NACIONES UNIDAS

A

Asamblea General

Distr.
GENERAL

A/44/534
5 de octubre de 1989
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLES

Cuadragésimo cuarto período de sesiones
Tema 82 h) del programa

DESARROLLO Y COOPERACION ECONOMICA INTERNACIONAL

Condiciones de vida del pueblo palestino

Nota del Secretario General

1. En su resolución 42/190 de 11 de diciembre de 1987, titulada "Condiciones de vida del pueblo palestino en los territorios palestinos ocupados", la Asamblea General pidió al Secretario General que preparase un estudio detallado sobre las necesidades futuras del pueblo palestino en materia de infraestructura en los territorios palestinos ocupados desde 1967 y que informase a la Asamblea en su cuadragésimo cuarto período de sesiones, por conducto del Consejo Económico y Social, sobre los progresos realizados en la aplicación de la resolución.

2. Se encargó al Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (Hábitat) que se ocupara de preparar el estudio. En la aplicación de la resolución se celebraron consultas con representantes de la Organización de Liberación de Palestina con vistas a determinar más claramente las necesidades futuras concretas de los territorios palestinos ocupados en materia de infraestructura que debían ser objeto de un estudio. Como resultado de estas consultas, y habida cuenta de los limitados recursos disponibles para un estudio amplio, se decidió que el informe debería centrarse en la esfera concreta de la infraestructura de transporte. Otros aspectos de la infraestructura podrían examinarse en informes futuros, con sujeción a la disponibilidad de los recursos financieros para realizar esta labor.

3. Para preparar el estudio, Hábitat contrató los servicios de un consultor particular. El estudio independiente preparado por el consultor, con la asistencia de un grupo de expertos especializados, figura adjunto al presente informe (véase el anexo).

Best Copy Available

Anexo

NECESIDADES FUTURAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA EL PUEBLO PALESTINO EN LA RIBERA OCCIDENTAL Y LA FAJA DE GAZA a/

INDICE

		Párrafos	Página
I.	INTRODUCCION	1 - 7	4
II.	EVOLUCION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE	8 - 27	5
III.	SISTEMA DE TRANSPORTE EXISTENTE	28 - 56	8
IV.	PROPUESTA PARA UN SISTEMA DE TRANSPORTES	57 - 115	13
	A. Objetivos básicos	57	13
	B. Predicción de la demanda futura de viajes	58 - 70	14
	C. Sistema propuesto de transportes por carretera	71 - 103	17
	D. Propuesta de un sistema de transporte público	104 - 108	24
	E. Propuesta de un sistema de transporte marítimo	109 - 110	25
	F. Sistema propuesto de transporte aéreo	111 - 115	25
V.	INFRAESTRUCTURA INSTITUCIONAL	116 - 118	27
VI.	OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES FINALES	119 - 126	28

Lista de cuadros

1. Clasificación de las carreteras en la Ribera Occidental en 1947 y 1967 30

2. Servicio de carreteras a centros poblados en la Ribera Occidental en 1947 y 1967 30

3. Extensión de la red de carreteras en la Ribera Occidental según el plan maestro de carreteras regionales de Israel en 1983 31

---

a/ Informe presentado por el Dr. Rami Abdulhadi, Director del Centro de Ingeniería y Planificación de Ramallah, en la Ribera Occidental.

INDICE (continuación)

Página

Lista de cuadros (continuación)

4. Red de carreteras existente 31

5. Condiciones de la red de carreteras existente en la Ribera Occidental 31

6. Características de algunas de las principales rutas de ómnibus interurbanos 32

7. Características de algunas rutas principales de taxis compartidos interurbanos 32

8. Determinantes básicos de la demanda de viajes para los años básicos y del diseño según la situación hipotética A 33

9. Determinantes básicos de la demanda de viajes para los años básicos y del diseño según la situación hipotética B 34

10. Resumen de los factores determinantes básicos de la demanda de viajes 35

11. Volumen de tránsito proyectado en las carreteras principales 36

12. Número de carriles en algunos de los principales corredores 37

13. Extensión de la red de carreteras existente y propuesta en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza 38

14. Necesidad de construcciones y mejoras para la red vial propuesta 38

Lista de figuras

1. Red vital existente 39

2. Esquema diagramático de los corredores de tránsito regionales 40

3. Sistema de transportes propuesto 41

4. Rutas principales de transporte público en la actualidad 42

/...

I. INTRODUCCION

1. La Asamblea General, en su resolución 181 de noviembre de 1947, pidió que se estableciera un Estado árabe y un Estado judío en Palestina. De conformidad con el plan de partición, las fronteras de los dos Estados debían permitir el contacto directo entre todas las partes de cada uno. No obstante, las fronteras del Estado de Israel, tal como se declararon efectivamente en 1948, eran distintas a las fronteras delineadas en el plan de partición, de modo que el contacto directo entre lo que se conoce ahora como la Ribera Occidental y la Faja de Gaza quedó bajo el control de Jordania y Egipto, respectivamente. Sólo después de la ocupación israelí de esas dos zonas en 1967 se hizo posible el contacto directo entre éstas.

2. Como resultado de estos acontecimientos, el sector del transporte en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza, al igual que otros sectores económicos, no pudo alcanzar un nivel que le permitiese proporcionar servicios eficaces de transporte a esas regiones.

3. Las restricciones impuestas en el sector del transporte palestino en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza se combinaron con el desarrollo de un sistema de transporte orientado a extender las actividades de asentamiento de los judíos en los territorios ocupados mediante el suministro de caminos de calidad relativamente mayor para unir esos asentamientos entre sí y con la red caminera metropolitana israelí. Esta situación representó un obstáculo inevitable para la evolución de un sistema de transporte nacional palestino que guardara coherencia con las necesidades básicas del desarrollo económico palestino. Otro resultado de la situación fue un sistema de transporte dual, con un servicio eficiente que respalda la política y el programa israelí de expansión de los asentamientos judíos en toda la Ribera Occidental y la Faja de Gaza, y un servicio ineficiente que no puede satisfacer las necesidades de los palestinos ni cumplir sus funciones económicas en un proceso de desarrollo nacional integrado.

4. Este informe supone el establecimiento de un Estado palestino en los territorios palestinos ocupados de la Ribera Occidental y la Faja de Gaza, de conformidad con las resoluciones de las Naciones Unidas. Asimismo, se espera que el nuevo Estado emprenda un amplio programa de desarrollo económico con el apoyo y la asistencia de la comunidad internacional y los organismos de las Naciones Unidas, a fin de compensar las deficiencias que se derivan de la prolongada ocupación militar israelí, y acoger a los repatriados palestinos.

5. En un informe de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) de 1987 se estima que el número total de palestinos que residen fuera de la Ribera Occidental y la Faja de Gaza asciende a 3,15 millones. Se ha estimado en 1,5 millones el número de palestinos que se espera que regresen a vivir y trabajar en el nuevo Estado durante los primeros cinco años posteriores a su creación. Estos se asentarán en numerosas ciudades y pueblos de la Ribera Occidental y la Faja de Gaza, y en nuevos centros urbanos y asentamientos rurales que se construirán y desarrollarán en zonas que ofrezcan grandes posibilidades de actividad económica y asimilación.

6. Para los fines del presente informe, se examinaron dos variantes que representan corrientes futuras posibles: la variante A supone que sólo los palestinos que habitan actualmente en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza, incluidos los residentes de Jerusalén y aquellos que se encuentran trabajando actualmente en el extranjero, constituirán la población total del nuevo Estado. De acuerdo con esa posibilidad, se estima que la población total en el año 2010 ascenderá a 3,2 millones, con un índice de distribución urbano/rural del 38%. La variante B supone el posible retorno de 1,5 millones de palestinos durante los primeros cinco años posteriores a la creación del Estado. De acuerdo con esa posibilidad, se calcula que el total de la población en el año 2010 alcanzará los 5,39 millones, con un índice de distribución urbano/rural del 43%.

7. La tarea fundamental del sector del transporte consistirá en aumentar la unidad y la integración de todas las partes del nuevo Estado, incluida la unión segura y confiable de la Ribera Occidental y la Faja de Gaza; asistir en el desarrollo de otros sectores económicos mediante servicios e instalaciones de transporte apropiados y eficaces; y conectar el nuevo Estado con el mundo exterior mediante un transporte terrestre, marítimo y aéreo adecuado.

II. EVOLUCION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

8. Desde un punto de vista histórico, Palestina ha sido un puente entre los tres continentes de Asia, Africa y Europa. Es un vínculo entre la Península Arábiga y el Mediterráneo, y entre las partes oriental y occidental del mundo árabe.

Construcción de caminos

9. La construcción de caminos asfaltados en Palestina empezó en el siglo pasado. El más antiguo es el camino de Jerusalén, construido en 1867 durante el régimen otomán.

10. En la primera parte del mandato británico, que se inició en 1917, los caminos abiertos al tráfico en Palestina se concentraron en la zona montañosa, que en su mayor parte se conoce ahora como la Ribera Occidental. El eje principal se extendía de norte a sur, conectando los centros urbanos más importantes y siguiendo por lo general las rutas de antiguos caminos históricos. Además, dos caminos transversales unían Jericó, Jerusalén y Jaffa en el centro, y Tiberias, Nazareth y Haifa en el norte. Algunos, aunque no todos, fueron asfaltados. No obstante, la red caminera desarrollada entre 1936 y 1945 tenía por objeto satisfacer las necesidades logísticas de los británicos, y no las necesidades locales. En ese período se realizó la construcción de caminos que unían la parte central de Palestina con Jordania, y Palestina septentrional con Egipto a través del Sinaí. En 1945, la extensión total de los caminos asfaltados en Palestina alcanzó los 266 kilómetros, mientras que los caminos utilizables en temporada seca alcanzaron un total de 1.565 kilómetros.

11. Durante el mandato británico, la primitiva red caminera de la zona conocida ahora como Ribera Occidental tenía dos ejes; uno que se extendía de norte a sur a lo largo de las cadenas de montañas, y el otro en la zona del valle del Jordán.

Estos estaban unidos por vías transversales que se extendían de este a oeste desde el valle hasta la costa. En la Faja de Gaza había solo una carretera principal que se extendía de norte a sur, y la mayoría de los caminos locales que servían a las ciudades y pueblos más pequeños eran sólo caminos utilizables en temporadas secas.

Construcción de caminos entre 1948 y 1967

12. El establecimiento del Estado de Israel en parte de Palestina en 1948 vio el paso de la Ribera Occidental al Gobierno de Jordania, y la Faja de Gaza al Gobierno de Egipto. Ello trajo como resultado cambios considerables en el sistema de transporte, por ejemplo, las ciudades y los pueblos árabes en las zonas costeñas del nuevo Estado de Israel quedaron desconectados de las regiones interiores. Ciudades tales como Jenin, Tulkarem y Qalquilia, que antes se encontraban en el centro de Palestina, se convirtieron en ciudades limítrofes con el nuevo Estado. Esta separación, sumada a otros factores, originó el rápido deterioro de las condiciones económicas en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza, y la dicotomía de control (Jordania en la Ribera Occidental y Egipto en la Faja de Gaza) dio lugar a que estas zonas se convirtiesen en regiones de esos países.

13. El sistema vial en la Ribera Oriental del Jordán se volvió a alinear para reemplazar los ejes este oeste por un eje norte sur que conectase Aqaba-Ma'an-Amman-Irbid con Damasco, prescindiendo así de la Ribera Occidental como principal centro de transporte regional. No obstante, se ejecutaron planes de mejoramiento de los caminos construidos ahí durante el mandato británico y se amplió el sistema para que llegase a casi todas las ciudades y aldeas más pequeñas de la Ribera Occidental, aunque con frecuencia el servicio que se recibía era deficiente.

14. En el cuadro 1 se comparan las condiciones de la red caminera de la Ribera Occidental al final del mandato británico en 1947 con las condiciones al final del Gobierno de Jordania en 1967. La proporción de caminos de clase I y II aumentó del 46% al 93% en ese periodo.

15. En el cuadro 2 para los mismos años se muestra la calidad del servicio a 366 asentamientos urbanos y rurales de los 424 ubicados en la Ribera Occidental, determinada de acuerdo con la condición de los caminos que le prestan servicios. Las cifras reflejan la labor realizada por el Gobierno de Jordania para mejorar el sistema vial, a pesar de que la zona se consideraba una zona marginal de Jordania en su totalidad.

