



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA EXPERIMENTAL LIBERTADOR
INSTITUTO PEDAGÓGICO RURAL "GERVASIO RUBIO"

**ESTRATEGIAS PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL FLUJO VEHICULAR
ADUANERO EN LA FRONTERA COLOMBO VENEZOLANA**

Rubio, octubre de 2013



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA EXPERIMENTAL LIBERTADOR
INSTITUTO PEDAGÓGICO RURAL “GERVASIO RUBIO”

**ESTRATEGIAS PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL FLUJO VEHICULAR
ADUANERO EN LA FRONTERA COLOMBO VENEZOLANA**

Trabajo de Grado presentado como requisito parcial para optar al título de
Magister en planificación Global

Autor: Jackson Zambrano

Tutor: Carlos Mendoza

Rubio, octubre de 2013



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA EXPERIMENTAL LIBERTADOR
INSTITUTO PEDAGÓGICO RURAL "GERVASIO RUBIO"
SUBDIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO
COORDINACIÓN GENERAL DE POSTGRADO

APROBACIÓN DEL TUTOR

Por la presente hago constar que he leído el Proyecto del Trabajo de Grado (Tesis de Maestría), presentado por el Ciudadano, Jackson Zambrano, para optar al Grado de Magister en Planificación Global; cuyo título tentativo es: **ESTRATEGIAS PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL FLUJO VEHICULAR ADUANERO EN LA FRONTERA COLOMBO VENEZOLANA**, y, acepto asesorar al estudiante, en calidad de Tutor, durante la etapa del desarrollo de la Tesis hasta su presentación y evaluación.

En la Ciudad de Rubio, a los diez (10) días del mes de octubre del año 2013.

MSc. Carlos Mendoza

C.I: _____

INDICE GENERAL

	pp.
RESUMEN.....	iii
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO	
I. EL PROBLEMA.....	3
Planteamiento del Problema.....	3
Objetivos de la Investigación.....	10
Objetivo General.....	10
Objetivos Específicos.....	11
Justificación e importancia.....	11
II. MARCO REFERENCIAL.....	13
Antecedentes del Estudio	13
Bases teóricas.....	17
Bases legales.....	25
III. MARCO METODOLÓGICO.....	36
Naturaleza del Estudio.....	36
Fases del Estudio.....	37
Definición y operacionalización de las variables.....	39
Población y Muestra.....	43
Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.....	44
Técnicas de análisis.....	45
IV. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	46
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	59
Conclusiones.....	59
Recomendaciones.....	60
VI. LA PROPUESTA.....	62
Presentación.....	62
Objetivos.....	63
Factibilidad.....	64
Sistematización.....	65
REFERENCIAS.....	71
ANEXOS.....	74

A	INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.....	75
B	MAPA SATELITAL E IMAGÉNES DEL ÁREA DE ESTUDIO.....	80



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA EXPERIMENTAL LIBERTADOR
INSTITUTO PEDAGÓGICO RURAL “GERVASIO RUBIO”

ESTRATEGIAS PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL FLUJO VEHICULAR ADUANERO EN LA FRONTERA COLOMBO VENEZOLANA

Autor: Jackson Zambrano

Tutor: Carlos Mendoza

Fecha: Octubre, 2013

RESUMEN

La investigación se desarrolla con el objetivo primordial de proponer estrategias para la optimización del flujo vehicular aduanero en la frontera colombo venezolana. Caso de Estudio: Cúcuta-San Antonio Del Táchira. Para el logro de propósito general, se plantean como objetivos específicos: diagnosticar las necesidades del área de estudio para la optimización del flujo vehicular aduanero; realizar un análisis interno y externo sobre el flujo vehicular actual en la frontera colombo venezolana; determinar la factibilidad de estrategias para la optimización del flujo vehicular en la frontera colombo-venezolana; y, diseñar estrategias para la optimización del flujo vehicular Aduanero en la frontera colombo venezolana Cúcuta-San Antonio Del Táchira. El proceso metodológico se llevo a cabo desde el paradigma cuantitativo, en la modalidad de proyecto factible y de tipo de investigación descriptiva con un diseño de campo, donde se elaboraron dos instrumentos (uno dirigido a 33 ciudadanos comunes, contentivo de 9 ítems y otro dirigido a 16 autoridades locales y miembros de las organizaciones públicas y privadas del área de estudio, contentivo de 20 ítems), de tipo Lista de Cotejo o preguntas dicotómicas (SI-NO) para determinar la presencia o no de las variables objeto de estudio. Los resultados permitieron reconocer que el flujo vehicular aduanero es deficiente por diversos factores como las señalizaciones de transito, la falta de vías alternas, la lentitud de los procesos administrativos aduanales y la falta de políticas y proyectos para mejorar el flujo vehicular. Por lo tanto, se plantea la propuesta de acción para tratar de solventar la problemática.

Descriptor: flujo vehicular aduanero, congestionamiento vial, aduanas, eje fronterizo.

INTRODUCCIÓN

La realidad fronteriza en cuanto al tránsito vehicular aduanero, con respecto a la presencia de los responsables de dicha movilización, debe estar a la expectativa de lo que sucede en su área de trabajo que empieza en el Puente Internacional Simón Bolívar, que es donde se inicia la zona primaria finalizando dicha zona en la alcabala de Peracal, dado que estos espacios son importantes para la comunidad, transportistas de carga pesada y vehículos particulares y todas los ciudadanos que visitan la frontera a diario.

A pesar de la gran importancia que tiene estas vías que presentan un gran congestionamiento por falta de estrategias viales, en donde pocas veces los entes gubernamentales hacen caso omiso a los proyectos presentados para alguna solución que mejore el beneficio para las presentes y futuras generaciones que trabajaran, estudiaran, vivirán en esta frontera que es catalogada como la más caliente o viva de Latinoamérica, facilitando los trayectos a donde se dirijan los ciudadanos en tiempo record evitando los colapsos de las vías.

Es evidente que la vía actual fue construida hace más de cincuenta años en donde la producción era muy baja, las importaciones y exportaciones no era de tanta envergadura y la población de aquel entonces no era mayor como lo es hoy en día en donde han tenido un crecimiento de modo muy rápido en las últimas dos décadas trayendo como consecuencia el congestionamiento vehicular.

Por lo antes expuesto y dando respuesta del diagnóstico por parte del investigador de encontrar una infraestructura vial en mal estado propone: Diseño de Estrategias para la optimización del Flujo Vehicular Aduanero en la Frontera Colombo Venezolana (San Antonio del Táchira). Con base a lo planteado, se diseña metodológicamente la propuesta en la modalidad de un proyecto factible de carácter descriptivo, con un diseño de

campo, respaldada por un proceso de investigación cuantitativa; basada esta investigación en un estudio de seis capítulos.

El capítulo I: se plantea el problema, evidenciando sus causas y consecuencias, respaldadas con fundamentaciones bibliográficas e infiriendo lo casuístico, la formulación del problema y los objetivos, también se justifica por su importancia en el aporte teórico, esta va dirigida a la gerencia del Seniat, GNB, transportistas y transeúntes.

El capítulo II el marco teórico estructurado con los antecedentes de la investigación, las bases teóricas, para describir la gestión de los gerentes y directores de las diferentes instituciones del gobierno.

Así también la definición y operacionalización de las variables

El capítulo III, responde al marco metodológico, diseño y tipo de investigación, procedimientos metodológicos, población, muestra, recolección de datos validez, confiabilidad y análisis de datos

El Capítulo IV: el análisis e interpretación de los resultados. Capítulo V: Las Conclusiones y Recomendaciones y el Capítulo VI: La Propuesta.

CAPITULO I

El Problema

Planteamiento del problema

En las últimas cinco décadas del siglo XX, los fenómenos de integración se han hecho mucho más comunes. Características más actuales del mundo, como son la creciente globalización sobre todo en la década del 90, acompañado del predominio de un modelo económico de libre mercado el cual se nutre del intercambio entre los Estados-nación, ha hecho necesario adoptar medidas tendientes a mejorar la posición negociadora frente a otros Estados. Esto último se ha logrado por medio de los procesos de integración regional, que permiten a los países negociar como bloque. Los casos más conocidos en la actualidad son: MERCOSUR (Mercado Común del Sur), NAFTA(Tratado de libre comercio de América del Norte) y la UE (Unión Europea).

Cabe destacar por sobre todos los procesos de integración conocidos, el caso de la Unión Europea, el cual ha llegado mucho más allá de un aspecto sólo económico. Se ha creado toda una institucionalidad supranacional, con atribuciones en materias políticas, jurídicas, de defensa, sociales y económicas. La formación de este tipo de bloques nace básicamente de una necesidad funcional, en que cada uno de los Estados que decide integrarse a un bloque, lo hace porque ve en ello una oportunidad de aumentar el bienestar de sus ciudadanos o simplemente por una cuestión de interés nacional.

Es por esta razón que, se ha optado por analizar los procesos de integración desde la perspectiva que nos entrega la teoría funcionalista de

las relaciones internacionales, la cual parte del supuesto de la incapacidad del estado moderno de satisfacer las cada vez más complejas necesidades de interés nacional. Para colmar esa carencia, propone la creación paulatina de una red de organizaciones internacionales que irían asumiendo la gestión de sectores concretos (agricultura, energía, defensa, por ejemplo). Se gestaría así un sistema territorial de transacciones, encargado de satisfacer con la colaboración de los gobiernos estatales las necesidades de los ciudadanos.

En ese sentido, Díaz y Romero (2008):

Surgiría entre los Estados, la conciencia de estar vinculada a los demás por una red cada vez más densa de intereses en común. De este modo se produciría una paulatina transferencia de las lealtades desde los estados hacia las distintas organizaciones supranacionales. Mediante este método, y a partir del desarrollo de la conciencia de las ventajas de la cooperación internacional, se eliminarían las actitudes ultra nacionalistas irracionales que según el funcionalismo son las causantes de los conflictos internacionales violentos. (p.166).

Según esto, el transporte en todo el mundo se ha convertido en una actividad estratégica para conectar gente, ciudades y regiones. Es el hilo conductor que une todos los nudos de la moderna red de la economía mismo tiempo, el sector transporte enfrenta severos impedimentos que amenazan su desarrollo potencial. El aumento del tráfico en las rutas y en la demanda de transporte lleva a situaciones de congestión, demoras, accidentes y problemas en el entorno. Estos problemas no están restringidos sólo a carreteras y tráfico de autos ya que el crecimiento económico parece generar niveles de demanda que exceden la capacidad de las instalaciones de la mayoría de los transportes.

Ahora bien, el Instituto para la integración de la Infraestructura Regional Latinoamericana (2012):

Los pasos de frontera son espacios geográficos de intersección de los flujos de personas, vehículos y mercancías, que salen del territorio de un país e ingresan al otro, cumpliendo con una serie

de controles y trámites administrativos aplicables de acuerdo con la normatividad interna de cada país, así como con las normas supranacionales o acuerdos específicos que para ello establezcan los países involucrados. (p. s/n).

Es así, como ha pasado mucho tiempo con pobres planes de transporte o sin ellos. Dado que los recursos son limitados, el esfuerzo de tomar decisiones cuidadosas se orientará a maximizar las ventajas de la provisión de nuevos modos de transporte mientras se minimizan sus costos monetarios y sus efectos colaterales no deseados. Un sistema de transporte gana oportunidades; un sistema altamente congestionado o pobremente conectado restringe opciones y limita el desarrollo económico y social.

Uno de los problemas más importantes que afectan a la oferta de transporte es la congestión. Este es un término difícil de definir. La congestión aparece cuando los niveles de demanda se acercan a la capacidad de las instalaciones y el tiempo requerido para usarlas (viajar a través de ellas) crece por sobre el tiempo promedio necesario en condiciones de demanda normal. En el caso de la infraestructura de transporte la inclusión de un vehículo adicional genera demoras suplementarias para el resto de los usuarios además de un número de efectos colaterales o concomitantes asociados con la producción de estos servicios: accidentes, polución y degradación

Para ilustrar la afirmación anterior, se puede, representar una función de costos, que incluye el valor monetario del tiempo de viaje, con el flujo de vehículos. Puede notarse que el aumento en costos por un vehículo adicional hace que la demora para todos los usuarios sea mayor con altos niveles de tránsito que con bajos.

Hay políticas tradicionales para manejar los problemas de congestión, por ejemplo, incentivos basados en el mercado (precios en la ruta), medidas regulatorias o desarrollos tecnológicos (tecnología en los vehículos, mejoramiento en ciertos modos, etc.) pero en este artículo se va a incursionar en propuestas específicas que tienden a disminuir la

incertidumbre, vía información, pero no se incluirán en el análisis beneficios y costos sociales.

Es así, como uno de los síntomas en cuanto al flujo vehicular, está ligado a las demoras en el tráfico, que conllevan a ser más costosas en el sector de cargas. Los camiones son desproporcionadamente afectados por la congestión de tráfico en relación con los vehículos privados. Por lo tanto, y con relación a lo anterior, se presentan aspectos institucionales no sólo en la regulación y control del funcionamiento del Sector por parte del sector público, sino también se estima conveniente señalar la institucionalidad de las empresas que ofrecen los respectivos servicios, toda vez que de la calidad y amplitud de ella cabe esperar mejoras sustantivas en la operación futura del transporte regional.

Es muy importante destacar que el nuevo Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carreteras es un instrumento más completo y moderno que el que está actualmente vigente, ya que, además de actualizar muchas normas anteriores, incorpora otras cuyas ausencias dificultaban y demoraban innecesariamente el tránsito regional. Otro avance importante es la aprobación de un conjunto de Normas a ser aplicadas en todos los países de la Región. Una de las Normas de mayor trascendencia es la correspondiente a la fijación para todos los países de la Región de nuevos pesos máximos admisibles totales y por ejes de los vehículos pesados.

Ello, por cuanto así se moderniza la norma actualmente vigente, se permite el uso continuo de camiones modernos, y con ello, disminuirá los costos de operación del transporte por carretera. Los valores propuestos en la Norma sobre Pesos y Medidas están acordes con los avances tecnológicos en materia automotriz, y su adopción permitirá homogenizar los criterios ya referidos sobre diseños y transporte pesado. También cabe esperar ahorros de costos globales, toda vez que estos límites admisibles están bastante próximos a los óptimos, validos en países de características económicas similares a los centroamericanos.

En Venezuela, se inicia con una nueva fila para que el camión se presenten el SENIAT, hacer paso por báscula y esperar a tener la autorización para seguir a una almacenadora general de depósito, lugar donde debe permanecer la mercancía mientras se hace el trámite de importación y las inspecciones de carga necesarias para ingresar a territorio Venezolano.

El proceso de importación en Venezuela lleva un poco más de tiempo, solo en procesos de inspecciones necesarias requeridas tanto por SENIAT como por CADIVI pueden tardar de 3 a 5 días, el lapso puede ser mayor si entra la carga en fin de semana. Dentro de las causas de esta demora, puede atribuirse la diferencia en los sistemas informáticos aduaneros: Mientras Venezuela trabaja con SIDUNEA (sistema antes utilizado por Colombia) la Aduana Colombiana trabaja con SYGA.

Una de las fortalezas que contribuyen al mayor intercambio entre dos países, es su proximidad geográfica. Un ejemplo de ello, en el caso Colombiano lo constituye el comercio con Venezuela, como segundo socio comercial. En el 2004 reflejando más de USD 1.623 millones de exportación y USD 1.030 millones de importación. La vecindad hace que del transporte por carretera, sea el modo utilizado por excelencia para las exportaciones con el 72% y alrededor de 876 mil toneladas de las cuales el 85% se movilizan por la frontera con Cúcuta.

Un transporte entre países fronterizos especialmente, debe ser ágil, eficiente, alejado de sobre costos por operaciones innecesarias y estar dotado de la infraestructura que apoye y facilite la operación y los controles. La situación del transporte internacional por carretera con Venezuela, que ha presentado etapas críticas en algunos momentos, ha sido analizada por diversos estamentos y sujeta a múltiples recomendaciones.

En la mayoría de los casos la problemática es muy bien conocida por las empresas transportadoras como responsables de la buena ejecución del

contrato de transporte, pero tal vez no tan familiarizada para los exportadores. De acuerdo con lo anterior, Carreño (2011) expresa que:

La problemática del flujo vehicular aduanero dificulta el desenvolvimiento y cumplimiento de los acuerdos contraídos con las empresas que subcontratan sus servicios, ya sea por demoras en sus procesos, o simplemente por no tener la capacidad para responder a lo acordado, incumpliendo directamente con lo previsto, lo cual ha resultado para algunas en el fracaso y cierre de sus operaciones. (p. 11).

