la Sociedad*. Editorial Nueva Sociedad. CLAD. Caracas.

Celis, M. (2002). *El Nuevo cooperativismo, la alternativa frente al capitalismo salvaje*. Clemente editores, C.A. Valencia Venezuela.
<http://www.monografías/>

Consultora ambiental universidad de Oriente. CAMUDOCA (2006). *Estudio económico y calidad de vida, del area de influencia del proyecto Mariscal de Sucre*. Mayo 2006.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL1998). *Sistema de transporte público en ciudades latinoamericanas*.
<http://www.ctl.st.gob.ve>

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999).

Chourio, J. (2006). *Bases iniciales para el mejoramiento del servicio de transporte público en una ciudad venezolana*. Revista de Economía, Sociedad y Territorio, Septiembre-Diciembre, año/vol VI, numero 022.
<http://redalyc.uaemex.mx>

Dantes, H (2001). *Análisis de los determinantes de la salud*. Revista de Salud Pública de Mexico. V43. Nº 4. Jul/Agosto 2001

Dexter, J. (2004) *Ciudad, Transporte y Calidad de Vida*. PDF.
<http://palestra.pucp.edu.pe>

Diez, M(1971). *Manual del derecho administrativo*. Buenos Aires. Plus.Utro.

Dyckman, J. (1968). *Las incógnitas del transporte urbano*. GG. Barcelona.

Faxas, L. (2002). *El retorno del Estado. Procesos socio democráticos, gestión política y transporte urbano en Santo domingo*. Fermentun. Merida- Venezuela. Año 12. Nº 34. Mayo-Agosto 2002

Flores, L., Jiménez, J., Gutiérrez, Y., Mata, G. (2007). *Análisis de situación de salud (ASIS) del Municipio Valdez*. Instituto de Salud Publica Dr. "Arnoldo Gabaldon"- FUNDASALUD SUCRE. Cumaná

Glavinich, E. *Acerca de los servicios públicos* <http://www.monografias.com>

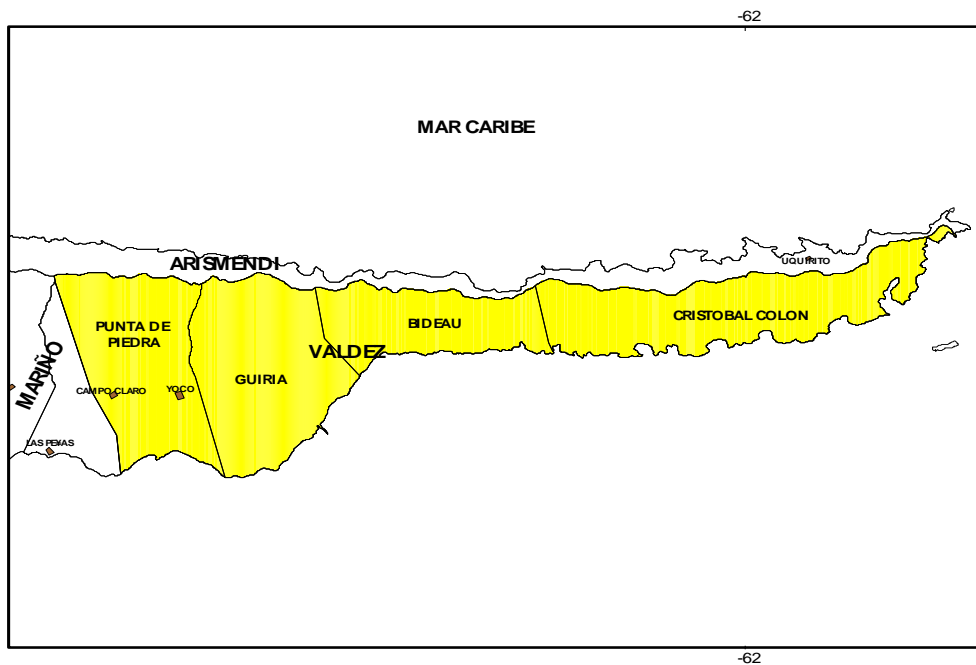
- Hernández de P, M.(2002). *Los servicios públicos un tema reciente, un debate inconcluso*. Fermentun. Volumen 34. Mérida. Mayo 2002.
- Instituto Nacional de Estadística. (2005). *Estadísticas vitales Estado Sucre*. Cumaná.
- Ley Orgánica del Poder Público Municipal*. Gaceta Oficial Republica Bolivariana de Venezuela (RBV) N° 38.204 del 8 de Junio año 2.005)
- Ley de los Consejos Comunales*. (2.006)
- Ley Especial de Asociaciones Cooperativas* (Gaceta oficial de la RBV N° 37.285, 18 Septiembre 2001)
- Ley para la Integración de las Personas Incapacitadas*. Gaceta Oficial de la RBV N°:4.623. Extraordinario de fecha 3 de septiembre de 1993
- Krug,C (2002). *Reflexiones sobre transporte, la calidad de vida y alternativas para Santiago de Chile*, pp 36-40.
- Luengo, M. (1989). *Lo urbano: teoría y métodos*. Editorial Universitaria Centro Americana. San José de Costa Rica.
- Luengo, M (2003). *Los factores humanos en el diseño del transporte. Incidencia en la calidad ambiental urbana*. Fermentum. Mérida. Venezuela. Año 15 N° 42. Enero-Abril. 2005.
- Marcano,E. (1998). *Los servicios públicos como tema de investigación*. II seminario de Investigación en Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Arte. ULA. Mérida. Venezuela.
- Marmot M, Wilkinson.R. *Social Determinants of Health*. Oxford University. Press. 1999. www.oup.com.
- Marín, E (1991) *Como hacer cooperativismo, empresas del futuro*. Medellín Coimpresos. <http://www.monografias.com>.
- Ministerio de Transporte República de Colombia (2005). Caracterización del transporte en Colombia. <http://www.monografias.com>.
- Ministerio del Poder Popular para la Salud. (2006). *Análisis de la situación de salud YOCO*. Municipio Valdez Estado Sucre.