16. En la Faja de Gaza, no se hicieron mejoras significativas en la red caminera entre 1947 y 1967.

17. Después de la ocupación israelí de la Ribera Occidental y la Faja de Gaza en 1967, las autoridades israelíes prepararon un plan maestro nacional de carreteras. En éste se daba prioridad a la conexión de las nuevas zonas ocupadas con Israel. En virtud a este plan (conocido como T/M/A/3), las autoridades israelíes, motivadas por presuntas necesidades de seguridad y asentamiento, comenzaron a construir nuevas carreteras. Durante los años de 1967 a 1977, se terminaron de construir tres carreteras principales norte-sur: la carretera del Valle del Jordán, la carretera del Mar Muerto y la carretera de Allon. La última

/...

se construyó al pie de la vertiente oriental de las montañas de la Ribera Occidental, y separaba las ciudades y los pueblos árabes situados en las zonas montañosas de los proyectos de asentamiento israelí concentrado en el Valle del Jordán. Ello concordaba con el plan de asentamiento de Allon, en el que se consideraba que el Valle del Jordán era parte de Israel. Sólo se realizaron mejoras menores durante ese período en algunas de las principales carreteras que sirven a los centros de población árabe en la Ribera Occidental.

18. Después de 1977, se modificó la estrategia israelí para lograr la integración plena del sistema de la Ribera Occidental con el sistema de transporte israelí a fin de promover los asentamientos judíos en toda la región. Se extendían de este a oeste uniendo Israel con las zonas de nuevos asentamientos israelíes carreteras tales como las que cruzaban Samaria y Judea, es decir las partes meridional y septentrional de la Ribera Occidental, respectivamente, según las autoridades.

19. En 1983, se emprendió un nuevo plan (plan maestro regional/orden No. 50), que se fundaba en el plan nacional mencionado anteriormente. A pesar de haber sido rechazado como resultado de la protesta árabe e internacional, se construyeron algunas de las carreteras previstas, uniendo los nuevos asentamientos judíos a la principal red caminera de Israel. En el plan los caminos se clasificaron en cuatro tipos (véase el cuadro 3) y se propuso una longitud total de la red de 1.873 kilómetros Todos los caminos previstos debían unir la Ribera Occidental con el sistema israelí de carreteras, y formar parte integrante de éste. En el plan se sugieren sólo mejoras de orden menor para las carreteras existentes entre norte y sur, en la carretera de Jenin a Hebrón y la carretera del Valle del Jordán al Mar Negro.

20. En general, las carreteras construidas desde 1967 no están destinadas a servir a las ciudades y los pueblos árabes. Por el contrario, al no tenerlos en cuenta, se impide la expansión y el desarrollo de los centros de población árabe.

21. En la Faja de Gaza, sólo se han realizado mejoras de orden menor en la red caminera desde 1967. También en este caso, los caminos mejorados o construidos estaban destinados en su mayoría a los asentamientos israelíes. Asimismo, se ha previsto una carretera principal que atraviese la zona central de la Faja para fortalecer la conexión entre los asentamientos judíos del sur con Israel.

Transporte ferroviario

22. La construcción de vías ferroviarias en Palestina empezó en el año 1889, durante el régimen otomano. La primera línea unía Jerusalén con Jaffa, mediante una extensa vía de 87 kilómetros. Más adelante, se inauguraron otras líneas tales como la que conecta Haifa con Samakh y Dera'a en Siria meridional.

23. Durante el primer decenio del mandato británico, las autoridades apoyaron la construcción de nuevos sistemas ferroviarios entre las ciudades palestinas y también entre Palestina y los países limítrofes. Durante este período se realizó la construcción de la línea de Rafah-Haifa-Al Naqura, con una longitud de 250 kilómetros, y de la línea Affulah-Jenin-Nablus-Tulkarem, con una extensión de 80 kilómetros. Los programas de desarrollo ferroviario concluyeron a fines del decenio de 1930 al orientarse más la atención hacia el sistema de carreteras.

24. Después del establecimiento de Israel en 1948, las partes de las vías ferroviarias que se encontraban en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza quedaron fuera de servicio y abandonadas, y se desmantelaron extensas secciones de los rieles.

Transporte marítimo

25. A lo largo de la historia, siempre han existido pequeños puertos en la costa del Mediterráneo. A comienzos del presente siglo, Palestina contaba con tres pequeños puertos marítimos: Akka, Jaffa y Gaza. Estos puertos eran utilizados principalmente por barcos veleros, y en algunos casos pequeñas embarcaciones comerciales. No obstante, debido a que estos puertos no tenían capacidad suficiente para dar cabida al creciente tráfico militar y comercial que se desarrolló durante el mandato británico, se emprendió la planificación de un puerto marítimo grande y moderno en Haifa en 1923. El puerto se abrió al tráfico en 1929 y desde entonces el papel de los demás puertos se tornó marginal.

26. Después de 1948, Gaza era el único puerto marítimo de que disponían los palestinos para comunicarse con el mundo exterior, y servía sólo a pequeñas embarcaciones comerciales y barcos de pesca.

Transporte aéreo

27. En 1935, se construyó el aeropuerto de Lod y se abrió al tráfico aéreo para prestar servicio a las zonas central y meridional de Palestina, incluida Gaza, y se construyó el aeropuerto de Haifa para servir a la zona septentrional. A fines del decenio de 1930, el aeropuerto de Lod logró ocupar el lugar central en el transporte aéreo a Palestina. Durante la segunda guerra mundial, los británicos construyeron otras pistas de aterrizaje más pequeñas con fines militares. En 1952, un aeropuerto civil internacional se abrió al tráfico aéreo en Qalandia. El servicio internacional desde este lugar quedó interrumpido después de la ocupación israelí en 1967; no obstante, las autoridades israelíes continuaron usando el aeropuerto principalmente para vuelos locales y la aviación en general. La única otra pista de aterrizaje utilizable en el territorio palestino ocupado es el aeropuerto de Al Qubbah, al este de la ciudad de Gaza, que sirve sólo para algunos vuelos locales y servicios generales.

III. SISTEMA DE TRANSPORTE EXISTENTE

Transporte caminero

28. La longitud total de las carreteras de la red existente en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza es de 1.890 kilómetros y 168 kilómetros, respectivamente. Los caminos de la red se clasifican en principales, regionales y locales. En el gráfico 1 y el cuadro 4 se indican las redes camineras existentes en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza.

29. La principal red caminera de la Ribera Occidental consiste en dos corredores principales de dirección norte-sur: el camino montañoso entre Jenin y Hebrón y el camino entre el valle del Jordán y el Mar Muerto. También incluye cuatro caminos

principales que corren de este a oeste: el camino entre el puente Damiah y Nablus, que se bifurca hacia Tulkarem y Qalqilia, el camino entre el puente Allenby, Jericó, Ramallah y Beit Sira, el camino entre Jericó y Jerusalén y el denominado camino de Transjudea.

30. La red caminera regional también está dominada por ejes que corren de norte a sur y de este a oeste. Los caminos que corren de norte a sur son el camino entre Jenin, Tubas y Al Fara, el camino entre el valle del Jordán septentrional y Majdal Bani Fadel, el camino de Allon, el camino entre Tulkarem y Beit Sira y dos caminos en las estribaciones orientales y occidentales de Hebrón. Los caminos de dirección este-oeste son el denominado camino de Transamaria, el camino del empalme de A'tara en la carretera entre Nablus y Ramallah a A'bud y el camino entre Ramallah y Ne'lin. No hay caminos regionales con dirección este-oeste en la parte meridional de la Ribera Occidental. El sistema de caminos locales comprende prácticamente a todas las aldeas, pero en general es deficiente.

31. En el cuadro 5 figuran las condiciones de la red caminera de la Ribera Occidental. La proporción de caminos mantenidos en buenas condiciones de pavimentación no excede del 50% del total, y la proporción de caminos deficientemente mantenidos constituye aproximadamente un 40% y en su mayoría se trata de caminos locales que sirven a centros de población árabe.

32. La densidad actual de los caminos pavimentados en la Ribera Occidental no excede de 0,33 kilómetros por kilómetro cuadrado, mientras que en 1967 era de aproximadamente 0,24 kilómetros por kilómetro cuadrado. Dicha densidad representa un aumento de sólo 0,09 kilómetros por kilómetro cuadrado desde la ocupación israelí en 1987, leve aumento que se debe principalmente a la construcción de caminos que benefician a los israelíes. La densidad de caminos en kilómetros por cada 1.000 habitantes es actualmente de aproximadamente 1,7, mientras que en 1967 era de alrededor de 2,4. Así pues, la limitada expansión no ha logrado alcanzar el mismo nivel que el aumento de la población. Además, los caminos primitivos y deficientemente mantenidos por lo general sirven a municipios y aldeas árabes, mientras que los caminos modernos y mejores suelen conducir a asentamientos judíos.

33. En la Faja de Gaza la red caminera consiste principalmente en una carretera principal, que corre de norte a sur a lo largo de la parte oriental de la Faja, y un camino regional, que corre parcialmente junto a la costa. Además, hay diversos caminos locales que conectan las aldeas y los campamentos de refugiados con esos dos caminos. La calidad de la red en la Faja de Gaza es aun inferior a la de la Ribera Occidental.

34. La densidad de caminos en la Faja de Gaza es de 0,46 kilómetros por kilómetro cuadrado, en comparación con la de la Ribera Occidental, que es de 0,33. Se trata de una ventaja aparente, que es producto de una mayor densidad de población. La densidad de caminos en kilómetros por cada 1.000 habitantes es de 0,26, vale decir, inferior a la densidad correspondiente a la Ribera Occidental, que es de 1,7.

35. En resumen, la red caminera existente, que es el único medio de transporte en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza y el único acceso directo a los países vecinos, todavía no está suficientemente desarrollada y resulta inadecuada para

lograr un desarrollo económico y social adecuado. La planificación, la construcción y el mejoramiento de los caminos están relacionados con los intereses de los asentamientos judíos y de las autoridades de ocupación. Las autoridades árabes locales tienen poca influencia en el desarrollo de la red caminera principal y regional; la responsabilidad de dicho desarrollo recae en el Departamento de Obras Públicas, dirigido por un oficial israelí. Además, habida cuenta de sus limitados recursos financieros, las autoridades locales se ven imposibilitadas de tomar iniciativas prácticas independientes.

36. La falta de una autoridad palestina nacional en la Ribera Occidental y en la Faja de Gaza se considera un obstáculo importante para el desarrollo de la red caminera. Sin embargo, la fusión de recursos financieros, junto con la iniciativa de instituciones palestinas de definir prioridades de desarrollo en el sector de transporte contribuirían a la creación de una red caminera que facilitaría el desarrollo global de ambas regiones.

37. Además de la red caminera nacional, hay caminos rurales construidos para facilitar el acceso de los agricultores a los campos y el transporte de productos a los mercados y centros de consumo. La longitud total del sistema de caminos rurales en la Ribera Occidental es de aproximadamente 880 kilómetros. No se dispone de datos fidedignos sobre caminos rurales en la Faja de Gaza.

38. La construcción de caminos rurales ha aumentado considerablemente durante los últimos años gracias a las iniciativas de residentes locales, que trabajan en cooperación con sociedades locales y organizaciones internacionales de beneficencia. Una considerable proporción de esos nuevos caminos se encuentra en las montañas y estribaciones de Hebrón, donde se han realizado esfuerzos notables por facilitar el acceso a nuevos terrenos para el desarrollo agrícola.

Transporte público

39. En la Ribera Occidental y en la Faja de Gaza, para todo el transporte público intraurbano, interurbano y rural se utilizan caminos. El sistema se basa en la empresa privada, pero las autoridades israelíes conceden permisos de operación de rutas, reglamentan la frecuencia de los servicios y determinan las categorías de las tarifas.

40. El sistema de transporte público de pasajeros interurbano depende de dos modalidades: el autobús y el taxi colectivo. Los autobuses funcionan entre los principales centros urbanos y las aldeas y los municipios más pequeños y se complementan con servicios de taxis colectivos. El número total de autobuses registrados es de aproximadamente 710 en la Ribera Occidental y 70 en la Faja de Gaza. De los registrados en la Ribera Occidental, 378 autobuses funcionan en rutas fijas de transporte público. Esa flota es propiedad de 100 empresas de autobuses; de éstas, 70 utilizan un solo autobús, aunque la mayor de ellas cuenta con 36 autobuses. Sólo 149 autobuses funcionan en rutas interurbanas; el resto funciona en rutas intraurbanas y rurales. La gran mayoría de los autobuses interurbanos son corrientes, con una capacidad máxima de 50 asientos. Hay un número reducido de autobuses más pequeños, que funcionan en rutas en que la demanda de pasajeros es más baja.

41. En la Faja de Gaza, los servicios de autobús son muy limitados y funcionan sólo en unas pocas rutas.

42. El número de taxis registrados ha permanecido prácticamente al mismo nivel desde 1967 debido a una estricta política israelí de limitar su número. Durante los 20 últimos años, el número total de taxis ha fluctuado entre 1.050 y 1.100 en la Ribera Occidental y entre 760 y 810 en la Faja de Gaza. Para satisfacer el aumento de demanda, muchos automóviles privados y camiones de doble cabina funcionan sin permiso en muchas rutas rurales, especialmente dentro de la Faja de Gaza.