En correspondencia con lo anterior, para transmitir al sector exportador, de manera objetiva la secuencia operativa y problemática que se presenta a las mercancías de exportación en el cruce fronterizo y ofrecer algunas recomendaciones a los exportadores que permitan agilizar el proceso- Proexport Colombia realizó un viaje exploratorio - a través Carlos Giraldo DIC y Luz Helena Alonso Asesora de la Subdirección de logística- quienes hicieron el seguimiento a un contenedor desde la salida del depósito en Cúcuta hasta su llegada a la autoridad del SENIAT en San Antonio del Táchira, Venezuela. “En ciudades, el proceso de Exportación se inicia en Cúcuta.

Allí la carga queda almacenada en un depósito general o en Zona Franca en tanto se tienen los documentos completos: Mandato aduanero, Nuevo Rut, autorización a la SIA, Factura comercial, Lista de empaque (si se requiere), Certificado de Origen (para la importación en Venezuela), Vistos Buenos (si requiere): Invima, ICA, Estupefacientes, más los documentos que por su parte exigen al importador en Venezuela como son el AAD (autorización de las divisas ante el Cadivi) allí se realiza el primer aviso ante la aduana Colombiana y sale el contenedor del depósito”

El traslado del contenedor hasta a un Km. antes del puente Simón Bolívar o Puente Santander, Vía Ureña tarda 35 minutos, (233% más de lo que tarda un vehículo normal) Sin importar que ya tengan documentos listos, el camión debe parquearse en las laderas de la carretera y esperar a que los tramitadores de la empresa transportadora presenten los documentos

suministrados previamente por la Sociedad de Intermediación Aduanera (SIA), que realizó el trámite de exportación, ante la DIAN y de estampanera les notifiquen que ya pueden pasar con el segundo aviso hacia Venezuela.

Hasta el momento, se presentan varias situaciones, la primera, no hay un sitio para que los camiones esperen, lo cual ocasiona congestión vehicular producido no solo por los camiones sino por los autos particulares. Son largas y demoradas las filas, dependiendo de la hora, a eso de las 8:30 de la mañana la fila de carros es mayor. Todos los vehículos quieren llegar antes de las 11:00, ya que a partir de esta hora y hasta la 1:30 PM aproximadamente, se detiene el recibo de documentos por parte del SENIAT, por ser esta la hora de almuerzo. Así las cosas, la falta de homologación de horarios para trabajo en las dos Aduanas, ocasionan lucro cesante a los transportadores y sumado a ello la falta de un lugar de parqueo transitorio se constituye en uno de los puntos críticos para el paso de frontera.

Cabe destacar que la Aduana Principal de San Antonio del Táchira es la puerta abierta donde pasa la gran mayoría de transporte pesado entre los dos países, lo que trae como consecuencia el congestionamiento vehicular a lo largo de las vías principales de la antes mencionada ciudad. En esta aduana Según datos de la división de operaciones se contabilizan entre 250 a 300 gandolas diarias lo que obstruye el paso en la entrada y salida de la mencionada aduana.

Según Teres (2012), Presidente de la cámara de comercio de Ureña en entrevista para el periódico regional "La Nación" explico lo siguiente:

...el Gobierno nacional debe impulsar a la menor brevedad, con su homólogo de Colombia, un acuerdo binacional en materia comercial que permita a los empresarios de ambos países contar con un instrumento jurídico debidamente reglamentado, y no sujeto a cambios por la "interinidad" en que se encuentra el país, ante su salida de la Comunidad Andina de Naciones, CAN. (p. A-3).

Según esto, es muy importante, que el Gobierno centre sus ojos en el área de frontera, y que invierta en ella en materia de infraestructura vial e

industrial, para mejorar las actuales condiciones que tiene la población de la frontera, la cual no posee obras de interés en materia de desarrollo, lo que a su criterio ha contribuido al congestionamiento vial y deterioro del intercambio binacional.

De acuerdo con la problemática planteada, esta investigación se encamina hacia proponer estrategias para la optimización del flujo vehicular aduanero en la frontera colombo venezolana. Caso de Estudio: Cúcuta-San Antonio Del Táchira. De lo antes expuesto surgen las siguientes interrogantes. ¿Qué necesidades tiene el área de estudio para la optimización del flujo vehicular aduanero? ¿Cuál será la problemática del flujo vehicular desde lo interno y lo externo? ¿Qué viabilidad tendrán las estrategias para la optimización del flujo vehicular aduanero? ¿Cuáles estrategias se pueden diseñar para la optimización del flujo vehicular Aduanero en la frontera colombo venezolana Cúcuta-San Antonio Del Táchira?

Objetivos de la investigación

Objetivo General

Proponer estrategias para la optimización del flujo vehicular aduanero en la frontera colombo venezolana. Caso de Estudio: Cúcuta-San Antonio Del Táchira.

Objetivos Específicos

1. Diagnosticar las necesidades del área de estudio para la optimización del flujo vehicular aduanero.
2. Realizar un análisis interno y externo sobre el flujo vehicular actual en la frontera colombo venezolana.
3. Determinar la factibilidad de estrategias para la optimización del flujo vehicular en la frontera colombo-venezolana.

4. Diseñar estrategias para la optimización del flujo vehicular Aduanero en la frontera colombo venezolana Cúcuta-San Antonio Del Táchira.

Justificación e Importancia

De acuerdo a las nuevas tendencias mundiales del desarrollo e integración entre países vecinos se hace necesaria la búsqueda de alimentos que propicien la interacción entre ciudadanos bajo una premisa que permita la convivencia bajo un ambiente confortable, de forma tal que proporcione condiciones óptimas de bienestar individual y colectivo, es por esto que en la presente investigación se convertirá en una herramienta capaz de mejorar la calidad de vida de la colectividad y de los habitantes de las zonas anexas de la Avenida Venezuela de San Antonio del Táchira como de los conductores que transitan a diario la frontera más viva de América latina.

Así pues, la importancia de la presente investigación, relacionada con diseñar estrategias para la optimización del flujo vehicular Aduanero en la frontera colombo venezolana Cúcuta-San Antonio Del Táchira, esto conlleva al estudio teórico de la importancia de la planificación estratégica, el ordenamiento territorial y la administración gerencial para la optimización del flujo vehicular, asimismo, el conocimiento de la realidad problemática y su interrelación con diversos factores que influyen en la misma.

Desde una visión práctica, se busca la integración de estrategias que consoliden un mejor flujo vehicular aduanero, logrando así, las participaciones de los diversos entes tanto públicas, privadas, sociales y comunitarias en la resolución de problemas que afectan a la colectividad, por tal motivo, es imprescindible la generación de acciones contundentes encaminadas a la solución práctica de los problemas estudiados.

Desde la dimensión metodológica, se plantea el estudio como un elemento primordial de la relación investigador - objeto de estudio, debido a la relevancia investigativa del mismo, debido a que se desarrollan procesos

metodológicos acordes con los objetivos propuestos en el estudio, asimismo, se elaboran instrumentos para la recolección de la información, que pueden convertirse en herramientas para otros investigadores que se preocupan por indagar la problemática presentada, pero en diferentes contextos sociales, culturales y económicos.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes

La internacionalización del capital en el espacio fronterizo Táchira-Norte de Santander, genera situaciones económicas, políticas, culturales e ideológicas que afectan su dinámica espacial, por tanto, se presentan investigaciones anteriores, que tienen relación con el objeto de estudio actual.

Barrios (1999) realizó su estudio sobre: El espacio fronterizo Táchira-Norte de Santander. La autora, expresa que la dinámica fronteriza juega un papel importante en este proceso de integración que se viene adelantando en el contexto del pacto andino del grupo de los tres y de la comunidad del Caribe (CARICOM) por el gran potencial humano y natural del mismo ante este proceso la preocupación la constituye la falta de política de fronteras con visión del desarrollo regional que establezca las condiciones necesarias para estimular y permitir el acceso de productos regionales a los mercados internacionales, en función de ventajas de localización, obtención de materias primas, mano de obra o infraestructura de servicios sociales y de apoyo a la producción.

La investigación genera un aporte significativo para el estudio, debido a que, se determina la dinámica fronteriza y cuáles son las condiciones necesarias desde el punto de vista político y económico para el desarrollo de los procesos aduanales que conlleven al mejoramiento de los mercados nacionales e internacionales.

Por su parte, Blanco (2002) planteó la investigación sobre: Impacto del Proceso de Integración Económica Colombo-venezolana en el Sector industrial a partir de 1992 (Eje San Antonio-Ureña-Aguascalientes). El

autor, realiza un estudio empírico para evaluar los efectos de la integración en el parque industrial del eje fronterizo señalado. El trabajo comprende una revisión del sector industrial, de sus posibilidades de exportación, del estado de la infraestructura y los servicios, de las inversiones y las facilidades crediticias, transferencias tecnológicas, alianzas estratégicas, adquisición de insumos, aparición de nuevos mercados e instalación y cierre de industrias. Este trabajo recoge los resultados obtenidos de la aplicación de 120 encuestas a pequeñas y medianas empresas fronterizas seleccionadas de un universo de 455 establecimientos manufactureros que se encuentran en el eje mencionado. Aunque este eje industrial se encuentra del lado venezolano de la frontera, el 53.3% de los empresarios entrevistados es de esta nacionalidad y el 44.1% restante son empresarios colombianos.

En cuanto a la investigación realizada por Blanco, la misma se consolida como un antecedente valioso para reconocer la capacidad industrial del eje fronterizo Táchira-Norte de Santander, de allí que, la importancia del flujo aduanal recae notablemente en dichas organizaciones públicas y privadas que prestan servicios de calidad a los países de la región.

Álvarez de Flores (2004) desarrollo un estudio sobre: La integración Fronteriza Colombo-venezolana. Situación y Perspectiva. La Autora presenta una visión según la cual, en la constitución de espacios de integración entre Venezuela y Colombia, países con trayectoria integracionista de larga data, las relaciones históricas, geográficas, comunicacionales y comerciales actúan a favor del reforzamiento de las Relaciones binacionales y fronterizas. Ambos países han establecido un esquema de soluciones imaginarias, solidarias y colaborativas, privilegiando la cooperación sobre el conflicto a fin de dar respuesta a distintos problemas comunes. A partir del análisis de la región fronteriza de los Estados Táchira (Venezuela) y Norte de Santander (Colombia), se plantea que por sus potencialidades naturales, vínculos históricos, geográficos y culturales y su posición geoestratégica, esta región

puede llegar a ser un ejemplo de integración binacional, andina y latinoamericana.

Con relación a la investigación anterior, la Autora desarrolla el estudio tomando en consideración las problemáticas que han ocurrido en materia económica en los países fronterizos, es decir, Colombia y Venezuela, aunque también reviste la importancia de la ubicación geográfica estratégica que tienen los dos países para la economía latinoamericana.

También, Morales Manzur (2005) realiza su investigación sobre: La Integración Fronteriza Colombo-venezolana y sus Limitaciones: Propuestas Político-económicas para Maximizar el Proceso. El autor afirma que en América Latina, uno de los aspectos más urgentes, pero más difíciles de concretar, ha sido el de la integración fronteriza. Ello se debe al escaso desarrollo que presentan esas zonas, unido a una multiplicidad de aspectos políticos, económicos y sociales. Así, por ejemplo, en el marco de la integración colombo-venezolana, no obstante los avances de los últimos años y la pertenencia de ambos países a la Comunidad Andina, persisten graves limitaciones que requieren la definición de estrategias políticas y económicas para hacer más viable, en la praxis, el proceso.

La superación a corto, mediano y largo plazo de los problemas de congestión y deterioro que presenta la red vial en la frontera, impactara positivamente en las relaciones de vecindad colombo-venezolanas. El presente proyecto factible se ha realizado mediante la investigación, basada en la revisión bibliográfica y en la opinión de los actores inmediatos. El enfoque adoptado consiste en los lineamientos establecidos sobre la gerencia estratégica de Fred David, asumiendo el tramo vial como una organización influenciada por sus factores internos y externos; logrando finalmente la selección de estrategias, la fijación de metas, el establecimiento de tácticas a juicio del investigador.

El estudio desarrollado por Morales Manzur, se convierte en un elemento clave para relacionarlo con la investigación que se plantea, debido

a que el mismo toma en consideración los factores internos y externos que influyen en el flujo vehicular de la zona fronteriza colombo-venezolana, donde establece la urgente necesidad de mejorar la red vial de dicho eje, para evitar el congestionamiento vehicular.

Desde el punto de vista local, Carreño (2011) desarrollo su investigación titulada: Plan estratégico-logístico para la comercialización de productos de consumo humano en procesos de declaración en tránsito aduanero internacional (DTAI) desde zonas francas de Colombia para Venezuela. (caso aduana principal san Antonio del Táchira). Partiendo de la diversidad de necesidades que la economía internacional plantea, la presente investigación tiene como objetivo primordial proponer un plan estratégico-logístico para la comercialización de productos de consumo Humano en procesos de declaración en tránsito aduanero internacional (DTAI) desde zonas francas de Colombia para Venezuela. (Caso Aduana Principal San Antonio del Táchira); ante las realidades que presenta la comercialización de productos de consumo humano, hoy día, la burocracia administrativa influye notablemente en los procesos de declaración de transito aduanero internacional, lo que trae como consecuencia algunas situaciones desagradables en el cumplimiento de entrega de mercancías provenientes de Colombia.

Ahora bien, el estudio se desarrolló desde el punto de vista cuantitativo, en la modalidad de proyecto factible y de tipo de investigación descriptiva, teniendo una muestra para la aplicación del instrumento tipo escala de Likert con 5 opciones de respuesta: Siempre, casi siempre, algunas veces, casi nunca y nunca; y constituido por 17 ítems que se aplicó a una muestra representativa de 60 empresas que prestan servicios de comercialización de productos de consumo humano provenientes de Colombia que ingresan por la Aduana principal de San Antonio del Táchira. De acuerdo a los resultados obtenidos, se propuso un plan estratégico – logístico para solventar las

necesidades de dichas empresas en el área de comercialización de productos.

Las investigaciones que se plantean se fundamentan como base para el desarrollo de acciones esclarecer la importancia que tiene mejorar el flujo vehicular, partiendo de la realidad socioeconómica de la frontera, en tal sentido, el estudio de la dinámica fronteriza está íntimamente relacionado con los aspectos esenciales de la problemática que se plantea en esta investigación, es decir, el congestionamiento vehicular.

Bases Teóricas

Como sustento para la presente trabajo se tomaron en cuenta las variables que se manejaron para esta investigación las cuales son referidas al diagnóstico, análisis interno y externo, elaboración de estrategias lo cual se aplica en los temas de gerencia y la gestión administrativa, planificación, el control, ordenamiento territorial, la organización, la planificación estratégica.

La Gerencia y la Gestión Administrativa

La complejidad en el contexto de los entes gubernamentales encargados del bienestar de la comunidad ha hecho caso omiso a muchas de las necesidades presentadas. La función gerencial del gerente, se sabe que es trascendental y que su gestión va a ser determinante en el logro de los objetivos establecidos en una organización de acuerdo con los planteamientos de Chiavenato (2006), donde cita que: "...la gerencia se refiere a las organizaciones que efectúan actividades de planificación, organización, dirección y control a objeto de utilizar sus recursos humanos, físicos y financieros con la finalidad de alcanzar objetivos, comúnmente relacionados con beneficios económicos" (p.146).

Es evidente que la planificación en las instituciones, es un proceso que está regido por una serie de principios que sirven de eje central para direccionar los cambios o intervenir los problemas a resolver

El citado autor (ob. cit) expresa que las fases de la gestión administrativa son:

1. Planificación: constituye un proceso esencial para el gerente, pues todos sus actos están dirigidos a la acción. 2. La organización: es una función de la administración y de la gerencia que constituye el arreglo de las funciones necesarias para lograr el objetivo, a través de ella se asigna la autoridad y responsabilidad a las personas que tienen a su cargo. 3. El control: es la función de la administración y de la gerencia, que permite verificar si todo el proceso ocurre previsto en los estándares de logro. Tiene asimismo, como fin señalar las debilidades, errores o suficiencias para ratificarlos. (p 187).