- Molinero, A y Sánchez, I (1998). *Transporte público. Planeación, diseño, operación y Administración*. 3er edición. ICA. Ciudad de México.
- Mundo, J (2000). *El Sistema de transporte colectivo público urbano. Un enfoque integral de planificación y Gestión*. Trabajo de Ascenso a Asociado. Universidad Simón Bolívar. Caracas. Venezuela
- Ocaña.R, Mundo T,J y lusitana. J (1997). *Lineamientos generales para un sistema de transporte colectivo urbano*. Municipio libertador. Caracas. Venezuela.
- Sotelo, A. (1997). Análisis PROBES. *Un método para el análisis situacional y la formulación de estrategias*. ESTS-UNLP, La Plata, Argentina.
- Tamayo F, (2005). *Las infraestructuras de transporte en México, situación actual, necesidades y financiación*. <http://www.monografias.com>
- Vuchic, V (19819). *Urban public transportation. Systems and Technology*. Engleword Cliffs. New Jersey. Estados Unidos
- Unión Europea. (1999). *Cycle management training handbook*. Autor: Bruselas
- Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL 2003). *Manual para la elaboración de un proyecto factible*, pag 16-18.
- Zona Educativa del Estado Sucre. (2006). *Censo Educativo Estado Sucre*. Cumaná.

ANEXOS

ANEXO N° 1

Fig. N° 1: División Político Territorial del Municipio Valdez. Estado Sucre



ANEXO N° 2.