43. Tanto las rutas de los autobuses como las de los taxis colectivos generalmente siguen una dirección radial, estando su núcleo principal en Jerusalén, que sirve a varios destinos en la Ribera Occidental y en la ciudad de Gaza. Hay otros núcleos en Nablus, donde se origina el servicio a todos los centros urbanos septentrionales y centrales de la Ribera Occidental y en Gaza, que presta servicios a todas las regiones de la Faja.

44. El servicio de autobuses interurbanos generalmente cumple un horario fijo. Sin embargo, el número de pasajeros es reducido debido al servicio deficiente y a las frecuentes paradas que necesitan los pasajeros de las zonas rurales. Recientemente, se introdujeron servicios de autobuses expreso en algunas rutas principales, como por ejemplo Nablus-Ramallah-Jerusalén y Ramallah-Jerusalén.

45. En las rutas interurbanas, los taxis colectivos prestan servicios mejores, más frecuentes y más rápidos y funcionan según un horario flexible. Para seguir compitiendo, los autobuses cobran tarifas inferiores al mínimo fijado por las autoridades.

46. Se han utilizado diversos criterios para evaluar el desempeño del transporte público interurbano en diversas rutas principales: a) número de pasajeros; b) intervalos, es decir, el período de tiempo entre los vehículos que parten de un mismo punto; c) utilización de vehículos, el número medio total de viajes de pasajeros por vehículo por día; d) utilización del servicio, niveles de servicio y pasajeros que paçan tarifa por kilómetro recorrido por vehículo. Los cuadros 6 y 7 indican estos parámetros para las principales rutas de autobuses y taxis colectivos.

47. El cuadro 6 muestra que los servicios de autobuses en las rutas que conectan a Jerusalén con Ramallah, Belén y Hebrón atraen el más alto número diario medio de pasajeros con un mínimo que excede de 5.000 pasajeros por día. Esas rutas son las más eficientes; en ellas la utilización de vehículos es superior a 250 pasajeros por autobús por día, y las más eficaces, con una utilización de servicios que excede de un pasajero que paga tarifa por kilómetro recorrido por vehículo. Cabe señalar que el número de pasajeros en esas rutas representa a todos los pasajeros que suben a los vehículos, incluidos los pasajeros de las aldeas. Estos no son en realidad pasajeros interurbanos y tal vez representen entre un 25% y un 70% del total.

48. En el cuadro 7 figuran las cifras correspondientes al servicio de taxi colectivo. Este cuadro indica que las rutas de mayor demanda son la de Nablus a Tulkarem, la de Jerusalén a Ramallah y la de Jerusalén a Hebrón, cuyo número de pasajeros excede de 4.000 por día. Casi todos los pasajeros viajan de un extremo al otro del recorrido. La frecuencia del servicio en esas rutas es de tres minutos o menos de promedio. Además, las rutas con la mayor utilización de vehículos son la de Nablus a Qalqilia y la de Tulkarem a Qalqilia. Esas rutas son las que tienen más pasajeros que pagan tarifa por kilómetro recorrido por vehículo, seguidas luego por la ruta a Belén, mientras que el servicio a Gaza desde Jerusalén y Qalqilia ocupa el último lugar. El número aparentemente elevado de pasajeros indica una gran demanda de viajes interurbanos ocasionada principalmente por trabajadores y estudiantes universitarios que viajan en esas regiones. Además, miles de musulmanes se trasladan a Jerusalén desde diversas partes de la Ribera Occidental y de la Faja de Gaza, especialmente los viernes.

Transporte de carga

49. La producción agrícola anual media del territorio palestino ocupado, incluido el ganado y sus productos, en los períodos 1985/1986 y 1986/1987 ascendió a un total de 869,2 miles de toneladas en la Ribera Occidental y 194,7 miles de toneladas en la Faja de Gaza. La producción agrícola generó el 21,7% del producto interno bruto (PIB) por valor de 1.180 millones de dólares de los EE.UU. en 1986 en la Ribera Occidental, aunque en el mismo año en la Faja de Gaza generó una proporción superior, el 32,8% del PIB, por valor de 315 millones de dólares de los EE.UU. No se dispone de datos sobre el total de toneladas de la producción minera e industrial. La proporción de la producción industrial alcanzó al 12,7% del PIB de la Ribera Occidental, pero es sólo el 7,6% del PIB de la Faja de Gaza.

50. Sólo se dispone de datos para el movimiento de productos agrícolas entre la Ribera Occidental y la Faja de Gaza. En el año 1986/1987, sólo se transportaron 4.900 toneladas de productos agrícolas de la Ribera Occidental a la Faja de Gaza, y 40.000 toneladas de la Faja de Gaza a la Ribera Occidental. Ese transporte generó un total estimado de 5,5 millones de toneladas por kilómetro en los caminos de la Ribera Occidental, la Faja de Gaza y los caminos permitidos que las conectan.

51. En cuanto a las exportaciones, los datos disponibles para 1982 indican que las exportaciones agrícolas a Jordania y otros países árabes que cruzaron los puntos de control en el Río Jordán ascendieron a 112.000 toneladas; de la Faja de Gaza a esas mismas regiones se exportaron 72.000 toneladas. Las exportaciones de productos agrícolas a Israel y a otros países no árabes que utilizaron puertos israelíes ascendieron a un total de aproximadamente 22.000 toneladas procedentes de la Ribera Occidental y 105.000 toneladas de la Faja de Gaza.

52. Los productos de minería de la Ribera Occidental, que consisten principalmente en mármol y piedra, generaron 127.000 toneladas de exportaciones a Jordania y a otros países árabes en 1982. Las exportaciones de productos industriales de la Ribera Occidental a Jordania y a otros países árabes (principalmente jabón y aceites vegetales) ascendieron a 17.000 toneladas. No se dispone de datos sobre la exportación de otros productos industriales a Jordania (incluidos los plásticos, los alimentos elaborados y otros productos), que sólo representaron una proporción

muy pequeña, el 5,5%, del total de los 40 millones de dólares de los EE.UU. de las exportaciones industriales a Jordania. Tampoco se dispone de datos sobre la cantidad de toneladas de las exportaciones industriales de la Ribera Occidental y la Faja de Gaza a Israel y a otros países.

53. La carga exportada de productos cuyo tonelaje se conocía había generado un movimiento estimado total de 22 millones de toneladas por kilómetro en los sistemas camineros de la Ribera Occidental y la Faja de Gaza y dentro de la línea verde a los mercados de consumo, puertos de exportación y puntos fronterizos de control israelíes.

54. En lo concerniente a las importaciones, no se dispone de datos sobre el tonelaje importado salvo para los productos agrícolas de Israel a la Ribera Occidental y la Faja de Gaza, que ascendieron a 47,9 y 43,9 miles de toneladas respectivamente en el año 1986/1987. Dichas importaciones generaron un monto estimado de 2,3 millones de toneladas por kilómetro en los caminos de la Ribera Occidental y la Faja de Gaza.

55. No hay movimiento de tránsito que pase por la Ribera Occidental y la Faja de Gaza. Todo el tráfico de carga interno y externo en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza depende de una flota de más de 20.000 camiones y vehículos comerciales (4.400 en la Faja de Gaza y 15.900 en la Ribera Occidental). Ese monto es nueve veces superior al número total de vehículos en funcionamiento en 1967.

56. Como en el caso de los autobuses, la industria está basada totalmente en empresas privadas.

IV. PROPUESTA PARA UN SISTEMA DE TRANSPORTES

A. Objetivos básicos

57. El sistema de transportes que aquí se propone deberá proporcionar medios de movilización adecuados, por carretera, marítimos y aéreos, para cumplir una serie determinada de objetivos acordes con un plan nacional de desarrollo integral. Estos objetivos comprenden lo siguiente:

a) Unidad: proporcionar vínculos adecuados y seguros con la Ribera Occidental y la Faja de Gaza y entre ellos, asegurándose de que todas las partes de las dos regiones resulten accesibles a la otra.

b) Autonomía: reducir al mínimo los efectos de los cambios políticos sobre el sistema y la posibilidad de que se produzcan fallas en el sistema bajo determinadas condiciones adversas, en particular en el proyectado corredor que vinculará la Ribera Occidental con la Faja de Gaza.

c) Movilidad: facilitar el movimiento eficaz de personas y mercaderías y alcanzan la capacidad para responder frente a la demanda proyectada de viajes de pasajeros y movimiento de cargas con una velocidad aceptable y a costos razonables para la totalidad de la población.

d) Accesibilidad: abrir zonas que ahora son inaccesibles, e incrementar la accesibilidad a las partes que no tienen servicios adecuados en la actualidad.

e) Crecimiento económico: fomentar el desarrollo económico proporcionando medios e instalaciones apropiadas para incrementar las actividades de desarrollo de la agricultura, la industria, la minería y el turismo.

f) Desarrollo social: satisfacer las necesidades de la sociedad palestina en los sectores educacionales, culturales, sociales y sanitarios.

g) Vinculación con otros países: establecer vínculos entre la Ribera Occidental y la Faja de Gaza y los países árabes circundantes y otros.

h) Calidad del transporte de pasajeros: proporcionar servicios de calidad para el transporte de pasajeros en general, y los transportes públicos en particular, ofreciendo conexiones, terminales y vehículos apropiados, reduciendo la congestión, especialmente en las zonas urbanas, y ofreciendo incentivos para alentar al público a utilizar los transportes.

i) Reducción del costo de los viajes: reducir los costos llevando a un mínimo la distancia entre los centros de transporte y aumentando la calidad de la red. Las futuras políticas y la planificación de los transportes deberán tender a la reducción de los gastos operacionales de los vehículos, la disminución de los impuestos para los transportes públicos, y la reducción del consumo de energía.

j) Aumento de la seguridad: un objetivo de primordial importancia para el sistema de transporte propuesto es mejorar la seguridad en todos los modos de transporte.

k) Reducción de las consecuencias nocivas para el medio ambiente: los planes tenderán a conservar los recursos naturales tales como las tierras de labranza, los bosques y la vida silvestre. Las nuevas instalaciones vinculadas con el transporte deberán evitar tener consecuencias nocivas para lugares que tengan valores religiosos, históricos o estéticos. Se tomará en consideración el aumento de la estética mediante el embellecimiento y la mejora de los lugares panorámicos a lo largo de las carreteras.

B. Predicción de la demanda futura de viajes

58. La población proyectada para la Ribera Occidental y la Faja de Gaza en el año 2010 se ha calculado sobre la base de dos situaciones hipotéticas mencionadas anteriormente: la situación hipotética A se basa en el crecimiento natural de la actual población palestina de la Ribera Occidental ocupada, incluso Jerusalén, y la Faja de Gaza, y comprende también a todos los usuarios de tarjetas de residencia emitidas por las autoridades israelíes, aun cuando vivan en el extranjero, además de los residentes árabes de Jerusalén. La situación hipotética B incluye los elementos de A, sumándoseles otros 1,5 millones de palestinos que regresarán de sus actuales lugares de residencia en el extranjero durante el período comprendido entre 1991 y 1995.

59. Los datos disponibles indican que la actual población palestina de la Ribera Occidental ocupada, incluso Jerusalén, y la Faja de Gaza asciende a unos 1,8 millones de personas y aumenta, con una tasa anual del 3% en la Ribera Occidental y del 3,4% en la Faja de Gaza. El promedio de personas por cada hogar en estas regiones es de 6,13 y 6,50, respectivamente.

60. Las características demográficas proyectadas para el año 2010, según la situación hipotética A, figuran en el cuadro 8. Estas se basan en las siguientes premisas:

a) La tasa anual de crecimiento tenderá a disminuir con la urbanización proyectada y el aumento del nivel de vida.

b) Debido a un incremento en el crecimiento económico en la Faja de Gaza, la tasa de crecimiento de la población tenderá a disminuir más rápidamente que en la Ribera Occidental, con lo cual se reducirá la disparidad entre ambas regiones.

c) Los cambios socioeconómicos proyectados harán que el número de familias extensas que vivan en la misma vivienda disminuya, y el número de nuevas familias nucleares aumente, y con ello la necesidad de contar con transportes independientes.

d) Los efectos de la inmigración de otros países serán mínimos y pueden ignorarse.

61. Sobre la base de estas premisas, se supone que la población total de la Ribera Occidental y de la Faja de Gaza aumentará a unos 3,2 millones de personas para el año 2010, un incremento neto del 176% respecto de 1989.

62. Para la situación hipotética "B" la distribución de los 1,5 millones de palestinos que regresen se proyecta como del 80% para la Ribera Occidental y del 20% para la Faja de Gaza. Después de 1995 el total de la población aumentará naturalmente hasta alcanzar unos 5,4 millones en el año 2010, con un incremento neto de un 296% respecto de 1989. Las características proyectadas para el año 2010, según la situación hipotética B, figuran en el cuadro 9.