En relación a esta función, Chiavenato (2006), plantea que: "Consiste en comprobar si todas las etapas de proceso marchan de conformidad con el plan adoptado, las instrucciones transmitidas y los principios establecidos, con el objetivo de ubicar las debilidades y los riesgos para rectificarlos y evitar que se repitan (p. 105). Es decir, que la administración gerencial conlleva a diversas responsabilidades y funciones en las que debe estar presente el personal calificado para las mismas dentro de la organización. Muy relacionado con lo anterior, se encuentra la estructura organizacional, que para Barrera (2004) es "constituida sobre el propósito de simplificar procesos, eliminar trabas, facilitar la fluidez y potenciar el manejo honesto con un mínimo de estructura y un máximo de eficiencia" (p.42).

Por otra parte es importante acotar en relación a los equipos directivos, según Álvarez (2006), que:

El éxito o fracaso en la gestión gerencial, no depende solamente de la correcta administración de los recursos materiales y económicos, ni del buen criterio con que interprete y aplique la legislación en materia educativa, sino, que se relaciona con ciertas habilidades y destrezas de tipo personal, en este caso la motivación. (p.141).

Desde esa perspectiva, la acción gerencial debe tender a desarrollar un conjunto de procesos coherentes y diferenciables que guarden entre sí una secuencia lógica, cuya aplicación a grupos humanos, permita establecer sistemas racionales de esfuerzos cooperativos, a través de los cuales se cumpla el proceso administrativo y la acción gerencial, para alcanzar los propósitos establecidos.

En este sentido, la acción gerencial con los elementos que la integran, como el liderazgo, la toma de decisiones, comunicación y el ejercicio de la autoridad, debe ser estimulante y coadyuvante, con la disposición al cambio administrativo. Ahora bien, la sociedad depende de instituciones y organizaciones especializadas en la administración del Estado, estas organizaciones son guiadas y dirigidas por las decisiones de uno o más individuos; es decir, los gerentes.

Ordenamiento Territorial

Es el diagnóstico de las condiciones actuales de las diferentes unidades mínimas del territorio, encaminando al estudio de las características de las físicas naturales que permitan la generación de políticas armoniosas de aprovechamiento y conservación acordes de cada lugar, determinando modelos económicos locales descentralizados que apoyen a las políticas de crecimiento económico nacional que distribuyan los recursos naturales de manera equitativa entre las poblaciones actuales y futuras de la nación.

Según Massiris (2000) el concepto de ordenamiento territorial define que:

Las experiencias y conceptualizaciones sobre ordenamiento territorial en el mundo permiten colegir que se trata de una política de estado y un proceso planificado de naturaleza política, técnica y administrativa, cuyo objeto central es el de organizar, armonizar y administrar la ocupación y uso del espacio, de modo que estos contribuyan al desarrollo humano ecológicamente sostenible, especialmente armónico y socialmente justo (s/p)

Según esto, lo que busca el ordenamiento territorial es Incorporar la perspectiva de la Gestión del Riesgo como un componente clave del proceso de planeación del desarrollo sostenible, implica integrar esta perspectiva al ordenamiento territorial. Por otro lado, una vez insertada la Gestión del Riesgo en el proceso de planeamiento, se requiere abordar en profundidad el análisis de los actores, con la finalidad de construir una alternativa de gestión social del riesgo. Focalizar los actores implica identificar a los diversos grupos humanos, caracterizarlos y jerarquizarlos en relación a su mayor o menor incidencia en el ordenamiento territorial con un enfoque de gestión social del riesgo.

La Organización

Es una función de la administración y de la gerencia que constituye el arreglo de las funciones necesarias para lograr el objetivo, a través de ella se asigna autoridad y responsabilidad a las personas que tienen a su cargo la ejecución de las funciones respectivas, en este sentido, la organización es importante por cuanto crea mecanismos para poner los planes de acción.

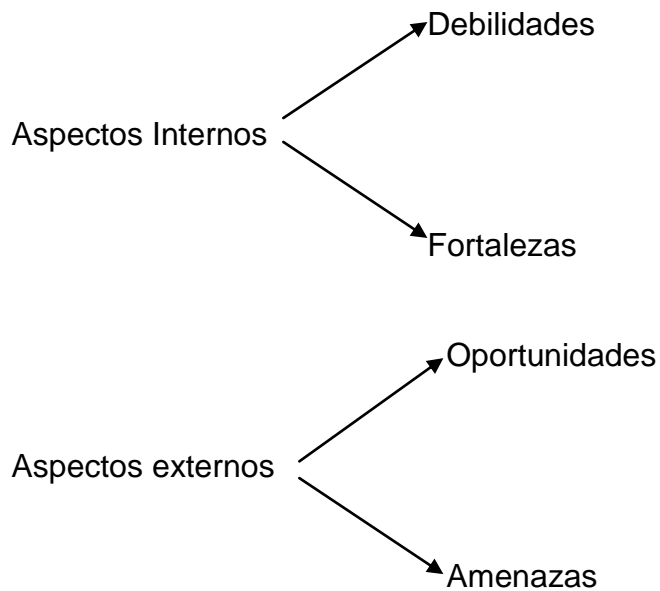
Análisis Interno

Se refiere a las actividades de gerencia, mercadeo, finanzas, producción, Investigación y desarrollo que limitan el éxito general de una organización. Por Ejemplo: resistencia al cambio, inversión en tecnología, fuentes de financiamientos, falta de planificación.

Análisis Externo

Explica las tendencias económicas, sociales, políticas, tecnológicas y competitivas, como hechos que podrían de forma significativa beneficiar a una organización en el futuro. Por Ejemplo: apertura de nuevos mercados (MERCOSUR, pacto Andino, convenio con otros países), diversificación de los productos de acuerdo a los gustos del consumidor, apertura petrolera, creación de los fondos de pensiones. En resumidas cuentas, la

operacionalización de dichos aspectos, tanto internos como externos, se resumen en:



Basados en los presentes factores, se procede a analizar los casos por medio de una operacionalización de variable, lo cual una variable es operacionalizada con el fin de convertir un concepto abstracto en uno empírico, susceptible de ser medido a través de la aplicación de un instrumento.

Dicho proceso tiene su importancia en la posibilidad que un investigador poco experimentado pueda tener la seguridad de no perderse o cometer errores que son frecuentes en un proceso investigativo, cuando no existe relación entre la variable y la forma en que se decidió medirla, perdiendo así validez (grado en que la medición empírica representa la medición conceptual). La precisión para definir los términos tiene la ventaja de comunicar con exactitud los resultados.

Identificando con exactitud lo antes expuesto mediante una serie de pasos una herramienta analítica que le permitirá trabajar con toda la información que posea sobre su negocio, útil para examinar sus Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas. Este tipo de análisis representa un

esfuerzo para examinar la interacción entre las características particulares del organismo objeto de estudio y el entorno en el cual éste está inmerso. El análisis DOFA tiene múltiples aplicaciones y puede ser usado por todos los niveles de la corporación y en diferentes unidades de análisis tales como producto, mercado, producto-mercado, línea de productos, corporación, empresa, división, unidad estratégica de negocios, etc.

Así muchas de las conclusiones, obtenidas como resultado del análisis DOFA, podrán serle de gran utilidad en el análisis del mercado y en las estrategias de mercadeo que diseñe y que califiquen para ser incorporadas en el plan de negocios.

El análisis DOFA debe enfocarse solamente hacia los factores claves para el éxito de su negocio. Debe resaltar las fortalezas y las debilidades diferenciales internas al compararlo de manera objetiva y realista con la competencia y con las oportunidades y amenazas claves del entorno.

Cuadro N° 1. Diseño Matriz Foda

	Debilidades	Fortalezas
	1	1
	2	2
	3	3
Amenazas	Estrategias “DA”	Estrategias “FA”
1	Debilidades y Amenazas	Fortalezas y Amenazas
2		
3		
Oportunidades	Estrategias “DO”	Estrategias “FO”
1	Debilidades y	Fortalezas y
2	Oportunidades	Oportunidades
3		

Planificación Estratégica

La planificación es el inicio que pone en marcha al conjunto de acciones de una organización, brindando la dirección y el enfoque al igual que los mecanismos de control, mediante el estudio de variables internas y externas, los procesos y los subprocesos que nos permita definir un escenario inicial para el análisis los posibles escenarios futuros y facilitar la toma de decisiones frente a cada uno de ellos disminuyendo los niveles de incertidumbre para la consecución de un objetivo particular. Para Bromley (1984) dice:

En términos generales, la planificación se ocupa de definir y alcanzar objetivos para el futuro, de tal modo que los cambios que acaezcan no sean determinados solo por circunstancias fortuitas o externas, sino a través de las decisiones y acciones deliberadas de algunos o de todos los habitantes de esa sociedad. (p. 2)

Es un proceso y un instrumento de la planificación. En cuanto proceso, se trata del conjunto de acciones y tareas que involucran a los miembros de la organización en la búsqueda de claridades respecto al que hacer y estrategias adecuadas para su perfeccionamiento. En cuanto instrumento, constituye un marco conceptual que orienta la toma de decisiones encaminadas a implementar los cambios que se hagan necesarios.

Por su parte, Drucker (1984), define la Planificación Estratégica como:

El proceso continuo que consiste en adoptar decisiones (asunción de riesgos) empresariales sistemáticamente y con el mayor conocimiento posible de su carácter futuro; en organizar sistemáticamente los esfuerzos necesarios para ejecutar éstas decisiones, y en medir los resultados de éstas decisiones comparándolos con las expectativas mediante la retroacción sistemática organizada. (p.32).

Según esto, la Planificación Estratégica debe ser entendida como un proceso participativo, que requiere respetar determinadas fases, así como una metodología propia; sin embargo ello no implica que existan recetas o métodos infalibles. La planificación como proceso comprende diversas fases:

definir la misión y visión de la organización, establecer objetivos y metas, desarrollar supuestos acerca del entorno en que se desarrolla la organización, tomar decisiones respecto a las acciones a seguir, emprender las acciones elegidas, y finalmente evaluar la retroalimentación del desempeño para volver a planificar.

Asimismo, Drucker (1984) establece dos modelos de la Planificación Estratégica; el primero de ellos, *como proceso*; que establece los objetivos de la organización y define los procedimientos adecuados para alcanzarlos, constituye la orientación o guía para que la organización obtenga y aplique los recursos para lograr los objetivos; para que los miembros de la organización desempeñen determinadas actividades y tomen decisiones congruentes con los objetivos y procedimientos escogidos. La Planificación Estratégica significa que se estudian anticipadamente los objetivos y las acciones, sustentando las actividades no en impulsos sino en algún método, plan o lógica.

Es decir, la Planificación Estratégica como proceso constituye un esfuerzo organizacional sistemático, bien definido y disciplinado, que apunta a la total especificación de los objetivos y estrategias de una organización, así como la asignación de responsabilidades para su ejecución, con el involucramiento de los miembros de la organización. El proceso de planificación estratégica supone además, el análisis de las ventajas competitivas y debilidades de la institución, así como de su entorno, la formulación y puesta en marcha de estrategias que le permita alcanzar su propósito planteado en el largo plazo.

El segundo modelo, es la Planificación *Estratégica como instrumento*, que constituye un marco conceptual o referente, que orienta a la gestión institucional de la organización con el objeto de llegar a realizar la Visión y Misión, la cual se plasma en un Plan Estratégico. Así, se convierte en una especie de “carta de navegación”, una vez desarrollado todo el proceso de reflexión, análisis y discusión, que es donde se hace explícita la

Misión, Visión, los objetivos, estrategias, actividades, recursos, indicadores y metas y que se traduce finalmente en los Planes y Proyectos.

La planificación estratégica es un planeamiento no normativo, basado en la participación de los agentes económicos y sociales, que tienen como denominador común dar una respuesta adecuada a los nuevos elementos socioeconómicos y de los que se prevén que generen cambios sustanciales en el futuro inmediato de las ciudades, como un concepto resumido de autores.

Considerado la planificación como un plan, tiene que asignar los objetivos comunes en el territorio a las instituciones públicas y privadas y los agentes sociales que en él operan, objetivos que abarcan desde la educación, la coordinación institucional, las infraestructuras, usos de suelo y otros. La planificación y gestión estratégica como método capaz de sustentar el diseño de estrategias en un entorno incierto y complejo, apoyado en la prospectiva, y en la concertación público – privada, característica del planeamiento territorial reciente.

Bases Legales

Según lo establecido en La Constitución Bolivariana de la República Bolivariana de Venezuela en sus “Artículo 127: Establece “Es un derecho y un deber de cada generación proteger y mantener el ambiente en beneficio de sí misma y del mundo futuro. Toda persona tiene derecho individual y colectivamente a disfrutar de una vida y de un ambiente seguro, sano y ecológicamente equilibrada “Artículo 128: “El estado desarrollara una política de ordenación del territorio atendiendo a las realidades ecológicas, geográficas, poblacionales, sociales, culturales, económicas, políticas, de acuerdo con las premisas del desarrollo sustentable, que incluya la información, consulta y participación ciudadana”

Artículo 178: Son de la competencia del municipio, el gobierno y administración de sus intereses y la gestión de las materias que le asigne

esta constitución y la leyes nacionales, en cuanto concierne la vida local, en especial la ordenación y promoción del desarrollo económico y social, la dotación y prestación de los servicios públicos domiciliarios, la aplicación de la política referente a la materia inclinaría con criterios de equidad, justicia y contenido de interés social, de conformidad con la delegación prevista en la ley que rige la materia, la promoción de la participación y el mejoramiento en general, de las condiciones de vida de la comunidad, en las siguientes áreas:

1. Ordenación territorial y urbanística; patrimonio histórico; vivienda de interés social; parques y jardines, plazas, balnearios y otros sitios de recreación; arquitectura civil, nomenclatura y ornato público.

2. Vialidad urbana; circulación y ordenación del tránsito de vehículos y personas en la vías municipales; servicios de transporte público urbano de pasajeros y pasajeras.

Así mismo, se cuenta con el apoyo del estado, donde se demuestra la participación activa del mismo para contribuir al desarrollo de las nuevas infraestructuras, donde lo podemos leer a través del Plan de Desarrollo Nacional Simón Bolívar (2007-2013) III democracia protagónica Revolucionaria, III-3 estrategias y políticas, III-3.12 promover la soberanía comunicacional. III “Divulgar el patrimonio cultural, geográfico, turístico y ambiental de Venezuela.

Ley de tránsito terrestre.

Artículo 189: El transporte de carga se hará de conformidad con las siguientes disposiciones: 1. La carga deberá ser transportada únicamente en el sitio destinado al efecto, es decir, en aquella parte de la estructura permanente del vehículo especialmente acondicionada para ello. 2. Toda carga de gran tamaño o peso que sea susceptible de caer al pavimento de las vías deberá estar asegurada al vehículo de modo que su transporte se realice sin poner en peligro la seguridad del tránsito. 3. La carga deberá distribuirse en forma tal que su peso no comprometa en ningún caso la estabilidad del vehículo que la transporta. 4. La carga deberá distribuirse en

forma tal que no sobresalga más de 1,00 metros hacia adelante y 1,80 metros hacia atrás.

En tal caso deberán colocarse en los extremos sobresalientes de la carga, banderines de tela roja de 50 por 70 centímetros durante el día y una luz roja durante la noche. 5. La carga deberá disponerse de modo que en ningún momento impida la visibilidad del conductor, oculte los dispositivos de alumbrado, las placas identificadoras, distintivos obligatorios, ni las advertencias manuales de los conductores. “Art 192: Ningún vehículo podrá transportar sustancias malolientes o que puedan ser nocivas para la salud, tales como carnes, basura, animales muertos, etc., salvo que están acondicionados de tal manera que dicha carga vaya herméticamente cerrada, evitando así perjuicios y molestias al público.”Art 193”: No se podrán transportar cargas:

1. Que excedan la capacidad máxima de carga del vehículo.
2. Que excedan el ancho máximo permitido.
3. Que excedan la altura máxima permitida.
4. Que impidan la apertura de las puertas de la cabina del conductor.
5. Que arrastren sobre la calzada.
6. Que produzcan ruidos.

