

CAPITULO III.

MARCO REFERENCIAL.

3.1.- ANTECEDENTES DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS EN MARACAIBO.

La historia ferroviaria de Maracaibo se remonta a 1884, cuando quedó inaugurado el primer tranvía de tracción animal que, partiendo desde la Plaza Baralt, llegaba hasta Los Haticos. Más tarde, se inauguró otro tramo a El Empedrao y su prolongación hasta El Milagro, poniéndose al servicio público en 1889. Con el tiempo, las líneas de tranvías de este tipo fueron cuatro: Los Haticos, El Milagro, Las Delicias y, de Los Haticos a La Arreaga.

A mediados de 1891, comienza a operar el tren de locomotoras a vapor de Bella Vista, que recorría desde el Mercado Principal hasta el final de Bella Vista, hoy la Plaza del Buen Maestro. Para 1916, se fundó la empresa "Tranvías de Maracaibo", la cual trajo los primeros tranvías eléctricos por fuerza de baterías, los cuales, para 1921, fueron sustituidos por los modernos tranvías eléctricos. La aparición de los vehículos a motor y otras muchas causas más, llevaron a la desaparición a este primer modo de transporte público.

Desde 1936 a esta fecha, el servicio de transporte público de la ciudad

se ha realizado, fundamentalmente, en autobuses y carros por puesto.

En 1973, se concluyó el estudio titulado "Tránsito Rápido para Maracaibo", realizado por la Oficina Ministerial del Transporte del entonces Ministerio de Obras Públicas, como trabajo preliminar para determinar la factibilidad de un sistema de transporte rápido y masivo de pasajeros para Maracaibo. En dicho estudio se reconoció la importancia que tiene para la ciudad un plan global de transporte a largo plazo, si ha de continuar siendo un centro urbano vital y dinámico en la región occidental de Venezuela. En sus conclusiones se recomendó la realización de un estudio integral de transporte, la adopción de un plan de desarrollo por etapas, con el objeto de proporcionar un servicio de transporte público acorde con la demanda y, planteó la conveniencia de la evaluación de inserción de un sistema de transporte rápido en los siguientes veinte años.

Por iniciativa de CORDIPLAN, en 1980, se concluyó el "Estudio para la Implementación de un Sistema de Transporte Masivo en Maracaibo", elaborado por la Corporación de Desarrollo de la Región Zuliana (CORPOZULIA). Entre sus recomendaciones se concluye que es procedente pensar que en la década de los ochenta se deben fijar las bases para implementar un sistema de transporte de alta capacidad y que la tecnología requerida corresponde a sistemas ferroviarios livianos.

En 1983, mediante Decreto Presidencial, se creó la Comisión Presidencial

de Transporte para la Ciudad de Maracaibo (CPTM), entre sus competencias y atribuciones se le encargan los estudios de tránsito, vialidad y transporte a ser incorporados al Plan Rector de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de Maracaibo, y los estudios de factibilidad de un sistema metropolitano de transporte para esta ciudad.

Dos años después, la CPTM presenta un Plan de Vialidad para el Área Metropolitana de Maracaibo ante el Concejo Municipal, incluyendo su respectiva Ordenanza; planteando a la Alcaldía del Municipio Maracaibo, como resultado conclusivo de los estudios realizados, la "Inserción y Desarrollo de un Sistema Guiado de Transporte Masivo en Maracaibo", proponiendo además la constitución de una Compañía, a los fines de institucionalizar adecuadamente la ejecución de proyectos y realizaciones para el establecimiento del referido sistema.