63. Como consecuencia de un arreglo político, cabe esperar que los palestinos que regresen, la continuación de los envíos de divisas y las inversiones y la asistencia extranjeras tengan por resultado ingresos per cápita mucho más elevados. Esto, junto con el incremento proyectado del número de viviendas, constituye una base para la proyección del número de vehículos en general, y de los automóviles particulares en especial para el año 2010. Cabe estimar que el incremento neto del número total de vehículos será de un casi 150% para la situación hipotética A y del 340% para la situación hipotética B (véanse los cuadros 8 y 9 para los principales determinantes de la demanda de viajes). Cabe señalar aquí que este cálculo no toma en cuenta la disminución en la tasa de incremento en el número de vehículos después de 1987, debido a las condiciones creadas por la intifada.

64. El incremento en el número total de vehículos inicialmente podrá seguir la tasa de crecimiento medio anual vigente del 8%, tanto para la Ribera Occidental como para la Faja de Gaza. Cabe suponer que este aumento continuará al mismo ritmo hasta el año 2000. Después, las tasas de incremento disminuirán a un nivel estable como resultado de la puesta en práctica de determinadas políticas en materia de transportes públicos. Para el año 2010 se ha proyectado que el número total de vehículos y automóviles particulares por 1.000 personas alcance una cifra de 111 y 72, respectivamente, en la Ribera Occidental; y 59 y 42, respectivamente, en la Faja de Gaza. (El número de vehículos por 1.000 personas fue de 770 en los Estados Unidos de América en 1980; 130 en Bahrein en 1981; 101 en Jordania en 1986; y 194 en Israel en 1986.)

65. Si bien está previsto que aumente la propiedad privada de vehículos y automóviles en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza de la manera que se ha señalado, aún habrá decididamente necesidad de expandir el papel del transporte público.

66. También se espera que aumente el número de conductores, al igual que el de los vehículos, pero con una tasa de aumento más reducida. Se ha proyectado que su número por 100 hogares se incremente de 55 en 1989 a 75 en 2010 en la Ribera Occidental, y de 51 a 61 en la Faja de Gaza. Cabe señalar que el número de conductores proyectado será por lo menos dos veces mayor que el número de automóviles privados por 100 hogares. Esto se puede atribuir al número relativamente alto de personas por cada vivienda y al marcado incremento durante el decenio de 1980 en el número de personas con licencias para conducir. El incremento en el número de personas con licencia para conducir se produce predominantemente entre los grupos de edad más jóvenes, que consideran que la posesión de una licencia para conducir aumenta las posibilidades de encontrar empleo, y ayuda a trasladarse al trabajo. Las proyecciones demográficas demuestran que la participación de los posibles conductores (del grupo de 18 a 65 años de edad) en el total de la población aumentará ligeramente, del 38,5% actual al 39,6% en 2010.

67. En el marco de la situación hipotética B, se ha supuesto un período que deberá transcurrir antes de que los 1,5 millones de palestinos que regresen se ajusten a los requisitos de su nueva vida. Este proceso de normalización durará hasta el año 2000. Durante este período, la propiedad de automóviles entre los palestinos que regresen será presuntamente más infrecuente que entre los residentes originales. Al final de este período, se supone que la distribución de la propiedad de automóviles entre la totalidad de la población se habrá vuelto relativamente uniforme.

68. Los cambios en los factores que determinan la demanda de transportes para la totalidad de la población, según ambas situaciones hipotéticas, figuran en el cuadro 10.

69. Los estudios han demostrado que el incremento en el número total de vehículos durante un período determinado está estrechamente vinculado con el aumento en el número de personas/viajes por día, y lo que es más importante, con el número de kilómetros de viaje por vehículo. Por consiguiente, la demanda de viajes en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza podrá aumentar en por lo menos un 240% en la situación hipotética A, y en un 415% en la situación hipotética B para el año 2010.

70. En el cuadro 11 se presentan el volumen de tránsito presente y proyectado en las principales carreteras de la red vial.

C. Sistema propuesto de transportes por carretera

71. Se han utilizado las siguientes directrices y principios en el desarrollo de la red vial propuesta:

a) El diseño deberá asegurar una red integrada de carreteras para que el movimiento del tránsito desde una zona a otra sea lo más constante, directo y continuo posible.

b) La estructura de la red deberá designarse de conformidad con el sistema de clasificación de vínculos viales, basándose en: i) los requisitos de capacidad para satisfacer los volúmenes proyectados de tránsito, y ii) la función y calidad de esos vínculos.

c) El sistema deberá coordinarse con otras formas de transporte en un marco compatible e integrado.

d) La estructura de la red propuesta deberá incorporar, en la medida de lo posible, los vínculos viales ya existentes, y contemplar las mejoras necesarias que se conecten con el sistema vial existente de una manera adecuada y económica.

e) Se deberá considerar la posibilidad de establecer carreteras opcionales a las que cruzan los centros urbanos, para facilitar el tránsito directo, reducir la congestión urbana y mejorar la seguridad.

f) Se deberán satisfacer necesidades de compatibilidad con la topografía y se tomarán en consideración las normas de diseño de carreteras.

72. El siguiente sistema de clasificación de carreteras es el utilizado en este estudio:

a) Carreteras nacionales de alta velocidad: la función primordial de estas carreteras es asegurar un movimiento eficaz y rápido del tránsito, especialmente del tránsito directo a larga distancia. Estas carreteras tendrán un mínimo de cuatro carriles con una medianera, su acceso será controlado y tendrán separaciones de nivel en las intersecciones, siempre que sea posible.

b) Carreteras nacionales principales: estas carreteras conectarán los grandes centros de población y las principales localidades de producción y consumo. También tendrán gran movilidad y un acceso limitado a las tierras limítrofes. Consistirán en uno o dos carriles en cada dirección.

c) Carreteras regionales secundarias: esas carreteras servirán de nexo entre poblaciones y ciudades más pequeñas, que unirán entre sí y con el sistema de vialidad nacional. En general satisfarán las necesidades regionales y no tanto las nacionales, con distancias de viaje y velocidades moderadas, y serán diseñadas con las normas propias de las carreteras rurales de dos carriles.

d) Carreteras locales de aldeas: el sistema vial local de las aldeas servirá a aldeas pequeñas y zonas rurales, que conectará con el sistema principal de carreteras. Estas conducirán un volumen de tránsito limitado con distancias de viaje relativamente cortas y baja velocidad.

73. La interrelación entre los principales centros de generación y atracción de tránsito, y las consiguientes necesidades de transporte se consignan en forma esquemática en la figura 2. Se ha sugerido la creación de tres corredores de tránsito nacionales, de norte a sur, en la Ribera Occidental y se proyecta otro, en la misma dirección, a lo largo de la Faja de Gaza. La red propuesta conectará la Ribera Occidental con la Faja de Gaza mediante un corredor nacional del este al oeste, que pasará por una zona neutral, atravesando territorio controlado por Israel. Además, tres corredores nacionales transversales a través de la Ribera Occidental conectarán las principales zonas urbanas con los principales centros de producción y consumo y facilitarán la movilización de pasajeros y carga desde y hacia países vecinos.

74. Se proyecta crear un sistema regional de carreteras de apoyo, que atenderá las zonas que tengan menos demanda de transporte y volúmenes de tránsito directo menores. La red vial propuesta también comprende un sistema de carreteras locales de aldea, que vinculen los asentamientos rurales más pequeños entre sí y con las principales redes de carreteras regionales y nacionales. Este sistema llegará a las localidades remotas, que serán así más accesibles y que en muchos casos fueron ignoradas.

75. En la Ribera Occidental, el corredor norte-sur propuesto atraviesa Jenin, Nablus, Ramallah, Jerusalén, Belén, Hebrón y Al Dahiriyah. Una carretera opcional de alta velocidad podrá pasar la zona altamente poblada que se extiende desde Ramallah en el norte, hacia el norte de Hebrón en el sur. Esta carretera llevará el tránsito directo a través de la Ribera Occidental y la Faja de Gaza, y conectará la Ribera Occidental con Jordania y otros países hacia el este, y la Faja de Gaza con Egipto y otros países árabes del oeste. Un segundo corredor nacional paralelo servirá el Valle del Jordán y la zona situada al oeste del Mar Muerto, donde existen importantes posibilidades de desarrollo económico. Un tercer corredor servirá de conexión entre Tulkarem en el noroeste con Beit Sira en el sur donde se conectará con un corredor transversal que conduce a Jerusalén.

76. Se han proyectado tres corredores de carreteras nacionales que atraviesen la Ribera Occidental en dirección este a oeste. Una de ellas conecta Tulkarem y Jenin con el norte de Jordania, a través del puente de Al Maleh. Un segundo corredor vincula Tulkarem y Qalqilia, atravesando Nablus y el puente de Damiah, llegando hacia Ammán, por el centro. El tercer corredor vincula Beit Sira con el puente de Abdullah, penetra en la zona de Jerusalén y Ramallah, llegando hasta el sur de Jericho.

77. En la Faja de Gaza se ha propuesto que se construya un corredor de tránsito nacional en las planicies orientales que van desde el extremo norte hasta la frontera sur con Egipto. Una extensión, alrededor de la ciudad de Gaza, servirá a un proyecto de puerto marítimo, zona industrial y al aeropuerto que se encuentra al sur de la ciudad.

78. Se ha propuesto establecer un corredor de tránsito que vincule la Ribera Occidental con la Faja de Gaza mediante una zona neutral que atravesará territorio controlado por Israel. Este corredor vinculará la parte sur de la Ribera Occidental con la parte norte de la Faja de Gaza, por vía de Idna y Beit Hanoun.

79. La demanda en las horas de mayor tránsito en cada dirección, que figura en el cuadro 12, fue calculada en la suposición de que el 14% del movimiento diario se concentra en las horas de mayor movilización y que el 55% del total del tránsito se realiza en una dirección sola. El número de carreteras por dirección fue calculado en la suposición de que los vehículos pesados, incluso los ómnibus y camiones, representarían del 10% al 15% del total del volumen del tráfico. Se espera un grado de utilización de estas carreteras que resulte acorde con operaciones estables de velocidades de viaje promedio relativamente altas o moderadas.

80. Las carreteras nacionales y regionales que constituyen el pilar fundamental de la proyectada red de autopistas para la Ribera Occidental y la Faja de Gaza figuran en la figura 3 y una comparación de la longitud total de las redes viales propuestas y las ya existentes figura en el cuadro 13. La red de carreteras propuestas aumentará la densidad vial por kilómetro cuadrado, de 0,33 a 0,47. La densidad por 1.000 habitantes de la población disminuirá ligeramente de 1,13 a 0,91. El grado necesario de construcciones, rehabilitación y mejoras figura en el cuadro 14.

81. A continuación se consignan explicaciones adicionales sobre la propuesta para un sistema nacional de vialidad.

El corredor de la Ribera Occidental a la Faja de Gaza

82. La Ribera Occidental y la Faja de Gaza son dos regiones geográficamente distintas, separadas por una distancia mínima de 33 kilómetros. Será necesario conectar ambas mediante un corredor desmilitarizado neutral. La zona propuesta se extendería desde el extremo norte de la Faja de Gaza hacia el este para llegar a las estribaciones occidentales de las montañas de Hebrón, en la Ribera Occidental. La longitud de la zona será de aproximadamente 37 kilómetros y su amplitud oscilaría entre los 2 y los 4 kilómetros, con una superficie total de 120 kilómetros cuadrados. Se proyectan instalar una carretera nacional de alta velocidad entre Hebrón y la Faja de Gaza, aprovechando esta zona neutral. Los criterios de selección de la localización de la carretera y, por consiguiente, de la zona neutral fueron los siguientes:

a) La carretera deberá ser lo más directa y corta posible;

b) Deberá evitar, en la medida de lo posible, interferencias con asentamientos israelíes a lo largo de la zona neutral;

c) La carretera deberá reducir a un mínimo los cruces con carreteras israelíes ya existentes, reduciendo también a un mínimo la necesidad de instalar puentes, túneles, etc.;

d) La carretera deberá satisfacer las necesidades topográficas y las normas de diseño geométrico vigentes para las carreteras de alta velocidad.

83. La ruta propuesta satisface estos criterios mejor que cualquier otro proyecto que se haya considerado. Esta carretera forma parte integrante del sistema proyectado de carreteras nacionales de alta velocidad. Se extenderá desde el norte de Hebrón hacia el oeste, atravesando Idna por la zona neutral, llegando a la parte norte de la Faja de Gaza en Beit Hanoun, donde se conectará con los sectores de la Faja de Gaza del sistema nacional de carreteras. La longitud total de esta carretera será de aproximadamente 54 kilómetros, de los cuales 37 kilómetros se encontrarían en la zona neutral propuesta.