Artículo 231: A los efectos de Ley de Tránsito Terrestre y de este Reglamento en materia de circulación, se entiende por:

1. Acera: Una superficie adyacente a la calzada y paralela a ésta, destinada al tránsito de peatones.
2. Adelantamiento: Maniobra de pasar un vehículo a otro que le antecede y que circula por la misma parte de la vía o por el mismo canal de tránsito.
3. Alcoholemia: Examen o prueba para detectar si hay presencia de alcohol en la sangre de una persona, indicando su porcentaje.
4. Altura libre: Distancia vertical entre la calzada y un obstáculo superior que limita la altura máxima para el tránsito de vehículos.
5. Aprendiz: Persona que recibe de un instructor lecciones prácticas para la conducción de vehículos.
6. Áreas de servicio: Son las áreas colindantes con

las carreteras diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación. 7. Arteria Vial: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías con excepción de la vía férrea y de la autopista.

De igual manera; el parágrafo señala 8. Autopista: Vía especialmente diseñada para altas velocidades de operación, con los sentidos de flujo aislados por medio de separador central, sin intersecciones de nivel y con el control total de accesos. 9. Avenida: Son las vías de tránsito automotor de mayor importancia urbanística. Usualmente tienen por lo menos cuatro canales de circulación, intersecciones a nivel, dan acceso a terrenos y edificaciones laterales y tienen facilidades peatonales. 10. Brocal: Una estructura vertical o inclinada que sirve de remate a la calzada o al hombrillo que define los bordes de la vía. 11. Calle: Vía urbana de tránsito público que incluye toda la zona comprendida entre los linderos delimitadores de propiedad. 12. Calzada: Parte de la vía destinada normalmente al tránsito de vehículos. 13. Camino: Terreno o vía rural de circulación, de carácter natural, por donde se transita habitualmente, generalmente apto para la circulación de un vehículo. 14. Canal: Una franja de la calzada destinada a la circulación o al estacionamiento de una sola fila de vehículos. Estos canales pueden ser: 15. Canal de circulación: El destinado al tránsito de vehículos. 16. Canal de estacionamiento: Aquel donde los vehículos pueden estacionarse legalmente y que a su vez pueden utilizarse como canal de circulación cuando esté libre de vehículos. 17. Carretera Convencional: Son las carreteras pavimentadas que no reúnen las características propias de las autopistas, vías expresas ni vías rápidas. 18. Carreteras: Son aquellas vías destinadas al tránsito automotor de carácter extraurbano. 19. Cruce: La unión de una calle o carretera aunque no los atraviese. Comprende todo el ancho de la calle o carretera entre las líneas de edificación o deslinde en este caso. 20. Cuneta: En calles, el ángulo formado por la calzada y el plano vertical producido por

diferencia de nivel entre calzada y acera. En las carreteras, el foso lateral de poca profundidad. 21. Demarcaciones en el pavimento: Señales de tránsito constituidas por líneas, dibujos, palabras o símbolos trazados en el pavimento u otros elementos dentro de la vía o adyacentes a ella. 22. Derecho preferente de paso: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo par proseguir su marcha. 23. Detención: Inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario. 24. Distribuidor de Tránsito: Un dispositivo que une varias vías situadas a un mismo nivel o a diferente nivel y que permite el paso de vehículos de una vía a otra. 25. Estacionamiento: Acción de estacionar, para de un vehículo en la parte lateral de la vía destinado para tal fin que implique apagar el motor. 26. Hombrillo: La superficie adyacente a la Calzada, destinada al estacionamiento de vehículos en casos de emergencia. 27. Intersección: La unión de dos o más vías que cruzan o convergen. 28. Isla: Un separador con ancho mayor de 1,20 metros. 29. Parada breve: Detención de un vehículo sin apagar el motor para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito. 30. Parada: Inmovilización de un vehículo por tiempo breve, para tomar o dejar personas o cargar o descargar cosas. 31. Paso a nivel: Cruce a la misma altura entre una vía y una vía de ferrocarril con plataforma independiente. 32. Paso de peatones: Una zona habilitada especialmente para que los peatones puedan atravesar la calzada. 33. Paso peatonal a desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía. 34. Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones. 35. Peatón: Persona que transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 1 de este Reglamento. Se consideran también peatones los impedidos que circulan en sillas de ruedas con o sin motor, los que conducen a pie una bicicleta o ciclomotor de dos ruedas. 36. Pendiente: Inclinación longitudinal de una vía con respecto al plano

horizontal. 37. Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos. 38. Refugio: Zona peatonal situada en la calzada y protegida del tránsito de vehículos. 39. Separador: Espacio o dispositivo de seguridad situado entre las calzadas interiores de dos vías para segregar el tránsito en uno o dos sentidos. 40. Sobre ancho de aceleración: La zona pavimentada adyacente a la calzada y que se encuentra en ciertos ramales de entrada de los dispositivos de tránsito. 41. Tacógrafo: Dispositivo que permite obtener un registro gráfico de la velocidad en función del tiempo. 42. Travesía: Es el tramo de vía extraurbana que discurre por suelo urbano. 43. Vía de Tránsito Restringido: Aquella en que los conductores, los propietarios de los terrenos adyacentes u otras personas no tienen derecho a entrar o salir, sino por los lugares y bajo las condiciones fijadas por la autoridad competente. 44. Vía expresa: Carretera que no reuniendo todos los requisitos de autopista, tienen calzadas separadas para cada sentido de circulación y limitación de accesos a propiedades colindantes. No cruzará a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía ni serán cruzadas a nivel por vías de comunicación o servidumbre de paso. 45. Vía ordinaria: Vía de un sistema vial con tránsito subordinado a la vía principal. 46. Vía principal: Vía de un sistema vial con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias. 47. Vía privada: Vía destinada al uso particular. 48. Vía rápida: carretera de una sola calzada y con limitación total de acceso a las propiedades colindantes. Las vías rápidas no cruzarán a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni serán cruzadas a nivel por vías de comunicación o servidumbres de paso. 49. Vía: Zona o área pública de uso público permanente o casual destinada al tránsito de vehículos, personas o animales. 50. Zona de estacionamiento o aparcadero: Lugar público o privado, destinado al estacionamiento de vehículos. 51. Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía destinada a estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por la autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía,

teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales. 52. Zona escolar: Zona de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros a los lados de los lugares de acceso al establecimiento. 53. Zona extraurbana o rural: Extensión territorial situada fuera de los parámetros urbanos. 54. Zona urbana: Áreas o centros poblados dentro de la zona geográfica de un municipio.

Ley Orgánica de Aduanas Título I del tráfico de mercancías capítulo I de los vehículos de transporte “Art 13”: Todo vehículo que practique operaciones de tráfico internacional, terrestre, marítimo y aéreo, deberá contar con un representante domiciliado en el lugar del país donde vayan a efectuarse dichas operaciones, quién constituirá garantía permanente y

Suficiente a favor del Fisco Nacional, para cubrir las obligaciones en que puedan incurrir los porteadores, derivadas de la aplicación de esta ley, de las cuales será responsable solidario. Los representantes de varias empresas de vehículos podrán prestar una sola garantía para todas aquellas líneas que representen. Para los vehículos de transporte terrestre, fluvial, lacustre, ferroviario y otros que determine el Ministerio de Hacienda, se aplicarán las normas especiales que este último podrá señalar al respecto. Art 15: Las operaciones aduaneras relativas al transporte multimodal, carga consolidada y mensajería internacional deberán realizarse en los lugares y rutas habilitados para ello. El Reglamento determinará las formalidades relativas a la documentación y las respectivas responsabilidades de los transportistas o de las empresas especializadas, así como las demás normas relativas a los sistemas indicados, en lo que se refiere a los controles aduaneros.

Art 17: El Reglamento deberá establecer las normas especiales de control aplicables a la circulación o depósito de vehículos y mercancías en zonas inmediatas o adyacentes a la frontera o a territorios sometidos a régimen aduanero especial. Responsabilidades de los transportistas o de las

empresas especializadas, así como las demás normas relativas a los sistemas indicados, en lo que se refiere a los controles aduaneros.

Ley orgánica del ambiente es su Artículo 3, a los efectos de la presente Ley, se entenderá por:

Ambiente: Conjunto o sistema de elementos de naturaleza física, química, biológica o socio cultural, en constante dinámica por la acción humana o natural, que rige y condiciona la existencia de los seres humanos y demás organismos vivos, que interactúan permanentemente en un espacio y tiempo determinado. Ambiente seguro, sano y ecológicamente equilibrado: Cuando los elementos que lo integran se encuentran en una relación de interdependencia armónica y dinámica que hace posible la existencia, transformación y desarrollo de la especie humana y demás seres vivos.

Aprovechamiento sustentable: Proceso orientado a la utilización de los recursos naturales y demás elementos de los ecosistemas, de manera eficiente y socialmente útil, respetando la integridad funcional y la capacidad de carga de los mismos, en forma tal que la tasa de uso sea inferior a la capacidad de regeneración.

Auditoría ambiental: Instrumento que comporta la evaluación sistemática, documentada, periódica y objetiva realizada sobre la actividad sujeta a regulación, para verificar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en esta Ley y demás normas ambientales.

Bienestar social: Condición que permite al ser humano la satisfacción de sus necesidades básicas, intelectuales, culturales y espirituales, individuales y colectivas, en un ambiente sano, seguro y ecológicamente equilibrado.

Calidad del ambiente: Características de los elementos y procesos naturales, ecológicos y sociales, que permiten el desarrollo, el bienestar individual y colectivo del ser humano y la conservación de la diversidad biológica.

Capacidad de carga: Máximo valor posible de elementos o agentes internos o externos, que un espacio geográfico o lugar determinado puede aceptar o soportar por un período o tiempo determinado, sin que se produzcan daños, degradación o impida la recuperación natural en plazos y condiciones normales o reduzca significativamente sus funciones ecológicas.

Compensación: Trabajos realizados o por realizar por el responsable de una afectación de carácter permanente o temporal, con el propósito de compensar los daños o alteraciones ocasionadas a los recursos naturales.

Contaminación: Liberación o introducción al ambiente de materia, en cualquiera de sus estados, que ocasione modificación al ambiente en su composición natural o la degrade.

Contaminante: Toda materia, energía o combinación de éstas, de origen natural o antrópico, que al liberarse o actuar sobre la atmósfera, agua, suelo, flora, fauna o cualquier otro elemento del ambiente, altere o modifique su composición natural o la degrade.

Control ambiental: Conjunto de actividades realizadas por el Estado conjuntamente con la sociedad, a través de sus órganos y entes competentes, sobre las actividades y sus efectos capaces de degradar el ambiente.

Daño ambiental: Toda alteración que ocasione pérdida, disminución, degradación, deterioro, detrimento, menoscabo o perjuicio al ambiente o a alguno de sus elementos.

Desarrollo sustentable: Proceso de cambio continuo y equitativo para lograr el máximo bienestar social, mediante el cual se procura el desarrollo integral, con fundamento en medidas apropiadas para la conservación de los recursos naturales y el equilibrio ecológico, satisfaciendo las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las generaciones futuras.

Diagnóstico: Determinación, en un momento dado del estado del ambiente, las especies, poblaciones, ecosistemas, de la diversidad biológica

y demás recursos naturales y elementos que lo integran, sus restricciones y potencialidades de uso.

Ecosistema: Sistema complejo y dinámico de componentes biológicos, abióticos y energía que interactúan como una unidad fundamental.

Educación ambiental: Proceso continuo, interactivo e integrador, mediante el cual el ser humano adquiere conocimientos y experiencias, los comprende y analiza, los internaliza y los traduce en Comportamientos, valores y actitudes que lo preparen para participar protagónicamente en la gestión del ambiente y el desarrollo sustentable.

Ley Orgánica de los Consejos Comunales (2011).Capítulo I Disposiciones generales “Art 1”. La presente Ley tiene por objeto regular la constitución, conformación, organización y funcionamiento de los consejos comunales como una instancia de participación para el ejercicio directo de la soberanía popular y su relación con los órganos y entes del Poder Público para la formulación, ejecución, control y evaluación de las políticas públicas, así como los planes y proyectos vinculados al desarrollo comunitario. “Art 2”. Los consejos comunales, en el marco constitucional de la democracia participativa y protagónica, son instancias de participación, articulación e integración entre los ciudadanos, ciudadanas y las diversas organizaciones comunitarias, movimientos sociales y populares, que permiten al pueblo organizado ejercer el gobierno comunitario y la gestión directa de las políticas públicas y proyectos orientados a responder a las necesidades, potencialidades y aspiraciones de las comunidades, en la construcción del nuevo modelo de sociedad socialista de igualdad, equidad y justicia social. Art 4. A los efectos de la presente Ley se entiende por: 1. Comunidad: núcleo espacial básico e indivisible constituido por personas y familias que habitan en un ámbito geográfico determinado, vinculadas por características e intereses comunes; comparten una historia, necesidades y potencialidades culturales, económicas, sociales, territoriales y de otra índole. 2. Ámbito geográfico: es el territorio que ocupan los habitantes de la comunidad,

cuyos límites geográficos se establecen o ratifican en Asamblea de Ciudadanos y Ciudadanas, de acuerdo con sus particularidades y considerando la base poblacional de la comunidad.3. Base poblacional de la comunidad:es el número de habitantes dentro del ámbito geográfico que integra una comunidad. Se tendrá como referencia para constituir el consejo comunal: en el ámbito urbano entre ciento cincuenta y cuatrocientas familias; en el ámbito rural a partir de veinte familias y para las comunidades indígenas a partir de diez familias; manteniendo la indivisibilidad de la comunidad y garantizando el ejercicio del gobierno comunitario y la democracia protagónica.“Art 25”. Numeral **2** Coordinar la elaboración, ejecución y evaluación del Plan Comunitario deDesarrollo Integral articulado con los planes de desarrollo municipal y estatal de conformidad con las líneas generales del Proyecto Nacional Simón Bolívar.

CAPÍTULO III

Marco Metodológico

Naturaleza de Investigación

El proceso metodológico se fundamenta en el enfoque cuantitativo con un nivel descriptivo, enmarcado en un diseño de campo, bajo la modalidad de proyecto factible, con el fin de recoger información y buscar respuestas y soluciones. De lo anterior, el enfoque cuantitativo según Hernández, Fernández y Baptista (2006) busca: “El conocimiento a partir de datos objetivos, intentando evitar interpretaciones subjetivas del investigado. Utiliza diseños cerrados...delimitando de forma unitaria para todos los posibles casos estructurados según ciertas reglas de rigor científico”. (p. 56).

De allí, con la finalidad de conseguir respuestas a la realidad problemática se enfocó en la recolección de la información en la Frontera Colombo Venezolana (San Antonio del Táchira-Norte de Santander), desde esta perspectiva se organizaron los datos obtenidos cuantitativamente luego de aplicación de los instrumentos de recolección, para lograr diagnosticar las causas de la misma, y así, generar posibles soluciones prácticas.

Asimismo, Hernández, Fernández y Baptista (2006), definen los análisis descriptivos: “los perfiles descriptivos, buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis,” (p.103). Por tratarse de una investigación de corte cuantitativo, es descriptiva

porque tiene su accionar en diagnosticar las necesidades del área de estudio para la optimización del flujo vehicular aduanero, además de realizar un análisis interno y externo sobre el flujo vehicular actual en la frontera colombo venezolana.

Por otra parte, se enmarca en un diseño de campo porque Arias (2006), define la investigación de campo: “consiste en la recolección de datos, de los sujetos investigados o la realidad donde ocurren los hechos, sin manipular o controlar variable alguna”, (p.31). En razón a lo expuesto, se realizó la visita al lugar objeto de estudio, es decir, la Frontera Colombo Venezolana (Municipio-San Antonio del Táchira), donde se desarrolla el flujo aduanero vehicular, para recolectar la información necesaria, y así, lograr dar respuesta a la problemática planteada.

Por último, la investigación se desarrolló en la modalidad de proyecto factible, que según la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (2006): “Consiste en la investigación, elaboración y desarrollo de la propuesta de un modelo operativo variable para solucionar problemas, requerimientos o necesidades de organizaciones o grupos sociales (p. 7). Con relación a esto, y atendiendo a la problemática del flujo vehicular en la frontera Colombo Venezolana (San Antonio del Táchira), el presente estudio propone diseñar estrategias para la optimización del flujo vehicular Aduanero en la frontera colombo venezolana Cúcuta-San Antonio Del Táchira.