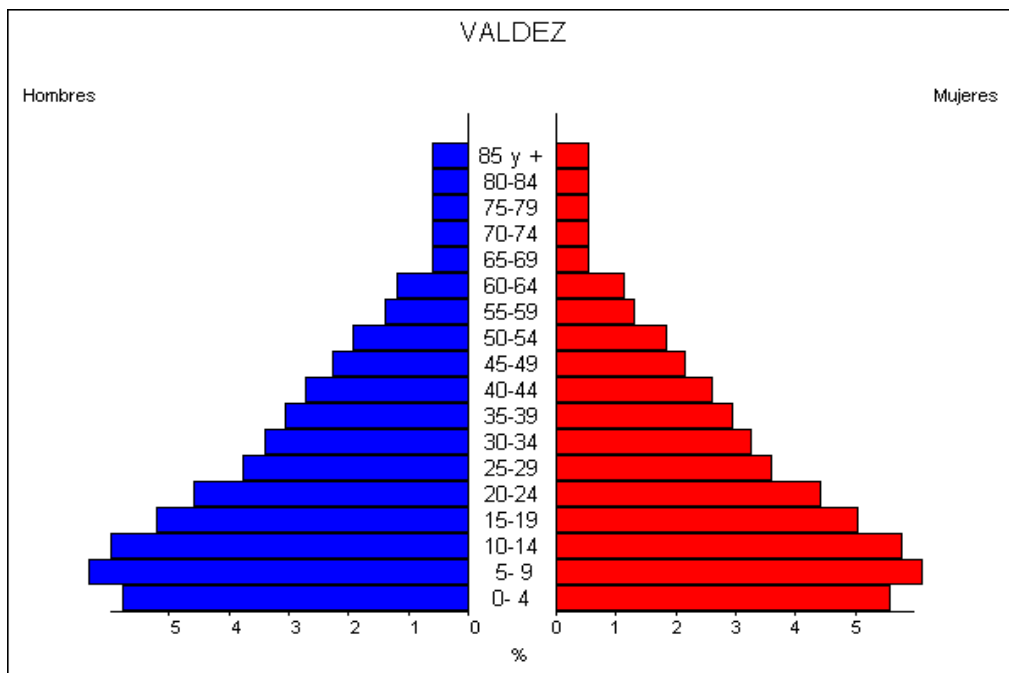
Tabla N° 1. Población Según Parroquia de Residencia. Municipio Valdez.. Estado Sucre. Año 2007.

PARROQUIA	POBLACIÓN FEMENINA	POBLACIÓN MASCULINA	POBLACIÓN TOTAL
Guiria	14081	14539	28620
Punta de Piedras	3207	3312	6519
Bideau	703	726.	1429
Cristóbal Colon	909	939	1848
Total Municipio	18900	19516	38416

Fuente: Dirección Regional de Epidemiología FUNDASALUD

ANEXO N° 3

Fig N° 2. Pirámide Poblacional Municipio Valdez. Estado Sucre. Año 2007.



ANEXO N° 4.