84. Para el año 2010 se proyecta una demanda de viaje por esta carretera de unos 32.400 vehículos por día, según la situación hipotética A, y de 56.000 vehículos por día según la situación hipotética B. Esto requerirá la construcción de una carretera de seis carriles sin accesos, diseñada según las normas propias de carreteras de alta velocidad.

La carretera nacional principal de Jenin a Al Dahiriyah

85. Esta carretera principal en la Ribera Occidental, corre desde Jenin en el norte a Al Dahiriyah en el sur, y toca los centros urbanos de Nablus, Ramallah, Jerusalén, Belén y Hebrón. La demanda de transporte al norte de Nablus y al sur de Hebrón se satisface con dos sectores de carreteras de dos carriles, diseñada según las normas propias de las carreteras principales rurales. La mayor demanda de transporte en el resto de la carretera se podrá satisfacer con cuatro sectores de carretera de cuatro carriles. Para la situación hipotética A se deberá ofrecer capacidad adicional entre Jerusalén y Belén (cuadro 11). Para la situación hipotética B, se deberá ofrecer capacidad adicional entre Ramallah y Hebrón. Para cada uno de estos casos, se necesitarán tres carriles en cada dirección. No obstante, la capacidad combinada de esta carretera y de la autopista nacional paralela que correrá entre Ramallah y Hebrón podrá satisfacer la demanda total proyectada.

86. Habrá que hacer mejoras en los sectores ya existentes de la carretera propuesta. Esto comprenderá algunos reajustes en las curvas horizontales y la construcción de nuevos sectores para evitar terrenos topográficamente difíciles y pasar de largo los centros de población más congestionados (longitud: 176 kilómetros).

La autopista nacional de alta velocidad entre Ramallah y Hebrón

87. Es previsible que la zona de Jerusalén será el centro de embotellamientos para el sistema nacional de carreteras. La proyección de los volúmenes de tránsito, especialmente en la situación hipotética B, justifica la construcción de una nueva carretera que vincule a Ramallah con Hebrón y que se dirija hacia el este de Jerusalén y Belén y que en el oeste llegue hasta Jericó. Está carretera estará dividida en cuatro carriles con control de los accesos y separación por niveles en los cruces, tres empalmes que vincularán la carretera con Jerusalén, Jericó (y continuación hacia Jordania) y Belén. Será necesario construir de nuevo la mayor parte de la carretera, pero se podrán mejorar algunos cortos tramos de caminos ya existentes para integrarlos a ella. Se ha propuesto una longitud de 63 kilómetros, con siete empalmes.

La carretera nacional principal de Ein El Baydah al Mar Muerto

88. Esta carretera corre de norte a sur en forma casi paralela al eje de la carretera principal nacional de Jenin a Al Dahiriyah, situada al oeste, y el río Jordán hacia el este. Llega al complejo industrial propuesto de la ribera oeste del Mar Muerto, atravesando el proyectado asentamiento urbano de Damiah y Jericó. La principal función de esta carretera es responder a las necesidades del desarrollo socioeconómico proyectado para el valle del río Jordán. Cabe esperar que se transporten por allí grandes volúmenes de tránsito de carga, especialmente en la sección entre los puentes de Damiah y Abdullah, por lo cual estaría justificado instalar cuatro carriles. El resto de la carretera será un camino rural de dos carriles. Se recomendaron pequeñas mejoras y la rehabilitación de la carretera ya existente. La longitud total es de 115 kilómetros.

La carretera nacional de alta velocidad del puente de Abdullah a Jerusalén y la carretera nacional principal de Jerusalén a Beit Sira

89. Este corredor vincula al puente de Abdullah con la Faja de Gaza, atravesando Jerusalén, Belén y la zona de Hebrón. Corre con una carretera nacional de alta velocidad desde el puente de Abdullah, sobre el río Jordán, hasta Jerusalén. En el proyecto entre Jerusalén y la carretera de alta velocidad de Ramallah a Hebrón, se separa un ramal principal que se conecta con la carretera nacional de Tulkarem a Beit Sira, al norte de Beit Sira, atravesando la carretera nacional de Ramallah a Jerusalén al sur del aeropuerto internacional de Qalandia. La longitud de este sector es de 39 kilómetros y requiere ciertas mejoras para responder a las normas de las autopistas de alta velocidad. (La longitud del segmento principal de la carretera es de 32 kilómetros y es necesario realizar obras para transformarlo en una carretera de cuatro carriles. Ya se encuentran en construcción los sectores de cuatro carriles de este corredor entre Qalandia y Beit Sira.)

La carretera nacional principal de Tulkarem a Beit Sira

90. Esta carretera se encuentra en las estribaciones occidentales de la cadena montañosa que se extiende desde la parte norte y central de la Ribera Occidental. Vincula a Tulkarem con Beit Sira, pasando al este de Qalqilia y se une con la carretera nacional de Jerusalén a Beit Sira en las cercanías de Beit Sira. Su función principal es facilitar el movimiento de pasajeros y mercancías entre las zonas noroccidentales y Jerusalén, Hebrón y la Faja de Gaza. El volumen de tránsito esperado no requerirá más de dos carriles en ambas direcciones. Se mejorará la carretera existente para que responda a las normas de las carreteras principales, y también requerirá ampliación y algunos pequeños cambios de ubicación. Su longitud será de aproximadamente 61 kilómetros.

La carretera nacional principal de Tulkarem al puente de Al Maleh

91. Se ha propuesto la construcción de esta carretera para mejorar las conexiones entre la parte norte de la Ribera Occidental entre sí y facilitar su vinculación con Jordania a través del puente de Al Maleh, que se construirá para atravesar el río Jordán al sudeste de Ein El Baydah. Conectará a Tulkarem con el puente,

pasando de largo por Anabta y Tubas y atravesando el eje Jenin-Nablus al sur de Jenin. El volumen proyectado del tránsito sobre esta carretera será de menos de 5.000 vehículos por día, lo cual justificará una configuración de sólo dos carriles. Su longitud es de aproximadamente 53 kilómetros, lo cual, en su mayoría, requiere nuevas construcciones y la rehabilitación y mejora de los sectores ya existentes.

La carretera nacional del puente de Damiah a Tulkarem

92. Esta carretera corre desde el puente de Damiah, en el valle del Jordán, hasta Nablus, atravesando la carretera nacional de Ein El Baydah al Mar Muerto cerca del proyectado gran asentamiento urbano de Damiah. La carretera se dividirá en Nablus en dos ramas; una continuará hasta Tulkarem y la otra seguirá a Qalqilia. La gran demanda que se espera para esta carretera justifica una configuración de cuatro carriles, excepto para el empalme entre Nablus y Qalqilia, que necesitará solamente dos carriles. La carretera del puente de Damiah a Nablus y Tulkarem tendrá 68 kilómetros de longitud y la carretera de Nablus a Qalqilia, 32 kilómetros.

La carretera nacional de alta velocidad de Gaza

93. Se ha propuesto una carretera nacional de alta velocidad a lo largo de las planicies orientales de la Faja de Gaza. Contará con cuatro carriles, según la situación hipotética A, o seis carriles, según la situación hipotética B, en ambos casos con acceso limitado. Tendrá tránsito directo entre la Ribera Occidental (y posiblemente países árabes vecinos) y Egipto. Además, el tránsito interno de la Faja de Gaza podrá utilizar esta ruta. Se han proyectado seis empalmes que servirán a la ciudad de Gaza, su puerto marítimo, el aeropuerto de Gaza, Deir-El-Balah, Khan Yunis y Rafah. La carretera se conectará con la carretera nacional de alta velocidad de Hebrón a Gaza en el extremo norte de la Faja cerca de Beit Hanoun, y terminará en la frontera con Egipto, al sur de Rafah. La carretera principal ya existente corre paralela con este corredor y se la reclasificaría como una carretera regional secundaria. Su longitud será de 42 kilómetros. Se proyectan otros 13 kilómetros de autopista para circunvalar la ciudad de Gaza, que consistirá en la carretera nacional primaria desde Beit Hanoun hasta la costa, que luego se extendería hacia el puerto marítimo y el aeropuerto de Gaza.

El sistema de carreteras secundarias regionales

94. La carretera secundaria regional de Tulkarem a Jenin vincula Tulkarem con Jenin, al norte de la Ribera Occidental por vía de Ya'bad. La sección existente entre Tulkarem y Ya'bad necesita mejoras, mientras que aún falta construir el sector de Ya'bad a Jenin (longitud: 37 kilómetros).

95. La carretera secundaria regional de Jenin a Tubas corre de Jenin hacia el sudeste, atraviesa la carretera nacional del puente de Al Maleh a Tulkarem cerca de Tubas, y continúa al sur hasta su intersección con la carretera nacional del puente de Damiah a Nablus. Un corto empalme vincula a esta carretera con Qabatia. La mayor parte de esta carretera ya existe, pero necesita mejoras de superficie y ajustes (longitud: 32 kilómetros).

96. La carretera secundaria regional de El Baydah al cruce del aeropuerto de Qalandia corre desde Ein Al Baydah, en el extremo norte del cruce del aeropuerto de Qalandia sobre la carretera nacional de Ramallah a Jerusalén, por vía de Milkhmas. Se extiende desde las estribaciones orientales de la zona montañosa entre la carretera de Ein El Baydah al Mar Muerto y la carretera de Nablus a Ramallah. La mayor parte de la carretera ya está construida y es de calidad aceptable, pero algunas secciones requieren ligeras mejoras de ajuste (longitud: 85 kilómetros).

97. La carretera secundaria regional de Masha a Fasayel conecta a Masha, en las estribaciones occidentales de las montañas centrales, con Fasayel, en la parte central del valle del Jordán, atravesando la carretera nacional de Jenin a Al Dahiriyah, al sur de Huwara. La mayor parte de esta carretera ha sido construida recientemente por las autoridades israelíes para vincular los asentamientos israelíes del valle del Jordán con la red israelí de carreteras (longitud: 55 kilómetros).

98. La carretera secundaria regional de A'bud a A'tara conecta los dos principales corredores nacionales de norte a sur: las carreteras de Tulkarem a Beit Sira y de Nablus a Ramallah, por vía de A'tara. Se han construido recientemente, siguiendo normas aceptables, varias secciones de esta carretera. Otros sectores requerirán mejoras de ajuste y de superficie (longitud: 20 kilómetros).

99. La carretera secundaria regional de Ni'lin a Ramallah conecta las carreteras nacionales de Tulkarem a Beit Sira y de Nablus a Ramallah y vincula varios asentamientos rurales con Ramallah. La carretera existente requiere muchas mejoras de importancia (longitud: 21 kilómetros).

100. La carretera secundaria de circunvalación regional de las montañas de Hebrón se trata de una carretera secundaria regional que corre casi paralela a los límites de la parte sur de la Ribera Occidental. La topografía y la distribución de los asentamientos requiere un sistema de carreteras de circunvalación para esta región. Esta correrá desde Belén hacia las estribaciones de las montañas occidentales donde se encontrará con la carretera de Hebrón a Gaza, cerca de Idna, y continuará al sur hasta llegar a Al Dahiriyah. De allí avanzará hacia el este y el norte, llegando a Belén por vía de Al Samou'. La carretera de conexión vincula la circunvalación con la carretera del Mar Muerto. La parte oriental de la circunvalación y el conector del Mar Muerto aún están sin construir, pero las secciones del norte y oeste de la circunvalación requieren mejoras de importancia (longitud de la circunvalación, 128 kilómetros; carretera de conexión, 20 kilómetros). Se proyecta completar otra sección de carretera de 21 kilómetros de longitud con una circunvalación más pequeña, que conecte Hebrón con Al Dahiriyah, por vía de Bani Na'im.

101. La carretera secundaria regional de la Faja de Gaza: el sistema regional de carreteras de la Faja de Gaza consiste en dos carreteras que van de norte a sur y tres con un recorrido de este a oeste. Una de las carreteras en dirección norte a sur corre paralela con las carreteras de alta velocidad nacionales a lo largo de las planicies orientales de la Faja y sirve como un camino de servicio para la

autopista nacional de alta velocidad. La otra corre paralela a la costa en el oeste, y se considera una extensión de la carretera principal que sirve al puerto de mar y al aeropuerto. Hay carreteras regionales transversales que conectan las autopistas longitudinales y atienden a las zonas urbanas de Deir El-Balah, Khan Yunis y Rafah. Las carreteras locales ya existentes formarán la mayor parte de las secciones de este sistema de autopistas, pero requerirán mejoras de importancia (longitud de esta red: 80 kilómetros).