Fases del estudio

Por tratarse de una investigación bajo la modalidad de proyecto factible, se hizo necesario presentar las fases de la misma, por lo tanto, Hernández (2009) las divide en:

Fase 1. Diagnóstico

Las actividades que se realizan se describen de la siguiente manera:

1. Se realiza el trabajo en la frontera colombo Venezolana (Municipio Bolívar/San Antonio Del Táchira);

2. Se recopila información referente a la problemática del flujo vehicular Aduanero en la Frontera Colombo Venezolana (San Antonio del Táchira);
3. Se plantea el problema;
4. Se formula el estudio, en cuanto a las variables de estudio y su acción de medirlas;
5. Se describe el marco teórico con sus antecedentes, bases teóricas y legales
6. Se identifica el marco metodológico, diseño de la investigación, procedimiento metodológico, las variables, la población, técnica e instrumento de recolección de datos, validez, confiabilidad y análisis de datos;
7. Se plantean los resultados, con su descripción analítica, tomando para ello la estadística descriptiva, conclusiones y recomendaciones.

Fase II. Factibilidad del diseño

Se determina varios tipos de factibilidad, entre ellas: la técnica, la económica, la operativa, la institucional y la social.

Factibilidad en el aspecto técnico: aplicación de los instrumentos de recolección de datos, a la muestra que se seleccionó.

Factibilidad operativa: se lleva a efecto según cronograma de actividades a realizar.

Factibilidad Social: tendrá un impacto en el municipio Bolívar y ciudades aledañas como el Municipio Pedro María Ureña.

Factibilidad Institucional: de acuerdo a la realidad que surge de la recolección de información. La trascendencia para la aplicación que tiene dentro del Seniat.

Fase III. Diseño de la Propuesta

Para organizar la metodología del plan de la propuesta, se toma en cuenta a Ander-Egg E. (2010), la cual estructura de la siguiente manera título de la propuesta, presentación, características, objetivos, metas, beneficiarios, factibilidad y referencias bibliográficas” (p.55)

Definición y Operacionalización de las variables

Para Hernández, Fernández y Baptista (2006), definen variables: “una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse u observar” (p.23). También Arias, F. (2006), la define: “una característica o cualidad, magnitud o cantidad, que puede sufrir cambios y que es objeto de análisis, medición, manipulación o control en una investigación” (p. 57). Ahora bien, la primera variable tiene a su haber el diagnosticar el área de estudio, en tal sentido, es el análisis que se realiza para determinar cualquier situación y cuáles son las tendencias. Esta determinación se realiza sobre la base de datos y hechos recogidos y ordenados sistemáticamente, que permiten juzgar mejor qué es lo que está pasando.

En el caso de la segunda variable, con respecto al análisis interno y externo, el análisis externo se basa en realizar estudios de escenarios de evolución, estudios de evolución de mercados, estudios comparativos de productos de la competencia, entre otros, con el objetivo de determinar amenazas y oportunidades y valorar la importancia de diferentes ideas innovadoras. El análisis externo se sirve de información suministrada por otras herramientas de innovación que van recopilando información en el día a día como, por ejemplo, la vigilancia tecnológica.

En el análisis interno, se consideran aspectos como los recursos humanos y materiales susceptibles de realizar proyectos de, catalogación de habilidades y conocimientos, análisis de factores de éxito y fracaso de proyectos. En cuanto a la tercera Variable, es decir, el flujo vehicular fronterizo, corresponde al número de vehículos que pasan por un punto o sección transversal de un carril o una calzada durante un periododeterminado, controlado por semáforos u otros sistemas de señalización para evitar el congestionamiento vehicular.

Objetivo general: Proponer estrategias para la optimización del flujo vehicular aduanero en la frontera colombo venezolana. Caso de Estudio: Cúcuta-San Antonio Del Táchira.

Cuadro N°2

Objetivos Específicos	Variable	Dimensiones	Indicador	Ítem (Aut. Loc.)	Ítem (Hab. Común)	
Diagnosticar las necesidades del área de estudio para la optimización del flujo vehicular aduanero.	Área de estudio	-Física	-Longitud	1		
			-Eje fronterizo	2		
			-Señalización	3		
		-Aduana	-Infraestructura	4		
			-Organización	5		
			-Administración	6		
		-Urbana	-Operaciones	7		
			-Anexo de vía	8		
			- Proyectos	9		
Realizar un análisis interno y externo sobre el flujo vehicular actual en la frontera colombo venezolana.	-Análisis interno	-Procesos aduanales	- Gerencia	10		
			- Administración	11		
			- División de operaciones	12		
	-Análisis externo	- Espacio físico	-Congestionamiento	13	1,2	
			- Organización	14	3	
			- Cumplimiento de normas de transito	15	4	
Determinar la factibilidad de estrategias para la optimización del flujo vehicular en la frontera colombo-venezolana.	-Factibilidad	- Técnica	- Operatividad	16	5	
			- Económica	- Financiamiento	17	6
				- Operativa	18	7
		- Institucional		19	8	
		- Social.	- Aplicabilidad	19	8	
			- Beneficios	20	9	

Fuente: Zambrano (2013).

Población y muestra

La población constituye el objeto de la investigación, es el centro de la misma donde se extrae la información requerida para su respectivo estudio. Dependiendo del tamaño y de las características propias de la población, algunas veces se podrán abordar todas las unidades poblacionales para ser estudiadas, pero otras veces, será necesario extraer una fracción a la que se le llama muestra en donde se fija la atención de la investigación.

Para Hernández, Fernández y Baptista (2006), población o universo es el “conjunto de todos los casos que concuerden con determinadas especificaciones” (p.239). En el caso del diseño de estrategias para la optimización del flujo vehicular aduanero en la frontera colombo venezolana (San Antonio del Táchira) tiene una gran importancia el trabajo que se realiza tanto: Seniat, Guardia Nacional Bolivariana, Alcaldía, Tránsito Terrestre, Cámara de Comercio, Transportistas de Carga Pesada, Transeúntes habitantes comunes), Líneas de Transporte Urbano.

En cuanto a la muestra, Hernández, Fernández y Baptista (2006), la define como: “la esencia, un subgrupo de la población. Es un subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus características llamadas población” (p.240).

Para este caso de investigación, la muestra se realiza por parte del investigador a partir de la selección aleatoria simple, que Arias (2006) expresa que es: "...en el que todas las muestras tienen la misma probabilidad de ser seleccionadas y en el que las unidades obtenidas a lo largo del muestreo se devuelven a la población" (p. 26). En el caso de la selección de la muestra, se tomó en cuenta solo a las autoridades locales para la aplicación del instrumento dirigido a ellos, y por otra parte a los habitantes comunes.

Cuadro N°3. Población y muestra

Población	Muestra
Seniat	Gerente
	Jefe de la división de Administración
GNB	Comandante
Alcaldía	Alcalde
	Director de Planificación
Tránsito Terrestre	Comisario
	Jefe de Puesto
Cámara de comercio	Miembros de la Junta Directiva (3 sujetos)
Líneas de Transporte Urbano	Presidentes (3 sujetos)
Transportistas de carga pesada	Representantes de Sindicatos (3 sujetos)
Transeúntes	33 habitantes comunes
Total:	49 sujetos

Fuente: Zambrano 2013

Técnicas e Instrumentos de Recolección de datos

Una vez efectuada la operacionalización de las variables y definidos los indicadores, se seleccionaron las técnicas e instrumentos de recolección de datos pertinentes, para verificar las hipótesis o responder a las interrogantes formuladas. Los objetivos y el diseño de la investigación. Arias (2006), define la técnica: “el procedimiento o forma particular de obtener datos de información” (p.67).

En esta aplicación de la técnica conduce a la obtención de información, la cual debe ser guardada en un medio material de manera que los datos puedan ser recuperados y procesados, a dicho soporte se le denomina instrumento. Ob.cit. (2006) define que: “un instrumento de recolección de datos es cualquier recurso, dispositivo o formato, que se utiliza para la obtener, registrar o almacenar información” (p.69). Ahora bien, la técnica utilizada en esta investigación es el cuestionario. Y para el caso del instrumento, se utilizó la lista de preguntas con selección de respuestas dicotómicas, que para Taylor y Bogdan(2006), la definen como: “una lista de control o de verificación, es un instrumento que

expresa de forma claro y del modo más exacto posible la característica o rasgo que va a ser observado” (p.66).

Para el caso de la investigación actual se presenta dicha lista de preguntas con selección de respuesta dicotómica, porque se estudio la presencia o no de necesidades con respecto al flujo vehicular y el análisis interno y externo de la zona frontera que arrojo la realidad de la problemática vehicular.

Técnicas de datos

La descripción y análisis de los resultados de los cuestionarios, se basa en la estadística descriptiva: el análisis de las frecuencias simple y porcentaje para indicar las respuestas. Los datos obtenidos en el cuestionario se realizan en forma manual donde se diseñan los cuadros, reflejándose los resultados de cada pregunta en cuanto a frecuencia obtenida y su distribución de porcentaje.

A su vez, el análisis e interpretación de los resultados se obtuvo partiendo de las dimensiones e indicadores de datos que arrojaron la distribución porcentual y se enuncian en términos de alta media y baja participación de los funcionarios, transeúntes y transportistas los cuales se hará ítem por ítem. Con la lista utilizada para recolectar la información se describen los resultados, en términos de presencia o no de la variable estudiada.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

Presentación de los resultados

En el presente capítulo, se exponen los resultados obtenidos de acuerdo a la recolección de la información con los instrumentos aplicados para poder realizar el análisis de los resultados, de acuerdo a la investigación planteada, con el fin de diagnosticar las necesidades del área de estudio para la optimización del flujo vehicular aduanero, además de realizar un análisis interno y externo sobre el flujo vehicular actual en la frontera colombo venezolana, para luego, determinar la factibilidad de estrategias para la optimización del flujo vehicular en la frontera colombo-venezolana, y diseñar estrategias para la optimización del flujo vehicular Aduanero en la frontera colombo venezolana Cúcuta-San Antonio Del Táchira.

De acuerdo a esto, los datos obtenidos de la realidad permiten conocer la misma y lograr establecer diversas connotaciones que permiten caracterizar la presencia del objeto de estudio dentro de la realidad es este sentido, es conveniente señalar que para lograr la obtención de la información que a continuación se presentan.

Se hizo necesario la aplicación de un instrumento de recolección de datos, denominado Lista de Cotejo, con opciones de respuesta, SI y NO, diseñado de acuerdo a la operacionalización de las variables y tomando como punto de partida los indicadores que definen las dimensiones que determinan cada una de las variables de la investigación.

Datos obtenidos de la aplicación del instrumento a las Autoridades locales

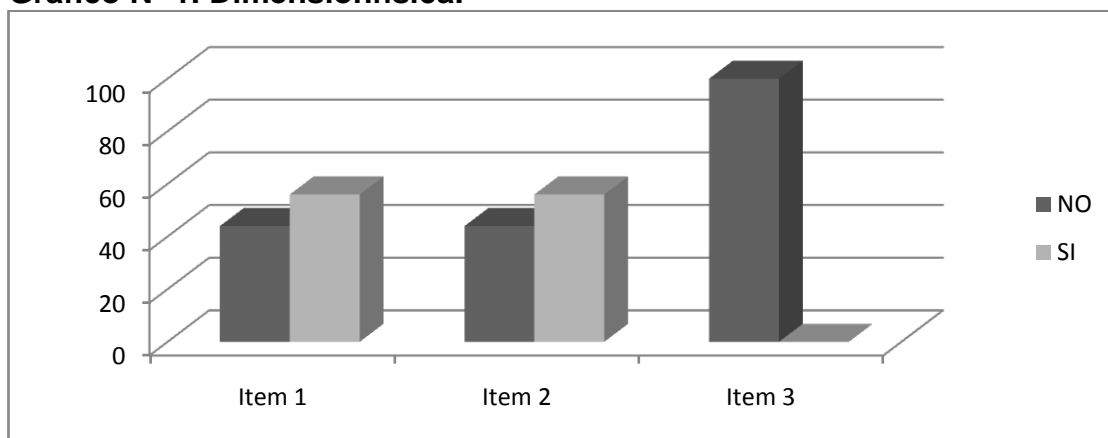
En este caso el instrumento consta de 20 preguntas dirigidas a una muestra de la población que está conformada por 16 sujetos definidos así: Alcalde del Municipio Bolívar, Director de Planificación de la Alcaldía del Municipio Bolívar, Gerente del SENIAT, Jefe de la División de Administración del SENIAT, Comandante de la Guardia Nacional Bolivariana, Comisario del INTTT, Jefe de Puesto del INTTT, tres miembros de la Junta Directiva de la Cámara de Comercio, tres miembros de los sindicatos de transporte de carga pesada y tres presidentes de las líneas de transporte urbano. En el cuadro 4 se presentan los resultados de la Variable Área de Estudio, y su dimensión Física, que tiene a su haber los indicadores: Longitud, Eje Fronterizo y Señalización.

Cuadro. N° 4. Matriz general de datos obtenidos de la Dimensión Física

Ítem	NO		SI	
	Fx	%	Fx	%
1.La longitud de la zona fronteriza influye en el congestionamiento vehicular aduanero	7	43,75	9	56,25
2.Considera que el eje fronterizo tiene un alto nivel de congestionamiento	7	43,75	9	56,25
3.Existe buena señalización en el eje fronterizo.	16	100	0	0

Fuente:Zambrano (2013)

Gráfico N° 1. Dimensión física.



Fuente:Zambrano (2013)

Los resultados con respecto al ítem 1, donde se indaga en las autoridades y miembros de organizaciones locales sobre la influencia de la longitud de la zona fronteriza en el congestionamiento vehicular aduanero, el 43,75% expreso que no, mientras que el 56,25% asevero que sí. Los encuestados, definen que en cierta mayoría que la dimensión o longitud de la zona fronteriza entre Cúcuta y San Antonio es uno de los motivantes del congestionamiento vehicular; lo que se relaciona con los resultados del ítem 2, donde la muestra en un 56,25% considera que el eje fronterizo tiene un alto nivel de congestionamiento, mientras que el 43,75% restante cree que no es así.

Este resultado demuestra que posiblemente en la dimension fisica existen algunas necesidades y debilidades que influyen en el correcto desenvolvimiento del flujo vehicular aduanero. Ahora en el ítem 3, los encuestados manifestaron en un 100% que no existe buena señalización en el eje fronterizo, por lo tanto, uno de las causas que genera el congestionamiento vehicular puede ser la falta de normas y señales de transito que guien a los conductores y eviten la desorganización.

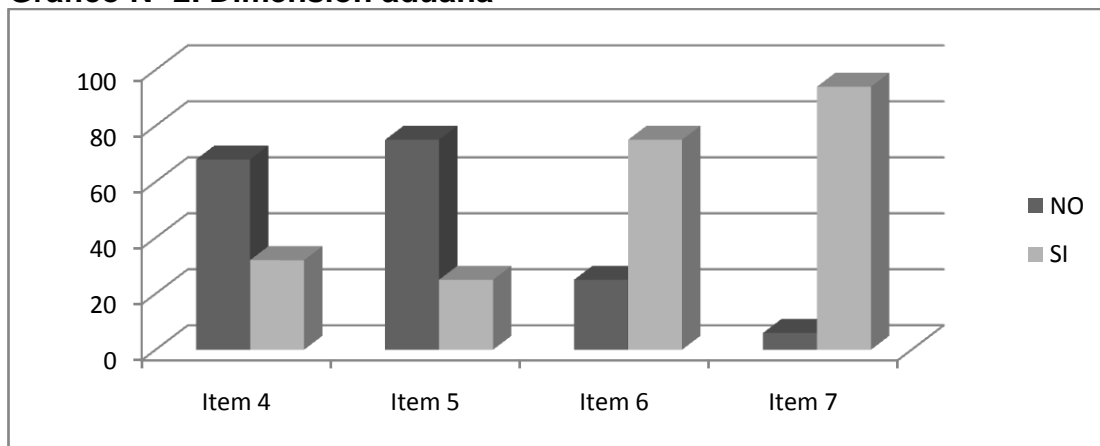
En el cuadro 5 se presentan los resultados de la Variable Área de Estudio, y su dimensión Aduana, que tiene a su haber los indicadores: Infraestructura, Organización, Administración y operaciones.