En 1993 se constituyó la Sociedad Mercantil METRO DE MARACAIBO, C.A. (METROMARA), con un capital suscrito de 200 millones de bolívares. Son accionistas de esta Empresa, la Alcaldía del Municipio Maracaibo con el 60% y la Gobernación del Estado Zulia con el 40%. METROMARA fue creada, fundamentalmente, para la promoción, diseño, construcción e instalación de las obras y equipos del Sistema de Transporte Guiado, Rápido y Masivo de Pasajeros para la ciudad de Maracaibo; el mantenimiento de sus equipos e instalaciones de superestructura y la operación, administración y explotación de tal Sistema. Estando estructurada por la Junta Directiva, Gerencia General,

Gerencia de Estudios y Proyectos, Gerencia de Construcción y Gerencia de Finanzas. (Ver Anexo No. 1)

METROMARA ha venido desarrollando el Proyecto de dicho sistema de transporte de acuerdo a la programación de sus actividades. El Anteproyecto de Ingeniería Básica de la Línea 1 del Sistema de Transporte Masivo para Maracaibo (STMM) y su viabilidad económica y financiera, que fue realizada por la Empresa PRAXIS CONSULTORES, ya fue concluida.

A partir de 1996, una vez realizada la definición de los métodos constructivos que se aplicaran en la Línea y la adecuación del Proyecto a los nuevos escenarios económicos del país, METROMARA inició la elaboración de los estudios básicos de Ingeniería, los cuales se concluyen en Mayo de 1998. En el año 1997 se inició el Proyecto de Ingeniería de Detalle de la Línea 1 del STMM, teniéndose prevista su terminación para el mes de septiembre de 1999. Asimismo, se comenzó la elaboración de los Criterios de Diseño y Especificaciones Funcionales del Sistema Integral de la Línea 1, previéndose su culminación a finales del mes de marzo de 1999.

3.2.- OBJETIVO DE METROMARA.

El objetivo principal del Proyecto es dotar a Maracaibo de un sistema de transporte seguro, cómodo, rápido, confiable, económico y contribuyente al mejoramiento ambiental urbano, que satisfaga las necesidades de demanda,

actual y futura de la ciudad.

3.3.- MISIÓN DE METROMARA.

Proyectar, construir y operar un sistema de transporte urbano de pasajeros, masivo, rápido, seguro, eficiente, confiable y confortable que satisfaga las aspiraciones de los usuarios y público en general.

3.4.- VISION DE METRO MARA.

Ser la empresa integradora del sistema de transporte público colectivo y a su vez consolidar su imagen por su contribución al desarrollo de la ciudad de Maracaibo y bienestar de la población, constituyendo un modelo de excelencia en la prestación de servicios.

3.5.- RELACIONES INSTITUCIONALES.

METROMARA ha suscrito Convenios de Cooperación Interinstitucional con diferentes Organismos. Así, se firmó un Convenio Genérico con la Universidad del Zulia (LUZ) y, en particular con las Facultades de Arquitectura, Ciencias Económicas y Sociales y Humanidades, así como también con la Universidad Cecilio Acosta, IMTCUMA, OMPU y el PDUL.

Se dispuso de la Asesoría y Asistencia Técnica de la Sociedad Francesa

de Estudios y Realizaciones de Transporte Urbano (SOFRETU), hoy denominada SYSTRA-SOFRETU, empresa filial de la Administración Autónoma de Transporte de París (RATP), fundamentalmente, como revisora de los estudios de demanda realizados por METROMARA y como asesora de los estudios de inserción de la Línea 1 del STMM.

En 1996, METROMARA suscribió un Convenio de Cooperación Interinstitucional a nivel nacional con la C.A. METRO DE CARACAS (CAMETRO) y, a nivel internacional, fue admitida como Miembro Principal de la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS). Asimismo, se está en proceso de suscribir un Convenio a nivel internacional con la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico, la cual desarrolla el Proyecto de Tren Urbano para el Área Metropolitana de San Juan, Puerto Rico.

En la actualidad, METROMARA se encuentra en proceso de suscribir un convenio de asesoría en el área financiera y de organización con el Instituto de Estudios Superiores en Administración (IESA).