102. El sistema de carreteras locales entre aldeas vincula a las aldeas palestinas con el sistema nacional y regional de carreteras. Además, conecta aldeas vecinas entre sí. El principal interés de este sistema es su cobertura espacial. Todas las aldeas de la Ribera Occidental y la Faja de Gaza están vinculadas con los sistemas nacionales y regionales, pero la calidad de los servicios de vialidad es mala en la mayoría de ellas. Deberán prepararse planes para la mejora de estas carreteras. También habrá que construir nuevas carreteras locales que conecten aldeas vecinas, a fin de satisfacer las necesidades generales de desarrollo. Se ha estimado que la longitud total del sistema de carreteras locales entre las aldeas aumentará en un 60%.

103. La expansión del sector agrícola de la economía palestina exige la construcción de carreteras para facilitar el acceso y el aprovechamiento de nuevas tierras para el desarrollo rural. Algunas de esas carreteras tal vez requieran superficies asfaltadas; las demás podrán ser superficie consolidada a condición de ser transitables con tiempo inclemente.

D. Propuesta de un sistema de transporte público

104. Los planes de desarrollo para la Ribera Occidental y la Faja de Gaza hacen hincapié en la necesidad de expandir el transporte público. Merece alentarse la utilización de autobuses y taxis compartidos para el transporte público, y habrá que estudiar la posibilidad de construir un sistema ferroviario de tránsito rápido. Para mejorar los servicios de transporte público se ha recomendado la creación de una o más empresas públicas de transporte por ómnibus. Se deberán reglamentar y coordinar los servicios de taxi compartidos, junto con el servicio de ómnibus, a fin de ayudar a mejorar la calidad del servicio que se ofrece, ya que de lo contrario habrá que comprar más automóviles privados, cuya utilización tendrá el consiguiente efecto nocivo. Debería alentarse la opción de utilizar el transporte público mediante políticas de exenciones de impuestos y la imposición de impuestos más altos a la propiedad privada de automóviles.

105. El modo de transporte público que se deberá favorecer en cada recorrido dependerá de la demanda de los pasajeros en esa ruta y la capacidad de la misma. El transporte por ómnibus resulta apropiado cuando haya mucha demanda del público y el volumen de tránsito es grande en relación con la capacidad. En otros casos los taxis tal vez resulten más apropiados.

106. Los sistemas de transporte ferroviario para los corredores de gran demanda de viajes de pasajeros, tales como el corredor de Ramallah a Jerusalén y Belén, y el corredor de la Faja de Gaza, deberán someterse a un exhaustivo estudio de

viabilidad económica y técnica al igual que los demás servicios de transportes ferroviarios, como tal vez un ferrocarril que vincule la Ribera Occidental con la Faja de Gaza y, posiblemente, la conexión de Gaza con Egipto, antes de que se puedan formular recomendaciones detalladas.

107. La presente propuesta para los transportes interurbanos en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza, a diferencia de la red existente, podrá proporcionar acceso directo entre los centros urbanos regionales, sin necesidad de transferir centros existentes y demás y dará acceso a servicios directos desde muchos centros urbanos a los países árabes vecinos.

108. La red de transportes propuesta dependerá, para tener éxito, de una mejora total de los servicios existentes, con vehículos de mejor calidad, horarios más frecuentes y exactos, y mejores instalaciones para las terminales de pasajeros, especialmente en las principales poblaciones.

E. Propuesta de un sistema de transporte marítimo

109. Se ha propuesto la construcción de un puerto comercial marítimo en la costa de Gaza para atender las necesidades de la Faja de Gaza y la Ribera Occidental y también de los países vecinos que no tienen acceso directo al Mediterráneo, tales *como Jordania, el Iraq y los Estados del Golfo Arabe.* El *puerto marítimo* proyectado podrá ocuparse de la exportación de productos agrícolas, de minería e industriales, y de la importación de alimentos, materias primas, productos industriales y combustibles. No se cuenta con datos sobre el posible volumen en toneladas de todos estos productos de importación y exportación, o sobre la carga en tránsito, y todo intento de proporcionar cálculos precisos estaría sujeto a un amplio margen de error.

110. No obstante, resulta evidente que será esencial contar con un puerto moderno e importante para el futuro desarrollo económico de Palestina. Un estudio reciente ha demostrado la viabilidad técnica de construir un puerto marítimo en la costa de la Faja de Gaza. En ese estudio se llega a la conclusión de que las características de la costa no presentan grandes problemas técnicos y que la localización más favorable entre los lugares que se examinaron para emplazar el puerto se encuentra en un sector al oeste de la ciudad de Gaza y al sur de los dos muelles que se utilizan actualmente. El sector de carreteras que se ha propuesto y que vinculará al puerto marítimo con la proyectada red de autopistas ofrecerá la infraestructura básica necesaria para el tránsito de carga pesada desde y hacia la Faja de Gaza, la Ribera Occidental y los países vecinos.

F. Sistema propuesto de transporte aéreo

111. El examen de las futuras necesidades en materia de transporte indicó claramente que es imprescindible contar con servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga aérea en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza y entre éstas y otras partes del mundo. Con ello se impone la construcción de un aeropuerto de importancia internacional y de otros aeropuertos locales. El aeropuerto de Qalandia, al norte de Jerusalén, que actualmente operan autoridades israelíes para

los servicios de vuelos de cabotaje dentro de Israel, ha sido propuesto como un lugar apropiado para el futuro aeropuerto internacional.

112. La principal ventaja de la localidad de Qalandia sobre los demás que se han tomado en consideración es su ubicación central y su accesibilidad por vía de las dos carreteras principales nacionales proyectadas, cuya intersección se produce a corta distancia, al sur del aeropuerto. Otras ventajas de importancia son su proximidad a Jerusalén y su ubicación en relación con otros centros urbanos importantes. El aeropuerto se encontrará a unos 40 minutos de viaje por automóvil tanto de Nablus como de Hebrón, y a alrededor de 80 minutos de viaje de Jenin en el extremo norte, y de la ciudad de Gaza en el sudoeste, una vez establecido el sistema de carreteras propuesto. Esta zona ha sido investigada cuidadosamente en relación con las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en cuanto a su seguridad pública, y una delimitación apropiada asegurará que esta situación se mantenga sin cambios. Se cuenta con tierras aptas para la expansión en dirección al este, y su topografía no presenta problemas.

113. Se podrá ampliar el aeropuerto existente para satisfacer los requisitos de un moderno aeropuerto internacional, y un informe reciente estimó que la demanda proyectada de transporte aéreo de pasajeros estará cerca de los 2,95 millones de pasajeros para el año 2010, en la situación hipotética A. Esta proyección se basaba en el análisis de la posible demanda de transporte en los tres principales grupos de viajeros: los residentes y visitantes palestinos (1,32 millones de personas), los visitantes musulmanes (0,77 millones) y los peregrinos cristianos, y otros turistas en Tierra Santa (0,86 millones). Según la situación hipotética B, el número total de pasajeros de avión proyectado ascenderá a los 3,90 millones para el año 2010. Hasta el momento no se cuenta con datos sobre la demanda de exportación e importación de carga aérea.

114. La demanda anual estimada de viajes podrá generar no más de 40.000 operaciones anuales de aeronaves en la situación hipotética A, y no menos de 50.000 operaciones anuales para la situación hipotética B. Esto requerirá un sistema único de pistas de despegue y aterrizaje con una capacidad de por lo menos 80.000 operaciones anuales. Por lo tanto resultaría adecuado un sistema que contara con una simple pista de despegue y aterrizaje, con una pista paralela de carreteo. La longitud prevista de la pista será de 3.500 metros, con lo cual se pueden atender vuelos sin escalas de aeronaves Boeing B-747 con un radio de alcance que abarca desde Rabat y Londres en el oeste hasta Islamabad en el este. Se dispone de tierras para la ampliación y las labores de construcción acordes con estas necesidades.

115. Además del aeropuerto internacional de Qalandia, se han propuesto tres aeropuertos locales mucho más pequeños, ubicados en la ciudad de Gaza, en Jalameh, al norte de Jenin y en una localidad al este de Jericó. Se proyecta construir el aeropuerto de Gaza sobre tierras disponibles cercanas a la costa, al sur de la ciudad de Gaza y su proyectado puerto marítimo, y estará vinculado a una extensión del sistema nacional de carreteras. El aeropuerto Al Qubbah, situado al este de la Faja de Gaza, se consideró inadecuado para el desarrollo debido a su proximidad a Israel y las consiguientes interferencias con el espacio aéreo de Israel. Los aeropuertos de Jenin y Jericó se construirán sobre antiguas pistas de aterrizaje abandonadas, que fueran emplazadas por los británicos durante su

mandato. El corredor aéreo necesario para los vuelos entre la Ribera Occidental y la Faja de Gaza tal vez esté dado por el espacio aéreo sobre la propuesta zona neutral. Tal vez no sea necesario crear un centro de contralor del tráfico aéreo, ya que el centro recientemente creado en Jordania abarca una gran zona geográfica, incluso la Ribera Occidental. No obstante, se requerirán instalaciones de control del acceso final y de aterrizaje en el aeropuerto internacional de Qalandia.

V. INFRAESTRUCTURA INSTITUCIONAL

116. El sistema de transportes propuesto por la Ribera Occidental y la Faja de Gaza no se podrá poner en marcha sin un marco de organización adecuado que permita la planificación, la ejecución y el control de su desarrollo. Deberán definirse y entenderse claramente las políticas, los objetivos y prioridades sectoriales dentro del contexto general del interés nacional y de las limitaciones financieras. Lamentablemente hubo una total falta de organización durante los 22 años de la ocupación israelí. Las únicas organizaciones oficiales que actúan en el sector de transporte son hoy los restos de dependencias de los departamentos de transportes de Jordania y Egipto, que operaban aquí hasta la ocupación de 1967. Están ahora controlados por oficiales israelíes, que actúan de conformidad con las políticas y disposiciones fijadas por las autoridades israelíes.

117. Los tres principales departamentos de transportes en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza son el Departamento de Obras Públicas, el Departamento de Tránsito de Autopista y el Departamento de Licencias de Conducir. El Departamento de Obras Públicas se encarga de la planificación, la construcción y el manteninento de las carreteras que exceden los límites municipales. El Departamento de Tránsito de Carreteras se ocupa de reglamentar la seguridad y el control del tránsito. Además, el Departamento de Licencias de Conducir se encarga de clasificar los vehículos y registrarlos y de emitir licencias de conducir. Además, el Departamento de Planificación Central y el Consejo Superior de Planificación, compuestos y controlados por policías israelíes, generalmente están vinculados a la planificación y coordinación de actividades del sector del transporte.

118. Se necesitará la participación de varias organizaciones palestinas para lograr los objetivos del plan de desarrollo propuesto. Se propone la creación de las siguientes organizaciones:

a) Un ministerio de transportes, encargado de la planificación estratégica y la coordinación de las actividades de todas las organizaciones de transportes;

b) Una dirección de vialidad, para la construcción y mantenimiento del sistema de carreteras y la introducción de disposiciones pertinentes sobre carga y medidas de control de sobrecarga;

c) Un departamento de tránsito encargado de la seguridad en las carreteras, la registración y las licencias de los conductores y sus vehículos;

d) Una dirección de transportes públicos, encargada de la planificación, reglamentación y promoción general de todos los modos de transporte público;

e) Una dirección de aviación civil y meteorología encargada de la planificación y coordinación del transporte aéreo, incluso la operación y el mantenimiento de los aeropuertos propuestos y las posibles operaciones futuras de una línea aérea nacional y de los servicios de vuelos locales;

f) Una dirección portuaria y marítima encargada del mantenimiento y operación de las instalaciones portuarias marítimas, comerciales y de pesca, en Gaza, y las posibles operaciones futuras de una línea marítima nacional;

g) Una escuela de capacitación encargada de proporcionar al sector profesionales con capacitación adecuada a todos los niveles y de realizar investigaciones sobre cuestiones pertinentes al desarrollo de este sector.

VI. OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES FINALES

119. En este estudio se han proyectado las necesidades futuras del sector para el año 2010 y tomando en consideración dos situaciones hipotéticas. En la primera de ellas se supone que la población futura resultará únicamente del crecimiento natural de la población actual de la Ribera Occidental y de la Faja de Gaza. En la otra situación hipotética se supone que la población futura total será el resultado del efecto combinado del crecimiento natural de la población existente y del regreso de 1,5 millones de palestinos que en la actualidad viven en otros países.

120. La estructura del sistema propuesto se basa en la suposición de que las regiones de la Ribera Occidental y la Faja de Gaza formarán una entidad política única que mantendrá relaciones políticas y económicas firmes con Jordania y Egipto. También se supone que los palestinos que regresen serán absorbidos en las actuales ciudades y en centros de población rurales de gran tamaño y en una serie de asentamientos urbanos nuevos.

121. El esquema preliminar de la red de carreteras propuesta se propone utilizar la red existente en la mayor medida posible. Se ha recomendado la construcción de nuevas instalaciones y la expansión y desarrollo de las existentes, para responder a las necesidades futuras en materia de transporte aéreo y marítimo.