Cuadro. Nº 5. Matriz general de datos obtenidos de la Dimensión Aduana

Ítem	NO		SI	
	Fx	%	Fx	%
5.Cuenta la Aduana Principal con una infraestructura acorde para optimizar el flujo vehicular.	11	68,75	5	31,25
5.La organización de la aduana permite un optimo flujo vehicular.	12	75,0	4	25,0
6.La Administración de la aduana es responsable del congestionamiento vehicular	4	25,0	12	75,0
7.Considera que las operaciones aduanales deben cambiar para mejorar el flujo vehicular.	1	6,25	15	93,75

Fuente:Zambrano (2013)

Gráfico Nº 2. Dimensión aduana



Fuente:Zambrano (2013)

En correspondencia con el ítem 4, donde la muestra expresó en un 68,75% que la aduana Principal de San Antonio no cuenta con una infraestructura acorde para optimizar el flujo vehicular, en cambio el 31,25% dijo que si cuenta con dicha infraestructura, es de hacer notar, que posiblemente la reducción del espacio dentro de la aduana puede ser

uno de los agentes causales de la congestión vehicular en zona fronteriza.

Con relación al ítem 5, si la organización de la aduana permite un óptimo flujo vehicular, el 75% expresó que no existe una organización acorde, por su parte, el 25% restante expresa que sí. Según esto, es prioridad dentro de las funciones de la aduana lograr organizar las operaciones que la misma realiza para garantizar un óptimo flujo vehicular. Ahora en el ítem 6, el 25% expresa que la Administración de la aduana no es responsable del congestionamiento vehicular, y una mayoría evidente, es decir, el 75% restante asevera que sí.

De lo anterior, es necesario tomar la responsabilidad por parte no solo de los organismos del Estado, sino también, de las empresas de transporte que hacen vida en dicha frontera. Por último en el ítem 7, los encuestados consideran un 93,75% que las operaciones aduanales deben cambiar para mejorar el flujo vehicular, mientras un 6,25% dictaminó que no es necesario. Evidentemente si existe la necesidad de mejorar los procesos de organización y administración dentro de la aduana para solventar la problemática.

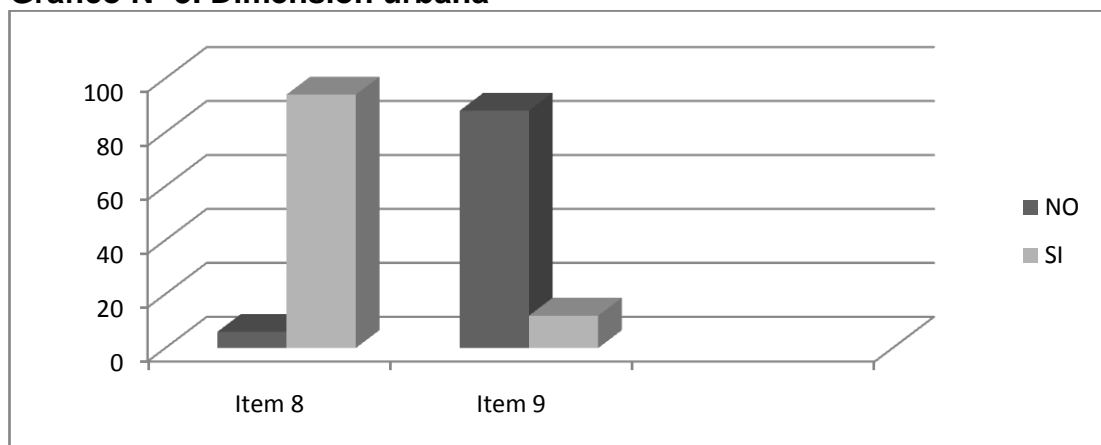
En el cuadro 6 se presentan los resultados de la Variable Área de Estudio, y su dimensión Urbana, que tiene a su haber los indicadores: Anexo de vía, proyectos.

Cuadro. N° 6. Matriz general de datos obtenidos de la Dimensión Urbana

Ítem	NO		SI	
	Fx	%	Fx	%
8.Es necesario utilizar vias alternas o anexo de vía para optimizar el flujo vehicular.	1	6,25	15	93,75
9.Existen proyectos para optimizar el flujo vehicular aduanero	14	87,5	2	12,5

Fuente:Zambrano (2013)

Gráfico N° 3. Dimensión urbana



Fuente:Zambrano (2013)

Con relación al ítem 8, el 6,25% de los encuestados expresaron que no es necesario utilizar vías alternas o anexo de vía para optimizar el flujo vehicular, en cambio el 93,75% manifestó que si, según estos resultados, muchos usuarios prefieren buscar vías alternas, que posiblemente también presentan congestionamiento vehicular, pero en menor grado. Por otra parte, el 87,5% de los encuetados en el ítem 9, expresaron que no existen proyectos para mejorar optimizar el flujo vehicular aduanero, mientras un 12,5% manifestó que si existen. Es necesario destacar que al no existir proyectos para solventar la problemática se hace imprescindible plantear estrategias que conlleven a la optimización del flujo vehicular aduanero en la zona fronteriza objeto de estudio.

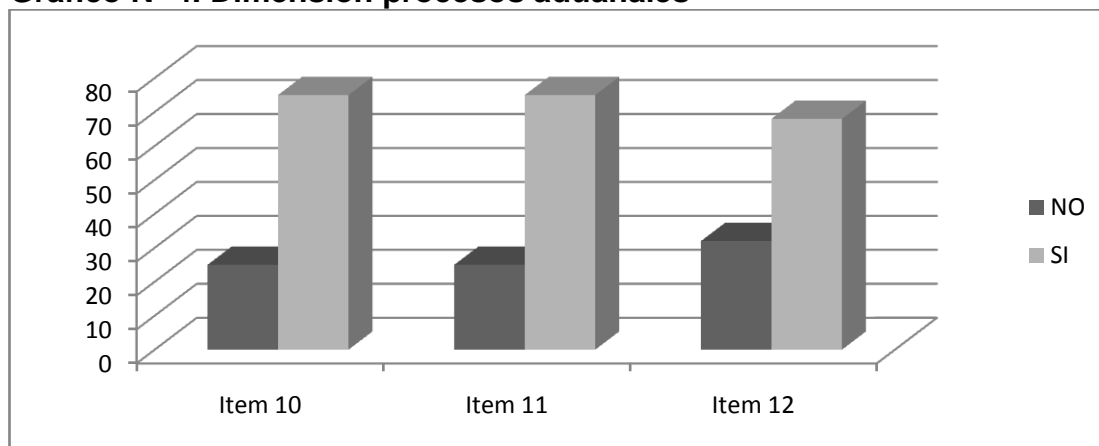
En el cuadro 7 se presentan los resultados de la Variable Análisis Interno, y su dimensión Procesos Aduanales, que tiene a su haber los indicadores: Gerencia, Administración y división de operaciones.

Cuadro. Nº 7. Matriz general de datos obtenidos de la Dimensión Procesos aduanales

Ítem	NO		SI	
	Fx	%	Fx	%
10.La gerencia de la aduana tiene responsabilidad directa en el congestionamiento vehicular de la zona fronteriza	4	25,0	12	75,0
11.Debe modificarse la administracion de los procesos aduanales para optimizar el flujo vehicular	4	25,0	12	75,0
12.La división de operaciones de la aduana debe ser la responsable del flujo vehicular en el eje fronterizo	5	31,25	11	68,75

Fuente:Zambrano (2013)

Gráfico Nº 4. Dimensión procesos aduanales



Fuente:Zambrano (2013)

En cuanto al ítem 10, el 31,25% de los encuestados dijeron que la gerencia de la aduana no tiene responsabilidad directa en el congestionamiento vehicular de la zona fronteriza, pero el 68,75% expresó que sí. Según lo descrito, es importante la función administrativa de los gerentes aduanales en tratar de llevar los procesos de una manera eficiente para tratar de subsanar la congestión vehicular en el área de

estudio. Con relación al ítem 11, el 25% dijo que no debe modificarse la administración de los procesos aduanales para optimizar el flujo vehicular, pero el 75% asevero que si debe hacerse.

Estos resultados comprometen la función de la aduana como garante del óptimo flujo vehicular en el eje fronterizo. Con respecto al ítem 12, el 25% de la muestra manifestó que la división de operaciones de la aduana no es la responsable del flujo vehicular en el eje fronterizo, pero el 75% restante dijo que sí. Esto determina, que una de las responsabilidades de los procesos aduanales es la división de operaciones que debe llevar todos los procedimientos para el óptimo desempeño de la gerencia del SENIAT.

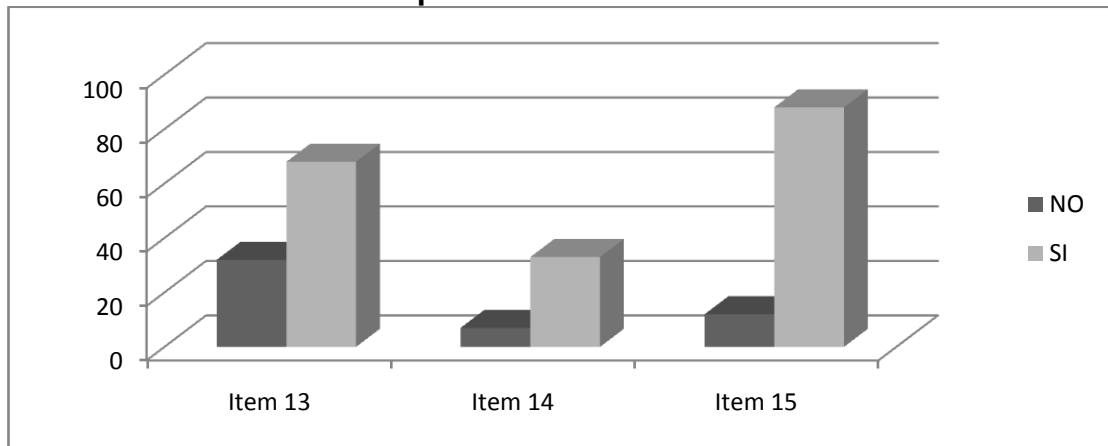
En el cuadro8 se presentan los resultados de la Variable Análisis externo y su dimensión Espacio Físico, que tiene a su haber los indicadores: Congestionamiento, Organización, cumplimiento de las normas de tránsito.

Cuadro. Nº 8. Matriz general de datos obtenidos de la Dimensión Espacio físico.

Ítem	NO		SI	
	Fx	%	Fx	%
13.Considera el congestionamiento vehicular como uno de los problemas de mayor gravedad en el eje fronterizo	5	31,25	11	68,75
14.La organización del espacio físico del eje fronterizo es causante del congestionamiento vehicular aduanero	1	6,25	15	93,75
15.El incumplimiento de las normas de tránsito en el eje fronterizo conlleva al congestionamiento vehicular	2	12,5	14	87,5

Fuente:Zambrano (2013)

Gráfico N° 5. Dimensión espacio físico



Fuente: Zambrano (2013)

Para el ítem 13, el 31,25% de los encuestados no considera el congestionamiento vehicular como uno de los problemas de mayor gravedad en el eje fronterizo, pero el 68,75% restante expresa que si lo es. De acuerdo con estos resultados, posiblemente otras problemáticas relacionadas con la seguridad ciudadana, alimentación y calidad de vida también son problemáticas en el eje fronterizo, pero no se puede dejar de lado el congestionamiento vehicular en la zona.

En cambio, con relación al ítem 14 solo el 6,25% dice que la organización del espacio físico del eje fronterizo no es causante del congestionamiento vehicular aduanero, pero la gran mayoría de encuestados, con un 93,75% asegura que si lo es. Entonces la organización del espacio físico es un elemento que influye notablemente en el flujo vehicular aduanero. En cuanto al ítem 15, el 12,5% manifiesta que el incumplimiento de las normas de tránsito en el eje fronterizo no conlleva al congestionamiento vehicular, pero el 87,5% restante asegura que si. Estos resultados mantienen relación estrecha con el ítem 3, que se relaciona con las señales de tránsito, y donde se reconoce que no existe una buena señalización, de allí que, posiblemente el incumplimiento de las normas de tránsito tenga su razón de ser por esta causa.

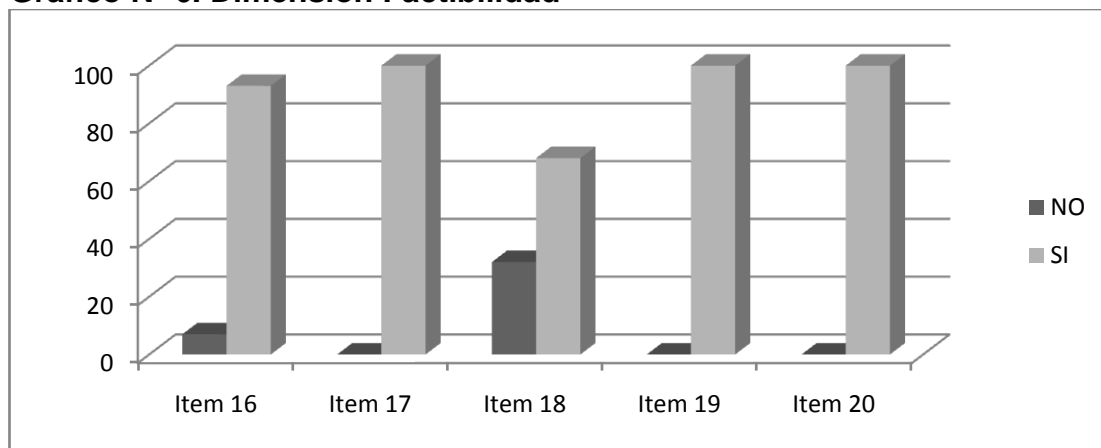
En el cuadro 9 se presentan los resultados de la Variable Factibilidad y su dimensión Viabilidad de las estrategias, que tiene a su haber los indicadores: técnica, económica, operativa, institucional y social.

Cuadro. N° 9. Matriz general de datos obtenidos de la Dimensión Factibilidad

Ítem	NO		SI	
	Fx	%	Fx	%
16. Es necesario mejorar las operaciones en la aduana de San Antonio para optimizar el flujo vehicular	1	6,25	15	93,75
17. El Estado cuenta con los recursos economicos para implementar una serie de estrategias para optimizar el flujo vehicular.	0	0,0	16	100,00
18. La Aduana Principal de San Antonio cuenta con el capital humano para optimizar el flujo vehicular en dicha aduana.	5	31,25	11	68,75
19. Las instituciones y organizaciones que hacen vida en la frontera deben participar en el desarrollo de las estrategias para optimizar el flujo vehicular aduanero	0	0,0	16	100,00
20. Al optimizar el flujo vehicular adunero, la comunidad y por ende los ciudadanos del eje fronterizo se benefician.	0	0,0	16	100,00

Fuente:Zambrano (2013)

Gráfico N° 6. Dimensión Factibilidad



Fuente:Zambrano (2013)

Los resultados obtenidos en el ítem 16, donde en un 6,25% de los encuestados manifestaron que no es necesario mejorar las operaciones en la aduana de San Antonio para optimizar el flujo vehicular, y la gran mayoría, es decir, el 93,75% restante dijo que sí; hay que destacar que desde el punto de vista técnico es necesario plantear una reorganización de los procesos aduanales para mejorar el flujo vehicular en el eje fronterizo. Asimismo, con respecto al ítem 17, el 100% de la muestra expresa que el Estado si cuenta con los recursos económicos para implementar una serie de estrategias para optimizar el flujo vehicular, esto quiere decir, que es viable desde el punto de vista económico, la planificación, ejecución y revisión de estrategias para solventar la problemática del flujo vehicular aduanero.

Con relación al ítem 18, el 31,25% de la muestra expresó que la Aduana Principal de San Antonio no cuenta con el capital humano para optimizar el flujo vehicular en dicha aduana, pero un 68,75% dijo que si, estos resultados permiten reflexionar sobre la importancia del capital humano idóneo para el cumplimiento de las funciones que le corresponden y que deben formarse para lograr mejorar los procesos aduanales.

En cuanto al ítem 19, el 100% de los encuestados expresó que las instituciones y organizaciones que hacen vida en la frontera si deben participar en el desarrollo de las estrategias para optimizar el flujo vehicular aduanero. Y por último, en el ítem 20, la muestra expresa en un 100% que al optimizar el flujo vehicular aduanero, la comunidad y por ende los ciudadanos del eje fronterizo se benefician. Esto, permite demostrar la factibilidad de las estrategias con respecto a la realidad problemática.