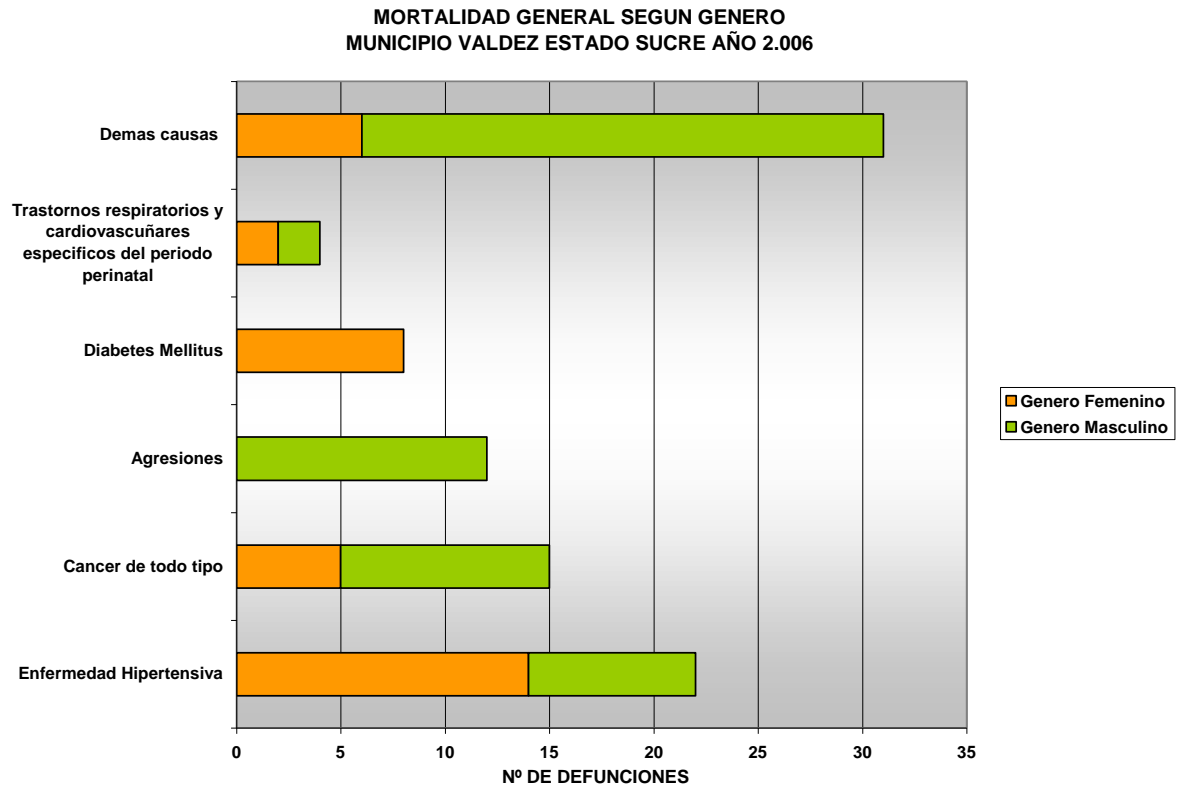


Figura N° 3. Mortalidad General. Según Género y Causas. Municipio Valdez. Estado. Sucre. Año 2006.

Fuente. Dirección Regional de Epidemiología. Fundasalud

ANEXO N° 5.

Priorización de Problemas Según Método de HANLON.
Municipio Valdez. Estado Sucre. Año 2007.

PROBLEMAS	CLASIFICACION	TOTAL	PRIORIZACION
EMBARAZO EN ADOLESCENTE	EDUCATIVO	150	I
FALTA DE VIVIENDA	ADMINISTRATIVO	150	II
EXISTENCIA DE VIH EN LA COMUNIDAD	EDUCATIVO	142	III
CONTAMINACION DE RIOS CON DESECHOS SÓLIDOS	EDUCATIVO	142	IV
ACUMULACION DE BASURA (CONTAMINACION)	EDUCATIVO	135	V
FALTA DE TRANSPORTE PUBLICO	ADMINISTRATIVO	135	VI
DEFICIT DEL SUMINISTRO DE AGUA POTABLE	ADMINISTRATIVO	120	VII
DISPOSICION INADECUADA DE AGUAS NEGRAS (FALTA Y DESBORDAMIENTO)	ADMINISTRATIVO	120	VIII
ESCUELAS CON INFRAESTRUCTURAS DEFICIENTES	ADMINISTRATIVO	112	IX
FALTA DE SANEAMIENTO AMBIENTAL DE LA LAGUNA DE OXIDACIÓN	ADMINISTRATIVO	102	X
DESBORDAMIENTO DE QUEBRADAS (EMBAULAMIENTO)	ADMINISTRATIVO	75	XI
ELEVADO INDICE DE MOSQUITOS POR ACUMULACION	EDUCATIVO	75	XII
DEFICIENCIA DEL SERVICIO ELECTRICO	ADMINISTRATIVO	60	XIII
DEFICIENCIA EN EL ASFALTADO DE CALLES (CALLES Y CARRETERAS EN MAL EDO)	ADMINISTRATIVO	60	XIV
FALTA DE CREDIBILIDAD Y CUMPLIMIENTO DE PDVSA CON LAS COMUNIDADES	EDUCATIVO	50	XV
FALTA DE INTEGRACION INTERINSTITUCIONAL Y COMUNIDAD	EDUCATIVO	45	XVI
PROSTITUCION	EDUCATIVO	45	XVII
DEFICIENCIA EN LOS RRHH DE SALUD (MEDICOS, ENFERMERAS)	ADMINISTRATIVO	40	XVIII
VENTA Y CONSUMO DE DROGAS	EDUCATIVO	40	XIX
DEFICIENCIA EN LA RECOLECCION DE BASURA	ADMINISTRATIVO	30	XX

ANEXO Nº 6.

Reuniones de Trabajo Con Voceros y Voceras de Los Concejos Comunales del Municipio Valdez. Estado Sucre. Año 2007



ANEXO N° 7.

Transporte Público en la Comunidad de Yoco. Municipio Valdez. Estado Sucre. Año 2007



ANEXO N° 8

Transporte Público en la Comunidad de Guiria. Municipio Valdez. Estado Sucre. Año 2007.



Medios Alternativos de Transporte, en la Comunidad de Guiria. Municipio Valdez. Estado Sucre. Año 2007.