122. Se determinó que la ubicación de los principales corredores viales propuestos coincide con la ubicación de la red vial existente en casi el 80% de su longitud total. No obstante, se proponen cambios básicos en la clasificación de los actuales corredores de tránsito para satisfacer los objetivos de la red vial propuesta. Habrá que construir aproximadamente el 39% de la longitud de la red de carreteras propuesta. Los sectores de carreteras ya existentes afectados requieren mejoras para alcanzar las normas del nuevo sistema. La longitud total de la red de carreteras propuesta será de aproximadamente 2.900 kilómetros, un aumento de un 41% respecto del sistema actual.

123. Para el desarrollo de la infraestructura física se deberá asignar prioridad a la construcción del corredor entre la Ribera Occidental y la Faja de Gaza y se deberán celebrar oportunamente acuerdos para establecer la necesaria zona neutral.

Además, se deberá brindar seria consideración a la construcción de un aeropuerto internacional en Qalandia y de un puerto marítimo en Gaza para responder a la demanda prevista de movimiento de pasajeros y carga.

124. Es esencial una operación y mantenimiento apropiados y eficaces de la red de carreteras. Se deberán crear incentivos para atraer profesionales competentes al sector, y se proporcionará continua capacitación de personal profesional y técnico para asegurar el rendimiento eficaz del sistema de transportes.

125. Se deberán realizar esfuerzos para asegurar que la infraestructura institucional esencial para el sistema de transportes se desarrolle con un ritmo compatible con el desarrollo de la infraestructura física.

126. Por último, se recomienda que se realice un estudio completo para investigar en más detalle las opciones para el diseño de los elementos del sistema del transporte propuesto, para establecer un mecanismo de evaluación encargado de ensayar y comparar las distintas alternativas, identificar las prioridades y definir los programas apropiados para su ejecución.

Best Copy Available

Cuadro 1

Clasificación de las carreteras en la Ribera Occidental en 1947 y 1967

Tipo de carretera	1947 Longitud (kilómetros)	1947 Porcentaje del total	1967 Longitud (kilómetros)	1967 Porcentaje del total
I	273	19,3	368	26,0
II	383	27,0	954	67,3
III	386	27,2	46	3,2
IV	376	26,5	50	3,5
Total	1 418	100,0	1 418	100,0

Donde:

La clase I se refiere a carreteras pavimentadas de primera clase, con una amplitud de superficie de 4 metros o más.

La clase II se refiere a carreteras de segunda clase pavimentadas con amplitud de superficie de 2,50 a 3 metros.

La clase III se refiere a las demás carreteras, generalmente sin pavimentar.

La clase IV se refiere a senderos sin pavimentar, parcialmente inaccesibles a los vehículos, de pendiente empinada y escaso ancho.

Cuadro 2

Servicio de carreteras a centros poblados en la Ribera Occidental en 1947 y 1967

Tipo de carretera	1947 Longitud (kilómetros)	1947 Porcentaje del total	1967 Longitud (kilómetros)	1967 Porcentaje del total
I	31	8,5	45	12,3
II	80	21,9	267	72,9
III	128	34,9	30	8,2
IV	127	34,7	24	6,6
Total	366	100,0	366	100,0

Cuadro 3

Extensión de la red de carreteras en la Ribera Occidental según el plan maestro de carreteras regionales de Israel en 1983

Tipo de carretera	Ancho de la carretera (metros)	Distancia de la línea central de la carretera (metros)	Longitud de carreteras (kilómetros)
Carreteras de alta velocidad	120	150	93,5
Carreteras principales	100	120	517,5
Carreteras regionales	60	100	636,0
Carreteras locales	4	70	626,0
Total			1 873,0

Cuadro 4

Red de carreteras existente

Tipo de carretera	Ribera Occidental		Faja de Gaza	
	Longitud (kilómetros)	Porcentaje del total	Longitud (kilómetros)	Porcentaje del total
Principal	520	27,5	48	28,6
Regional	520	27,5	42	25,0
Local	850	45,0	78	46,4
Total	1 890	100,0	168	100,0

Nota: No se incluyen las calles en zonas urbanas ni los caminos rurales.

Cuadro 5

Condiciones de la red de carreteras existente en la Ribera Occidental

Condiciones de la carretera	Longitud	Porcentaje del total
Buena	920	48,7
Mediana	210	11,1
Mala	760	40,2
Total	1 890	100,0

Nota: Esta clasificación de las condiciones de las carreteras corresponde a la del Departamento de Obras Públicas, encargado del mantenimiento de las carreteras en la Ribera Occidental.

Cuadro 6

Características de algunas de las principales rutas de ómnibus interurbanos

Rutas	Promedio de pasajeros (por día)	Promedio de duración (min.)	Total de pasajeros por vehículo	Utilidad por pasajero/ utilidad por vehículo por kilómetro
Nablus a Ramallah	1 280	30	75	0,78
Nablus a Tulkarem	2 250	30	188	1,67
Nablus a Jenin	1 600	30	228	0,95
Jerusalén a Ramallah	9 250	7	430	2,67
Jerusalén a Belén	5 280	15	480	3,33
Jerusalén a Hebrón	9 000	10	250	1,39

Nota: El promedio de pasajeros se refiere a todos los pasajeros que ascienden, en ambas direcciones, incluso los pasajeros rurales que descienden en el camino antes de llegar a la localidad de destino del viaje.

Cuadro 7

Características de algunas rutas principales de taxis compartidos interurbanos

Rutas	Promedio de pasajeros (por día)	Promedio de duración (min.)	Total de pasajeros por vehículo	Utilidad por pasajero/ utilidad por vehículo por kilómetro
Nablus a Ramallah	1 510	7	27	0,15
Nablus a Tulkarem	3 920	3	71	0,26
Nablus a Jenin	560	18	23	0,17
Nablus a Qalqilia	1 260	10	70	0,22
Tulkarem a Qalqilia	840	15	70	0,39
Qalqilia a Gaza	170	50	24	0,07
Jerusalén a Ramallah	6 530	2	65	0,46
Jerusalén a Belén	1 050	10	42	0,58
Jerusalén a Hebrón	4 100	3	56	0,19
Jerusalén a Jericó	530	19	38	0,18
Jerusalén a Gaza	350	25	14	0,07

Nota: El promedio de pasajeros se refiere a todos los pasajeros que ascienden, en ambas direcciones, incluso los pasajeros rurales que descienden en el camino antes de llegar a la localidad de destino del viaje.

Cuadro 8

Determinantes básicos de la demanda de viajes para los años básicos y del diseño según la situación hipotética A

Parámetros	Ribera Occidental		Faja de Gaza	
	1989	2010	1989	2010
Población (en millones)	1,13	1,94	0,69	1,26
Hogares (en miles)	184	359	107	222
Total de vehículos (en miles)	87,7	214,0	28,8	75,5
Automóviles particulares (en miles)	55,7	139,1	19,4	52,5
Conductores con licencia (en miles)	106,5	269,0	59,2	135,0
Vehículos por 1.000 personas	78	111	43	59
Automóviles particulares por 1.000 personas	52	72	32	42
Automóviles particulares por 100 hogares	31	39	20	24
Conductores con licencia por 100 hogares	57	75	53	61

Cuadro 9

Determinantes básicos de la demanda de viajes para los años básicos y del diseño según la situación hipotética B

Parámetros	Ribera Occidental		Faja de Gaza	
	1989	2010	1989	2010
Población (en millones)	1,13	3,69	0,69	1,70
Hogares (en miles)	184	683	107	304
Total de vehículos (en miles)	87,7	404,4	28,8	103,3
Automóviles particulares (en miles)	55,7	266,4	19,4	72,1
Conductores con licencia (en miles)	106,5	512,2	59,2	184,9
Vehículos por 1.000 personas	78	111	43	60
Automóviles particulares por 1.000 personas	52	72	32	42
Automóviles particulares por 100 hogares	31	39	20	24
Conductores con licencia por 100 hogares	57	75	53	61

Cuadro 10

Resumen de los factores determinantes básicos de la demanda de viajes

Parámetros	Condiciones del año básico (1989)	Situación hipotética A (2010)		Situación hipotética B (2010)	
		Total	Porcentaje de incremento	Total	Porcentaje de incremento
Población (en millones)	1,82	3,20	176	5,39	296
Hogares (en miles)	291	581	199	987	339
Total de vehículos (en miles)	116,5	289,0	248	512,5	440
Automóviles particulares (en miles)	75,1	191,6	255	338,5	451
Conductores con licencia (en miles)	165,7	404,0	244	797,1	481

Cuadro 11

Volumen de tránsito proyectado en las carreteras principales

Carreteras	Volumen de tránsito medio diario (vehículo/día)		
	Volumen actual 1/	Volumen proyectado en situación hipotética A	Volumen proyectado en situación hipotética B
Nablus a Ramallah	5 100	12 200	21 200
Ramallah a Jerusalén	7 300	17 500	30 300
Jerusalén a Jericó 2/	4 800	11 500	19 900
Jerusalén a Belén 3/	12 300	29 500	51 100
Belén a Hebrón	8 000	19 200	33 200
Gaza a Beit Hanoun 4/	13 500	32 400	56 000

1/ Los cálculos del volumen de tránsito para 1987 se basan en estadísticas del Departamento de Obras Públicas.

2/ El tránsito existente incluye el movimiento de colonos israelíes, que podrá representar hasta un 30% del volumen total, y que se supone será compensado con un aumento de los viajes a Jordania en la proyección de la futura demanda.

3/ El tránsito existente incluye el movimiento de colonos israelíes, que podrá representar hasta un 25% del volumen total, y que se supone será compensado con un aumento de viajes de turistas y viajes a la Faja de Gaza en la proyección de la futura demanda.

4/ El tránsito existente incluye el movimiento de colonos israelíes, que podrá representar hasta un 10% del volumen total, y que se supone será compensado con un aumento de los viajes a Jordania en la proyección de la futura demanda.

Cuadro 12

Número de carriles en algunos de los principales corredores

Corredor	Situación hipotética A			Situación hipotética B		
	Total del volumen de tránsito (vehículos por día)	Volumen direccional de la hora de mayor movimiento (vehículos por hora)	Número de carriles por dirección	Total del volumen de tránsito (vehículos por día)	Volumen direccional de la hora de mayor movimiento (vehículos por hora)	Número de carriles por dirección
Nablus a Ramallah	12 200	940	2	21 200	1 360	2
Ramallah a Jerusalén	17 500	1 350	2	30 300	2 330	3
Jerusalén a Jericó	11 500	890	2	19 900	1 530	2
Jerusalén a Belén	29 500	2 270	3	51 100	3 930	3
Belén a Hebrón	19 200	1 480	2	33 200	2 560	3
Gaza a Beit Hebrón	32 400	2 500	3	56 000	4 310	3

/...

Cuadro 13

Extensión de la red de carreteras existente y propuesta en la Ribera Occidental y la Faja de Gaza

Clase de carretera	Existente		Propuesta	
	Longitud (kilómetros)	Porcentaje del total	Longitud (kilómetros)	Porcentaje del total
Carretera nacional de alta velocidad	0	0,0	198	6,8
Nacional principal	568	27,6	575	19,8
Regional secundaria	562	27,3	627	21,6
Camino local entre aldeas	928	45,1	1 500	57,7
Total	2 058	100,0	2 900	100,0