Datos obtenidos de la aplicación del instrumento a los habitantes comunes

En este caso el instrumento consta de 9 preguntas dirigidas a una muestra de la población que está conformada por 33 sujetos que viven en las adyacencias del área de estudio, es decir, la Aduana Principal de San

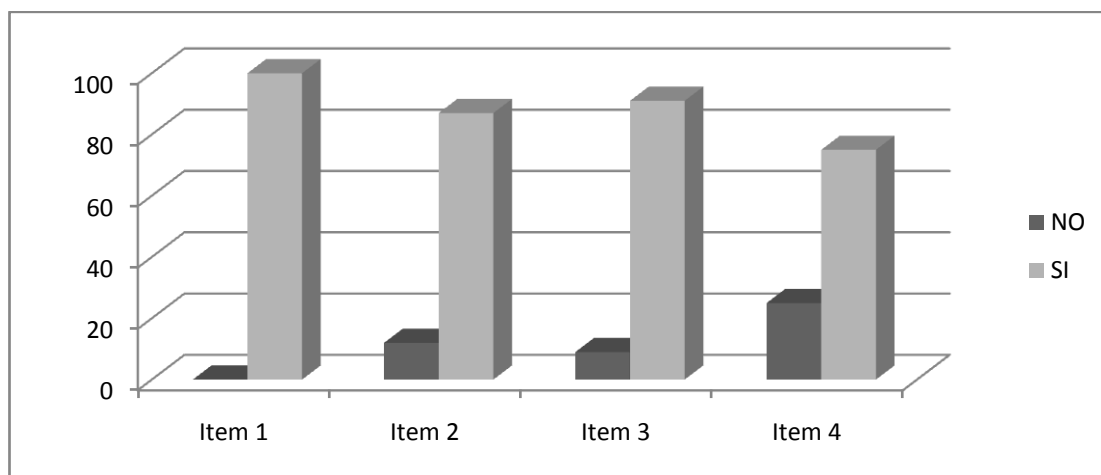
Antonio, donde se evidencia el mayor congestionamiento vehicular, del cual se ven afectados los mismos. Ahora bien, en el cuadro 10 se presentan los resultados de la Variable Análisis Externo, y su dimensión Espacio físico, que tiene a su haber los indicadores: Congestionamiento, Organización y cumplimiento de normas de tránsito.

Cuadro. N° 10. Matriz general de datos obtenidos de la Dimensión Espacio físico

Ítem	NO		SI	
	Fx	%	Fx	%
1. El congestionamiento vehicular es uno de los mayores problemas en la zona donde convives	0	0	33	100
2. Te afecta directamente en tus labores diarias el congestionamiento vehicular	4	12,12	27	87,88
3. La organización del espacio influye en la congestión vehicular en la zona fronteriza	3	9,09	30	90,91
4. El incumplimiento de las normas de tránsito en el eje fronterizo conlleva al congestionamiento vehicular	8	24,24	25	75,76

Fuente:Zambrano (2013)

Gráfico N° 7. DimensiónEspacio físico



Ya conocida la opinión de las autoridades locales, miembros de organismos del Estado, y Sindicatos de transporte de la frontera, es necesario ver el punto de vista de los transeúntes y miembros de la comunidad con respecto a la problemática objeto de estudio, por lo tanto,

en el ítem 1, el 100% de la muestra expresó que el congestionamiento vehicular es uno de los mayores problemas en la zona donde conviven, esto demuestra que la zona fronteriza prácticamente en su totalidad, y, por ende sus conciudadanos se ven afectados con el pésimo flujo vehicular que existe.

Asimismo, en el ítem 2, se indago en los encuestados, se les afecta directamente en sus labores diarias el congestionamiento vehicular, y el 12,12% expresó que no les afecta, pero el 87,88% restante asevero que si les afecta. Según estos datos, la población se ve afectada directa e indirectamente por la problemática del flujo vehicular aduanero. En cuanto al ítem 3, el 9,09% dice que la organización del espacio no influye en la congestión vehicular en la zona fronteriza, pero la gran mayoría, es decir, el 90,91% asegura que si influye. Por otra parte, los ciudadanos comunes expresan en un 24,24% que el incumplimiento de las normas de tránsito en el eje fronterizo no conlleva al congestionamiento vehicular, pero el 75,76% restante ezbosa que si.

Con respecto a los resultados obtenidos con las autoridades locales y miembros de otras instituciones que hacen vida en la frontera existen correlacion al indicar que el espacio fisico influye notablemente en el optimo flujo vehicular aduanero, por que afecta notablemente la calidad de vida de los habitantes de dicha área geográfica.

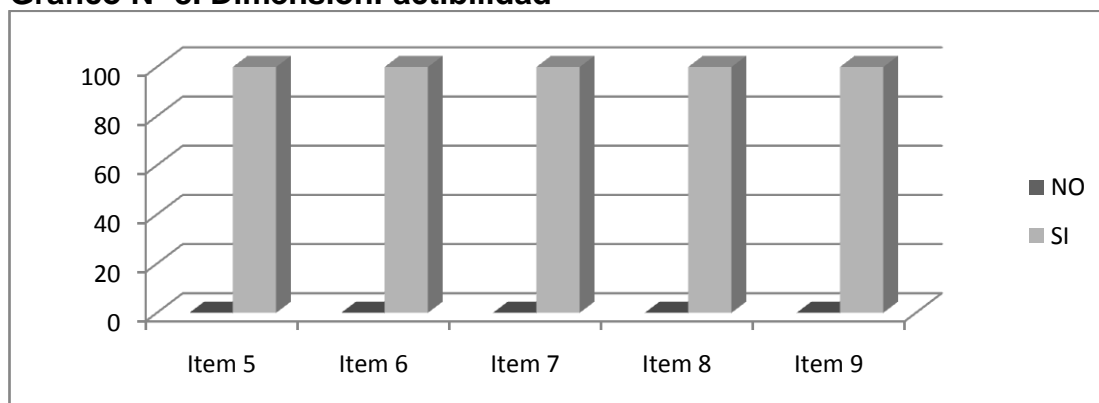
Asimismo, en el cuadro 11 se presentan los resultados de la Variable Factibilidad, y su dimensión Viabilidad de las estrategias, que tiene a su haber los indicadores: Técnica, Económica, Operativa, Institucional y Social.

Cuadro. N° 11. Matriz general de datos obtenidos de la Dimensión Factibilidad

Ítem	NO		SI	
	Fx	%	Fx	%
5. Es necesario cambiar las operaciones en la aduana de San Antonio para mejorar el flujo vehicular	0	0	33	100
6. Cree usted que el Estado cuenta con los recursos economicos para invertir en la mejora del flujo vehicular en la zona fronteriza	0	0	33	100
7. Considera que el Seniat, transito y guardia nacional, entre otros, cuentan con el personal necesario para mejorar el flujo vehicular en la frontera	0	0	33	100
8. Las instituciones y organizaciones que hacen vida en la frontera deben participar en el desarrollo de las estrategias para optimizar el flujo vehicular aduanero	0	0	33	100
9. Usted como ciudadano se beneficiaria con la mejora del flujo vehicular en la frontera	0	0	33	100

Fuente:Zambrano (2013)

Gráfico N° 8. DimensiónFactibilidad



Fuente:Zambrano (2013)

Con respecto al ítem 6, donde los ciudadanos comunes en su totalidad, es decir, el 100% expresa que es necesario cambiar las

operaciones en la aduana de San Antonio para mejorar el flujo vehicular. Responden a la necesidad técnica de mejorar los procesos y operaciones por parte de las instituciones del eje fronterizo. En relación con el ítem 7 el 100% de los encuestados, cree que el Estado cuenta con los recursos económicos para invertir en la mejora del flujo vehicular en la zona fronteriza. Asimismo, en el ítem 8, el 100% de la muestra considera que el Seniat, tránsito y guardia nacional, entre otros, cuentan con el personal necesario para mejorar el flujo vehicular en la frontera.

En cuanto al ítem 8, la totalidad de los encuestados, es decir, el 100% expresa que las instituciones y organizaciones que hacen vida en la frontera deben participar en el desarrollo de las estrategias para optimizar el flujo vehicular aduanero.

Por último, en el ítem 9, el 100% de la muestra considera que como ciudadano se beneficiaría con la mejora del flujo vehicular en la frontera. Cada uno de los resultados anteriores permite enfocar la necesidad de buscar mejorar a la problemática del congestionamiento vehicular aduanero en el eje fronterizo Cúcuta-San Antonio del Táchira.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Los resultados obtenidos en la investigación permiten delimitar las conclusiones a partir de la realidad problemática que se estudia. En ese sentido, con relación al primer objetivo específico que busco diagnosticar las necesidades del área de estudio para la optimización del flujo vehicular aduanero.

Surgen del análisis una serie de necesidades del área de estudio, que influyen notablemente en el flujo vehicular aduanero, una de ellas es la organización del espacio en el eje fronterizo, donde posiblemente por lo reducido del mismo y su ubicación Geoespacial prácticamente en las adyacencias centrales de la comunidad recae en el congestionamiento de vehículos en la zona, asimismo, no existen proyectos para tratar de solventar la problemática, y los organismos del Estado no se integran para consolidar proyectos, debido a que, según los datos obtenidos, no existe una buena señalización del tránsito en área de estudio, lo que conlleva posiblemente a interactuar en la realidad problemática.

Por otra parte, con relación al segundo objetivo específico, que buscó realizar un análisis interno y externo sobre el flujo vehicular actual en la frontera colombo venezolana. Los resultados demuestran que existen responsabilidades compartidas por parte de la gerencia y administración de los procesos aduanales, posiblemente porque las operaciones que se llevan a cabo en la Aduana Principal de San Antonio del Táchira, mantiene momentos de desorganización, lo que ocasiona el congestionamiento vehicular aduanero.

Además de esto, tanto las autoridades locales, como miembros de las organizaciones públicas y privadas que hacen vida en este eje fronterizo reconocen que el congestionamiento vehicular es una de las necesidades más graves en el contexto estudiado, afectando las normales actividades de las personas que allí conviven y por ende su calidad de vida.

En resumen, el tercer objetivo, buscó determinar la factibilidad de estrategias para la optimización del flujo vehicular en la frontera colombo-venezolana, y prácticamente la mayoría de la muestra que facilitó la obtención de los resultados manifestó la necesidad desde el punto de vista técnico, económico, operativo, institucional y social del diseño e implementación de diversas estrategias, y por ello, existe viabilidad dentro de la investigación planteada, para el cumplimiento del cuarto objetivo específicos, que plantea diseñar estrategias para la optimización del flujo vehicular Aduanero en la frontera colombo venezolana Cúcuta-San Antonio Del Táchira.

Recomendaciones

Debido a que existe una necesidad de solventar la problemática que surge en la investigación y buscando las mejores vías para lograr iniciar un proceso de solución, a continuación se plantean algunas recomendaciones de valor:

- Iniciar en el seno de la Aduana Principal de SENIAT en San Antonio del Táchira, un proceso de formación del personal que dirige las operaciones aduanales para tratar de optimizar los procesos operacionales, para así, mejorar el flujo vehicular aduanero.

- Integrar a las organizaciones comunitarias y del Estado Venezolano para la realización de campañas de formación para el conocimiento de los procesos aduanales y así contribuir al desarrollo de actividades encaminadas al mejoramiento del área de estudio.

- Presentar proyectos de ordenamiento territorial para tratar de abrir espacios para el descongestionamiento vehicular aduanero en el eje fronterizo de Cúcuta-San Antonio del Táchira.

CAPÍTULO VI

LA PROPUESTA

ESTRATEGIAS PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL FLUJO VEHICULAR ADUANERO EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

Presentación de la propuesta

Al reconocer que las deficiencias en la zona fronteriza, específicamente el área de Cúcuta-San Antonio del Táchira (Ver Anexo B, Mapas del área de estudio), se orientan al congestionamiento vehicular aduanero, surge la necesidad de combatir la problemática que genera caos y desorganización en el día a día, puesto que, mediante el análisis de los elementos de flujo vehicular se pueden entender las características y el comportamiento del tránsito, requisitos básicos para el planteamiento, proyecto y operación de carreteras, calles y sus obras complementarias dentro del sistema de transporte.

Ahora bien, para Linares (2003):

Los conflictos del transporte en la frontera, en particular hacia América, son examinados para explorar cómo los cambios globales plantean nuevos movimientos sociales. Los nuevos desafíos que enfrentan los trabajadores en el servicio de carga internacional son muy similares a los que otros sectores sociales transitan alrededor del mundo. (p. 81).

Es decir, la problemática del congestionamiento vehicular no solo ocurre en las grandes poblaciones donde se concentra la mayor población, sino también en puntos estratégicos que por ser espacios territoriales reducidos y convertirse en zonas económicas especiales agrupan una serie de procesos aduanales que pueden generar el caos en las vías. Es por ello, que la realidad fronteriza del eje Cúcuta-San Antonio

del Táchira mantiene una constante variación del congestionamiento vehicular aduanero, lo que genera retrasos en los procesos administrativos aduanales, anarquía en las vías públicas por la desorganización de los procesos, influye en las actividades diarias de los habitantes de la zona fronteriza, trastocando su calidad de vida de manera directa e indirecta, por tal motivo, es conveniente plantear una serie de estrategias que ayuden y sean un elemento transformador de la problemática que se presenta.

Objetivos

Objetivo general

Diseñar estrategias para la optimización del flujo vehicular Aduanero en la frontera colombo venezolana Cúcuta-San Antonio Del Táchira.

Objetivos específicos

1. Promover la creación de comités de vías públicas para el establecimiento de las normas de tránsito en el eje fronterizo Cúcuta-San Antonio del Táchira.
2. Incentivar en los organismos públicos y privados la apertura de proyectos para la optimización del flujo vehicular aduanero.
3. Capacitar al personal de la división de operaciones del SENIAT - San Antonio del Táchira en la efectividad de los procesos aduanales para optimizar el flujo vehicular en la zona fronteriza.
4. Presentar un proyecto de ampliación de la infraestructura en el área del patio de la Aduana de San Antonio del Táchira para intensificar los procesos administrativos aduanales y lograr el óptimo flujo vehicular.

Factibilidad de la Propuesta

Los factores de viabilidad permiten determinar la necesidad de la propuesta de acuerdo a los resultados obtenidos y a la problemática planteada, en ese sentido, se presenta una serie de factores que determinan la importancia de la generación de estrategias.

Factibilidad Institucional: En el caso de las instituciones, las mismas están conscientes de la problemática del flujo vehicular aduanero en la zona fronteriza Cúcuta-San Antonio del Táchira, por tal razón, la integración de estas organizaciones e instituciones va de la mano con el planteamiento de la propuesta de solución, debido a que, estas entidades, en este caso, la Alcaldía, el Seniat, Guardia nacional Bolivariana, empresas de transporte aduanero, líneas de transporte público, INTTT, permitirán consolidar las acciones hacia el descongestionamiento vehicular en el área de estudio.

Factibilidad Social: Se considera el beneficio para la comunidad debido a que el congestionamiento vehicular influye en el desempeño de las actividades diarias de los habitantes de la comunidad de San Antonio y Cúcuta, por lo mismo, las estrategias que se presentan se convierten en un elemento de búsqueda de soluciones a la calidad de vida de los miembros de la comunidad.

Factibilidad Económica: Por tratarse de organismos que en su mayoría dependen del Estado venezolano, y tomando en consideración que el SENIAT, es el ente encargada de la recolección y orientación de los impuestos a nivel nacional, se considera que la ejecución de las acciones que se planifiquen en la sistematización de la propuesta pueden desarrollarse con el apoyo de dichos organismos.

Factibilidad Técnica y Operativa: En cuanto a los procesos enmarcados en las operaciones y los recursos humanos necesarios para su cumplimiento, se concibe que la Aduana Principal Del Seniat en San Antonio del Táchira cuenta con los aspectos técnicos necesarios para el desarrollo de las estrategias planteadas.