3.6.- CARACTERISTICAS GENERALES

El Sistema de Transporte Masivo para la ciudad de Maracaibo está constituido por una red de cuatro líneas, designadas de la siguiente manera:

- **Línea 1:** Las Delicias - Sabaneta (Definitiva)

- Línea 2: La Limpia - 5 de Julio (En estudio)
- Línea 3: Universidad - Urbanización Coromoto (En estudio)
- Línea 4: Zona Industrial Norte - Zona Industrial Sur (En estudio)

La **Línea 1** se desarrolla en una longitud de aproximadamente 12.6 Km., incluyendo el acceso a patios y talleres, con un planteamiento inicial de 13 estaciones y un espaciamiento promedio de 900 m., entre ellas. Partiendo del norte, en la intersección de la Avenida Las Delicias con la Circunvalación 2, la Línea recorre esta Avenida hacia el sur hasta las adyacencias del Casco Central y, de allí, continúa por la Avenida Sabaneta hasta llegar, en su extremo suroeste, a la localización seleccionada de Patios y Talleres. En las estaciones terminales de la Línea se han tomado las debidas previsiones para posibles extensiones y servicios suburbanos, especialmente, en el extremo norte, en la Avenida Fuerzas Armadas.

En el área de influencia de la **Línea 1** se localizan, el 25% de la población urbana y el 49% de los empleos de Maracaibo. Asimismo, un 62% de esta población es cautiva del transporte público, vale decir, no dispone de otros modos para realizar sus viajes.

3.7.- PLAN DE ACCIÓN.

El Plan General de Acción de METROMARA comprende las actividades que reflejan las políticas de ejecución del Proyecto, acordadas por la Junta

Directiva de la Compañía. La realización de ellas requiere de la coordinación e interacción de las áreas del sector operativo de METROMARA, y tendrán la orientación de dos principios rectores:

- Los proyectos proveerán la ingeniería suficiente para la realización del proceso de licitaciones. Los detalles de ingeniería estarán a cargo de los proveedores e instaladores de equipos y de los constructores de obras civiles, quienes realizarán sus diseños de acuerdo a las Normas de Proyecto y Especificaciones Generales elaboradas al efecto por METROMARA.

- Los proyectos de la **Línea 1** serán ejecutados de acuerdo a las Etapas constructivas establecidas para la misma:

- Primera Etapa:

⇒ Patios y Talleres (aproximadamente 10 Has.).

⇒ Tramo Sabaneta: Estación Altos de La Vanega - Estación Libertador. (6,3 Km.).

- Segunda Etapa:

⇒ Tramo Las Delicias: Estación Libertador- Estación Delicias Norte (6 Km.).

⇒ Las principales actividades inmediatas son: elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalles de la **Línea 1**, **Etapas 1** y 2; gestiones para el

financiamiento del Proyecto; compatibilización de requerimientos del STMM con el Plan de Desarrollo Urbano Local (PDUL); sustentabilidad urbana del Proyecto de la **Línea 1**; tramitación para afectación de áreas y terrenos en márgenes de la **Línea 1** e, inicio de construcción de obras civiles correspondientes a la **Etapa 1**, comenzando con las de Patios y Talleres.

Las metas específicas propuestas para el periodo 1998- 2001 son las siguientes:

⇒ 1998:

- Ejecución de la explanación de Patios y Talleres.
- Conclusión del proyecto del acceso a Patios y Talleres, expropiaciones, licitación e inicio de construcción.
- Conclusión del proyecto de edificaciones, licitación e inicio de construcción.

⇒ 1999:

- Conclusión del proyecto de obras civiles del tramo Sabaneta.
- Inicio del proyecto del tramo Las Delicias.
- Licitación del Sistema Integral.

⇒ 2002:

- Recepción de los primeros trenes, pruebas operacionales.
- Conclusión del proyecto de obras civiles del tramo Las Delicias.

⇒ 2003:

- Pruebas operacionales e inicio de operación comercial del conjunto Sabaneta.