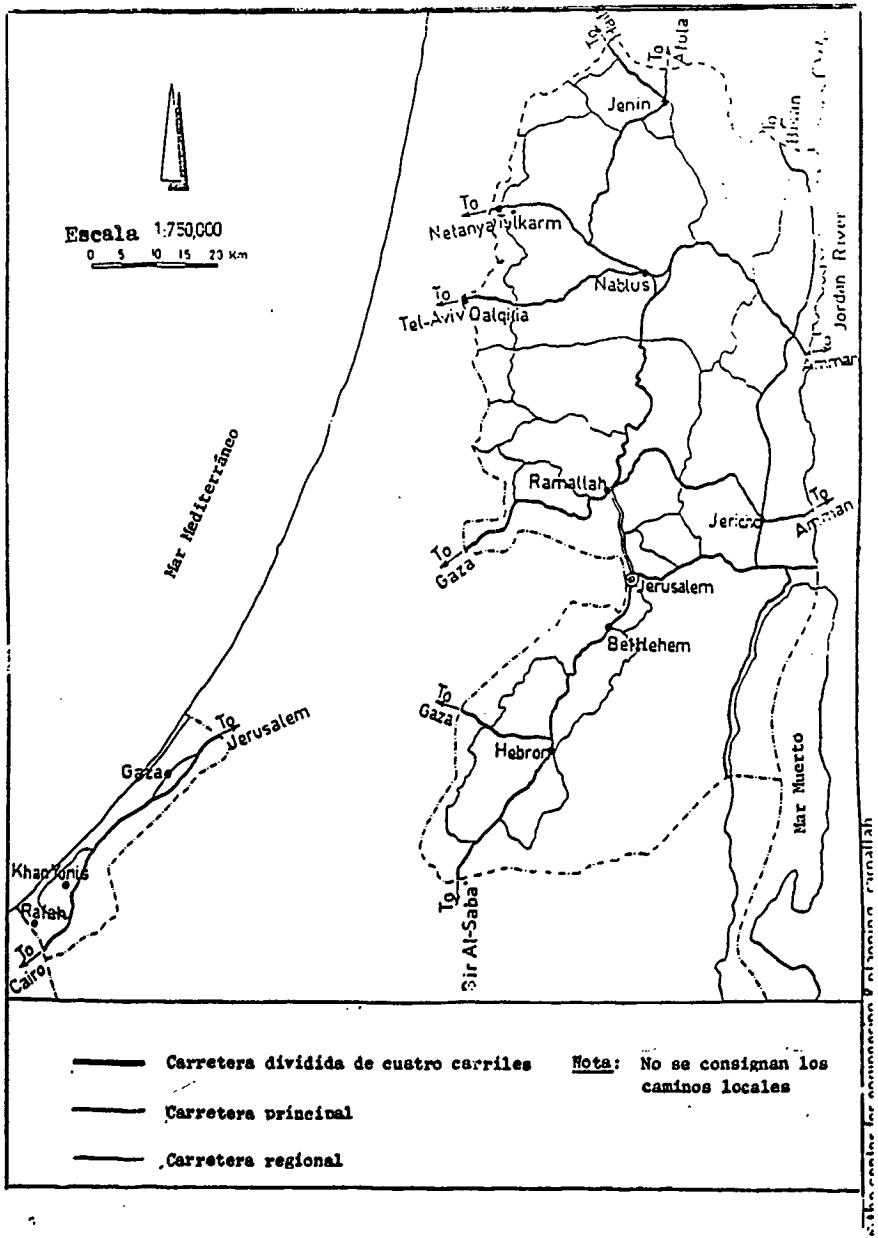
Cuadro 14

Necesidad de construcciones y mejoras para la red vial propuesta

Carretera	Nueva construcción (kilómetros)	Mejoras principales (kilómetros)	Mejoras secundarias (kilómetros)
Nacional de 4 ó 6 carriles	411	5	0
Nacional de 2 carriles	60	90	207
Regional de 4 carriles	32	0	0
Regional de 2 carriles	97	201	297
Camino local	530	400	1 210
Total	1 130	696	1 974

Figura 1

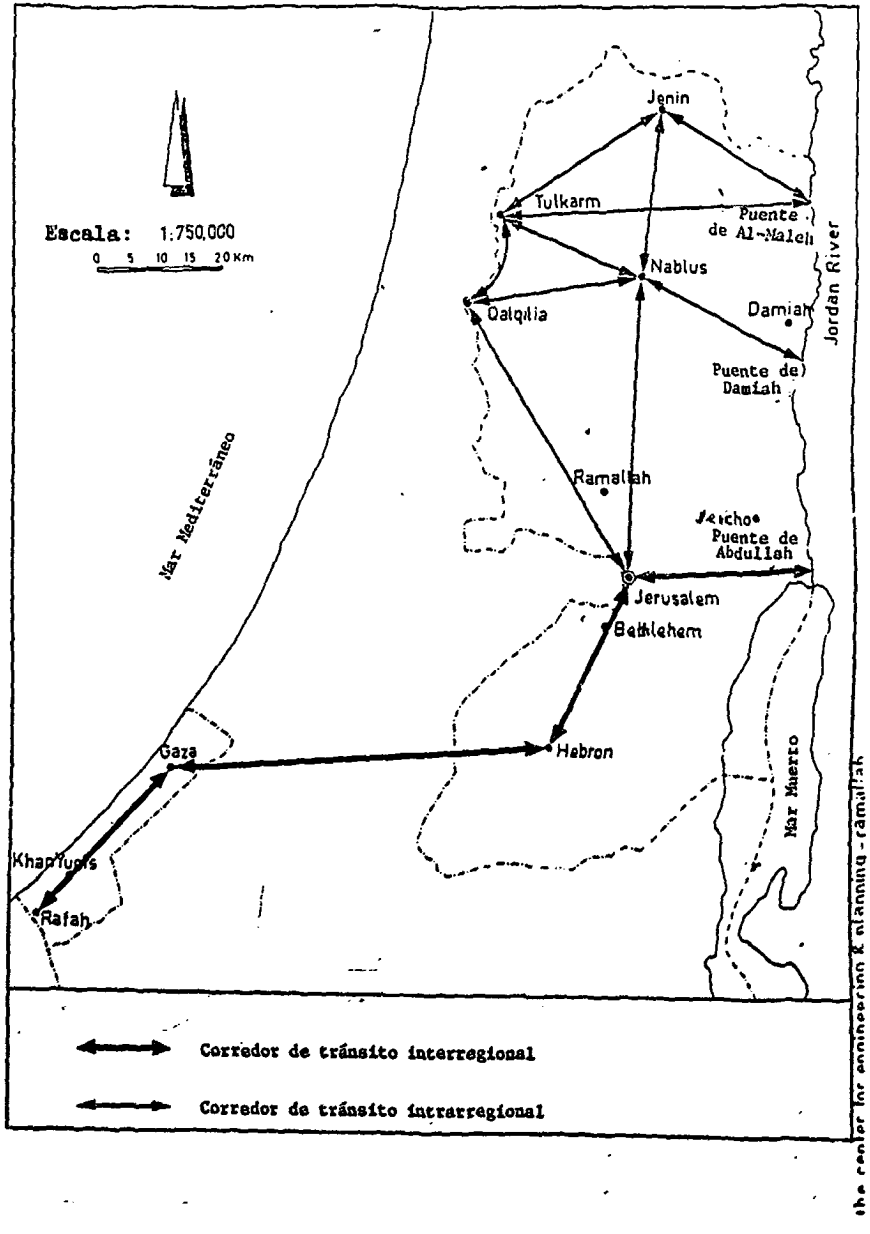
Red vial existente



/...

Figura 2

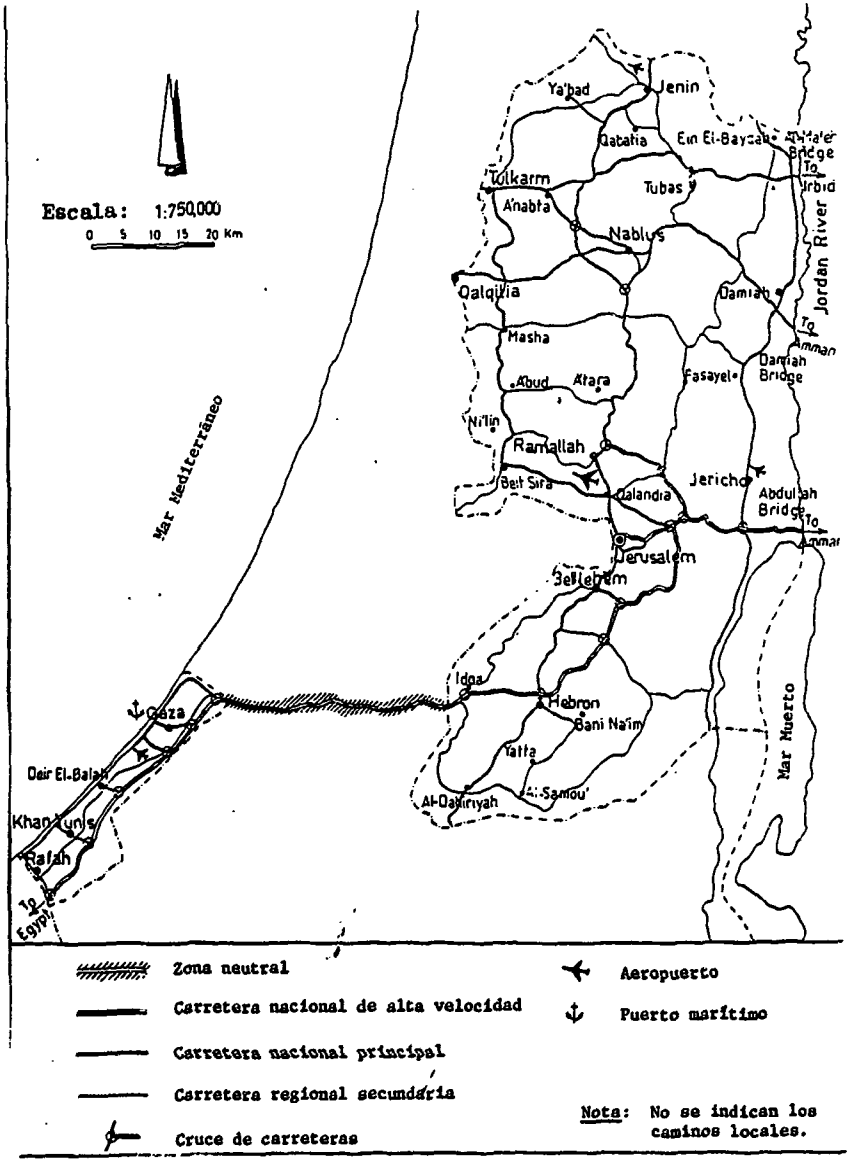
Esquema diagramático de los corredores de tránsito regionales



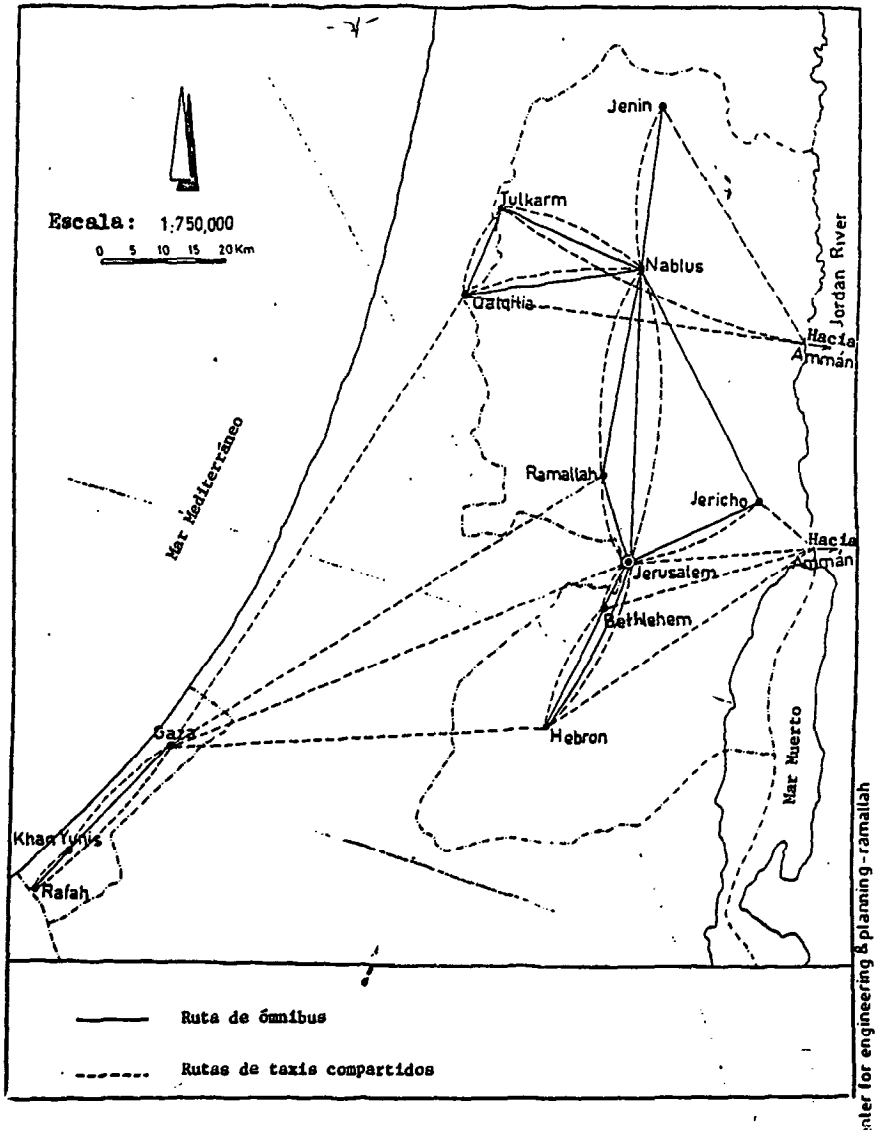
the center for engineering & planning - ramallah

Figura 3

Sistema de transportes propuesto



/...

Figura 4

Rutas principales de transporte público en la actualidad