Sistematización de la propuesta

A lo largo de las actividades se trabajarán, de forma teórica y práctica, estrategias de acción para el logro de los objetivos propuestos y alcanzar las metas trazadas. A continuación se sistematizan las posibles estrategias de acción a partir de los objetivos específicos propuestos:

Matriz FODA, para el análisis interno y externo de la realidad investigada

	Debilidades	Fortalezas
<p>Amenazas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anarquía e irrespeto a las normas de tránsito por parte de transportistas y demás conductores. - Generar caos en el eje fronterizo debido a que no existen vías alternas para el flujo vehicular aduanero. 	<p>Estrategia "DA"</p> <p>+ Promover la creación de comités de vías públicas para el establecimiento de las normas de tránsito en el eje fronterizo Cúcuta-San Antonio del Táchira.</p>	<p>Estrategia "FA"</p> <p>+ Incentivar en los organismos públicos y privados en la apertura de proyectos para la optimización del flujo vehicular aduanero.</p>
<p>Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gran cantidad de Funcionarios del SENIAT que pueden instruirse en los procedimientos aduanales. - Gran cantidad de Organismos del Estado y empresas privadas que hacen vida en la zona fronteriza que pueden invertir en las mejoras de las vías y de la infraestructura aduanera. 	<p>Estrategia "DO"</p> <p>+ Presentar un proyecto de ampliación de la infraestructura en el área del patio de la Aduana de San Antonio del Táchira para intensificar los procesos administrativos aduanales y lograr el óptimo flujo vehicular.</p>	<p>Estrategia "FO"</p> <p>+ Capacitar al personal de la división de operaciones del SENIAT - San Antonio del Táchira en la efectividad de los procesos aduanales para optimizar el flujo vehicular en la zona fronteriza.</p>

Fuente:Zambrano (2013)

Cada uno de los elementos constitutivos de la matriz desarrollada, corresponde al análisis interno y externo de la problemática del flujo vehicular aduanero, por lo tanto, las estrategias que allí se plantean, con base a los debidos cruces, se convierten en la sistematización de las acciones dentro de la propuesta de solución a la problemática investigada. De allí, la importancia para lograr en un plazo suficiente la mejora del flujo vehicular aduanero.

Objetivo Específico N° 1: Promover la creación de comités de vías públicas para el establecimiento de las normas de tránsito en el eje fronterizo Cúcuta-San Antonio del Táchira.

Estrategias	Recursos	Tiempo de ejecución	Metas
<ul style="list-style-type: none"> - Reunir a las agrupaciones comunitarias y concejos comunales para la organización de comités destinados a verificar las necesidades viales del eje fronterizo Cúcuta-San Antonio del Táchira, en el Caso de Normas de y Señalizaciones de Transito en las vías públicas. - Integrar en las comisiones que se nombren a miembros de la Alcaldía del Municipio Bolívar, representantes del INTTT, y miembros de los sindicatos de transporte aduanero internacional y las líneas de transporte público del Municipio. - Crear un fondo para la inversión de las vías públicas en el área de normas y señales de tránsito para tratar las precariedades que se evidencian en el eje fronterizo en este aspecto. 	<p>Talento humano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>El investigador</i> - <i>Miembros del INTTT</i> - <i>Representantes de la Alcaldía del Municipio.</i> - <i>Miembros de las empresas de transporte aduanero internacional y de las Líneas de Transporte público y privado.</i> <p>Económicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Fondos provenientes de los Organismos públicos y privados que conforman los Comités.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Conformación de los Comités con la realización de reuniones periódicas de 4 horas por semana. 	<ul style="list-style-type: none"> - Conformar los comités de vías públicas. - Lograr la participación de los diversos actores sociales, políticos y del sector productivo en la conformación de dichos comités. - Conseguir fondos para solventar las problemáticas en materia de normas de tránsito y vías públicas.

Objetivo Específico N° 2: Incentivar en los organismos públicos y privados la apertura de proyectos para la optimización del flujo vehicular aduanero.

Estrategias	Recursos	Tiempo de ejecución	Metas
<p>- Realizar reuniones periódicas entre organismos públicos del Estado e Instituciones privadas de transporte aduanero y transporte urbano para la planificación, organización, inversión y ejecución de proyectos para la optimización del flujo vehicular en la zona fronteriza.</p> <p>- Plantear la elaboración de proyectos para el ordenamiento territorial del eje fronterizo Cúcuta-Norte de Santander, donde se planteen vías alternas o anexos de vía para complementar los procesos aduaneros por dichas zonas.</p> <p>- Comprometer a la Alcaldía del Municipio Bolívar, la Gobernación del Estado Táchira, y demás fundaciones y organismos del Estado a la inversión en materia de vialidad para ampliar las carreteras y espacios transitables para el tráfico aduanero.</p>	<p>Talento humano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>El investigador</i> - <i>Comisiones de Vialidad establecidas previamente.</i> - <i>Especialistas en Ordenamiento Territorial</i> - <i>Miembros de las empresas de transporte aduanero internacional y de las Líneas de Transporte público y privado.</i> <p>Económicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Inversión de la Alcaldía, Gobernación, y demás entidades públicas y privadas.</i> 	<p>- Visitas periódicas semanales o quincenales a las instituciones y organismos del Estado y empresas privadas para el establecimiento de acciones concretas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Lograr el compromiso de organismos públicos del Estado e Instituciones privadas en la ejecución de proyectos de vialidad. - Consolidar proyectos de ordenamiento territorial. - Obtener inversiones de organismos del Estado y empresas privadas en materia de vialidad.

Objetivo Específico N° 3: Capacitar al personal de la división de operaciones del SENIAT - San Antonio del Táchira en la efectividad de los procesos aduanales para optimizar el flujo vehicular en la zona fronteriza.

Estrategias	Recursos	Tiempo de ejecución	Metas
<ul style="list-style-type: none"> - Agrupar a los funcionarios que conforman la división de operaciones del SENIAT - San Antonio del Táchira, para perfeccionarlos en los procesos administrativos aduanales, con la finalidad de aligerar dichos procesos y lograr un óptimo flujo vehicular en la zona fronteriza Cúcuta-San Antonio del Táchira. - Con base en los lineamientos emanados por el SENIAT, crear un manual de procedimientos intensivo en el área de tránsito vehicular aduanero, para lograr de manera intensiva el cumplimiento de los procesos administrativos. - Proponer el reforzamiento de comisiones de funcionarios del horario nocturno, para movilizar el transito aduanero nacional e internacional (proveniente de Colombia), para descongestionar el tráfico en horario diurno. 	<p>Talento humano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Funcionarios que conforman la división de operaciones del SENIAT - San Antonio del Táchira</i> - <i>Funcionarios miembros de las comisiones nocturnas.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Reuniones semanales de trabajo con los funcionarios de la división de operaciones del Seniat. - Dos meses para la elaboración del manual de procedimientos. - Comisiones de horario nocturno: Lunes a Sábado de 10 p.m. a 6 a.m. 	<ul style="list-style-type: none"> - Perfeccionar los procesos de administración aduanera. - Crear el manual de procedimientos en el área de tránsito vehicular aduanero. - Conformar las comisiones nocturnas.

Objetivo Específico N° 4: Presentar un proyecto de ampliación de la infraestructura en el área del patio de la Aduana de San Antonio del Táchira para intensificar los procesos administrativos aduanales y lograr el óptimo flujo vehicular.

Estrategias	Recursos	Tiempo de ejecución	Metas
<ul style="list-style-type: none"> - Plantear la expansión de la infraestructura del Área del patio de la aduana principal de San Antonio, para abrir espacios en las mejoras de atención al tránsito aduanero nacional e internacional. - Promover la creación de una aduana auxiliar en otro punto de la zona fronteriza, que permita no solo descongestionar el acceso al tránsito vehicular de la aduana principal, sino que contribuya a la optimización de los procesos aduanales. 	<p>Talento humano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Funcionarios del SENIAT a nivel nacional.</i> - <i>Comisiones del Ministerio del Poder para la Economía y Finanzas.</i> - <i>Comisiones del Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura.</i> <p>Económicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Inversión del Estado Venezolano para la ampliación de la cobertura de organismos del Estado en materia de impuestos y aduanas.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - El tiempo necesario para la construcción o expansión del área del patio de la aduana principal. - El tiempo necesario para el ordenamiento, construcción y consolidación de la aduana auxiliar. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliar el área del patio de la Aduana Principal de San Antonio. - Lograr la construcción de una aduana auxiliar en otro punto de la zona fronteriza.

REFERENCIAS

Álvarez de Flórez, R. (2004). *La integración Fronteriza Colombo-venezolana. Situación y Perspectiva*. Centro de Estudios de Fronteras e Integración de la Universidad de Los Andes, San Cristóbal, Venezuela.

Álvarez, M. (2006). *El equipo directivo. Recursos técnicos de gestión*. Caracas: Laboratorio.

Arias, F. (2006). *Proyecto de Investigación*, 5ta Edición. Caracas: Editorial Episteme.

Barrios, F. (1999). *El espacio fronterizo Táchira-Norte de Santander*. Estudio de investigación. San Cristóbal; Publicaciones de la ULA-Táchira.

Blanco, R. (2002). *Impacto del Proceso de Integración Económica Colombo-venezolana en el Sector industrial a partir de 1992 (Eje San Antonio-Ureña-Aguascalientes)*. Centro de Estudios de Fronteras e Integración de la Universidad de Los Andes, San Cristóbal, Venezuela.

Carreño, F. (2011). *Plan estratégico-logístico para la comercialización de productos de consumo Humano en procesos de declaración en tránsito aduanero internacional (DTAI) desde zonas francas de Colombia para Venezuela. (Caso Aduana Principal San Antonio del Táchira)*. Tesis de maestría no publicada. Instituto Pedagógico Rural Gervasio Rubio. Rubio-Venezuela.

Chiavenato, I. (2006). *Administración. Proceso Administrativo*. México: Mc. Graw Hill.

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. (2000). *Gaceta Oficial N° 5453. Extraordinario*: Capítulo IX De Los Derechos Ambientales, Artículos 127, 128 en el Capítulo IV, Del Poder Público Municipal, Artículo 178.

Díaz, C. y Romero, M. (2008). *Elementos de análisis para la integración de un espacio latinoamericano*. España: Plaza y Valdez.

Drucker, P. (1984). *La Gerencia*. Buenos Aires-Argentina: ateneo.

Hernández, A. (2009). *Apuntes sobre metodología de la investigación*. Material mimeografiado. Rubio, Táchira: Autora.

Hernández, S., Fernández C., Baptista, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. 4ta. Edición. México: Mc. Graw Hill.

Ley Orgánica de Aduanas (1999) *Gaceta Oficial N° 5.353* Del Tráfico de Mercancías Capítulo I de los vehículos de transporte. Artículos 13, 15, 17

Ley Orgánica de los Consejos Comunales (2011) *Gaceta Oficial N° 39.335 Extraordinaria*. Artículo 1, 2.

Ley Orgánica del Ambiente (2006) *Gaceta oficial N° 5.833 Extraordinaria*. Capítulo I: Artículo 3.

Linares, R. (2003). *Actores sociales y nuevos movimientos: conflictos en el transporte de carga internacional*. Universidad de Los Andes, Centro de Estudios de Fronteras e Integración (CEFI), Táchira. GEOENSEÑANZA. Vol.8-2003 (1). p. 67-82.

Ministerio del Poder Popular para la Planificación y Finanzas Proyecto Nacional Simón Bolívar 2007- 2013

Morales Manzur, J. (2005). *La Integración Fronteriza Colombo-venezolana y sus Limitaciones: Propuestas Político-económicas para Maximizar el Proceso*. Sección de Integración Latinoamericana de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad del Zulia, Venezuela.

Ruiz, C. (2002). *Instrumento de Investigación Educativa. Procedimiento para Diseño y Validación*. Barquisimeto. CIDEG.

SPSS (2005). *Paquete Estadístico para las Ciencias Sociales*. Versión 12. Universidad de Chicago. EE.UU.

Teres, I. (2012). *La economía fronteriza en crisis (Artículo de opinión)*. San Cristóbal- Táchira, Diario La Nación (Cuerpo A, página 3).

Universidad Pedagógica Experimental Libertador (2010). *Manual de Trabajos de Grado*. Caracas

Universidad Pedagógica Experimental Libertador. (2006). *Manual de Trabajos de Grado en Especialización y Maestría y Tesis Doctorales* (4ª Edición). Caracas-Venezuela: Autor.

ANEXOS

ANEXO A
INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN



Encuesta dirigida a las autoridades locales y miembros de organismos públicos y privados

1. Lee detenidamente cada pregunta.
2. Selecciona la alternativa de respuesta (SI-NO) que consideres y colócale una equis (x)
3. Selecciona solo una de ellas.
4. No dejes ninguna pregunta sin responder.

Para obtener los mejores resultados se le agradece que conteste con la mayor sinceridad el presente cuestionario para llegar a conocer su punto de vista.

Atte. Lic. Jackson Zambrano

Muchas gracias por tu colaboración

Nº	Ítem	SI	NO
1	La longitud de la zona fronteriza influye en el congestionamiento vehicular aduanero		
2	Considera que el eje fronterizo tiene un alto nivel de congestionamiento		
3	Existe buena señalización en el eje fronterizo.		
4	Cuenta la Aduana Principal con una infraestructura acorde para optimizar el flujo vehicular.		
5	La organización de la aduana permite un optimo flujo vehicular.		
6	La Administración de la aduana es responsable del congestionamiento vehicular		
7	Considera que las operaciones aduanales deben cambiar para mejorar el flujo vehicular.		

8	Es necesario utilizar vías alternas o anexo de vía para optimizar el flujo vehicular.		
9	Existen proyectos para optimizar el flujo vehicular aduanero		
10	La gerencia de la aduana tiene responsabilidad directa en el congestionamiento vehicular de la zona fronteriza		
11	Debe modificarse la administración de los procesos aduanales para optimizar el flujo vehicular		
12	La división de operaciones de la aduana debe ser la responsable del flujo vehicular en el eje fronterizo		
13	Considera el congestionamiento vehicular como uno de los problemas de mayor gravedad en el eje fronterizo		
14	La organización del espacio físico del eje fronterizo es causante del congestionamiento vehicular aduanero.		
15	El incumplimiento de las normas de tránsito en el eje fronterizo conlleva al congestionamiento vehicular		
16	Es necesario mejorar las operaciones en la aduana de San Antonio para optimizar el flujo vehicular		
17	El Estado cuenta con los recursos económicos para implementar una serie de estrategias para optimizar el flujo vehicular.		
18	La Aduana Principal de San Antonio cuenta con el capital humano para optimizar el flujo vehicular en dicha aduana.		
19	Las instituciones y organizaciones que hacen vida en la frontera deben participar en el desarrollo de las estrategias para optimizar el flujo vehicular aduanero		
20	Al optimizar el flujo vehicular aduanero, la comunidad y por ende los ciudadanos del eje fronterizo se benefician.		



Encuesta dirigida a las Ciudadanos de la Comunidad de San Antonio del Táchira

1. Lee detenidamente cada pregunta.
2. Selecciona la alternativa de respuesta (SI-NO) que consideres y colócale una equis (x)
3. Selecciona solo una de ellas.
4. No dejes ninguna pregunta sin responder.

Para obtener los mejores resultados se le agradece que conteste con la mayor sinceridad el presente cuestionario para llegar a conocer su punto de vista.

Atte. Lic. Jackson Zambrano

Muchas gracias por tu colaboración

Nº	Ítem	SI	NO
1	El congestionamiento vehicular es uno de los mayores problemas en la zona donde convives		
2	Te afecta directamente en tus labores diarias el congestionamiento vehicular		
3	La organización del espacio influye en la congestión vehicular en la zona fronteriza		
4	El incumplimiento de las normas de tránsito en el eje fronterizo conlleva al congestionamiento vehicular		
5	Es necesario cambiar las operaciones en la aduana de San Antonio para mejorar el flujo vehicular		
6	Cree usted que el Estado cuenta con los recursos económicos para invertir en la mejora del flujo vehicular en la zona fronteriza		
7	Considera que el Seniat, tránsito y guardia nacional, entre otros, cuentan con el personal necesario para mejorar el flujo vehicular en la frontera		
8	Las instituciones y organizaciones que hacen vida en la frontera deben participar en el desarrollo de las estrategias para optimizar el flujo vehicular aduanero		
9	Usted como ciudadano se beneficiaría con la mejora del flujo vehicular en la frontera		

ANEXO B

MAPA SATELITAL E IMAGÉNES DEL ÁREA DE ESTUDIO



Estacionamiento Seniat para revisión del flujo vehicular aduanero (Municipio Bolívar - San Antonio del Táchira)



Problemática del flujo vehicular aduanero (Municipio Bolívar - San Antonio del Táchira / Cúcuta Norte de Santander)



Frontera Municipio Bolívar (San Antonio del Táchira) con Norte de Santander (Cúcuta), Área de Estudio donde confluye el tránsito vehicular aduanero. Coordenadas: **7°49'07.84" N 72°27'03.04" O**