

“Movilidad y Soluciones al caos del tránsito vehicular”

Taller, Mérida, 5 y 6 de marzo de 2009

ULA, MINFRA, Alcaldías del Área Metropolitana de Mérida, etc.

***Alternativa al caos vehicular desde lo integral del área metropolitana:**

Hacia una Agenda Proyecto Mérida: Ciudad Sostenible interinstitucional y comunitaria: 2012-2019-2058 (500 años)

Por Luis Jugo B., profesor jubilado de la Escuela de Arquitectura ULA,
Secretario Ejecutivo de la Comisión Universitaria de
Asuntos Ambientales de la Universidad de Los Andes.



Foto Colección Profesor Gustavo Díaz
Inicios del siglo XX



Vistas del Centro de la ciudad



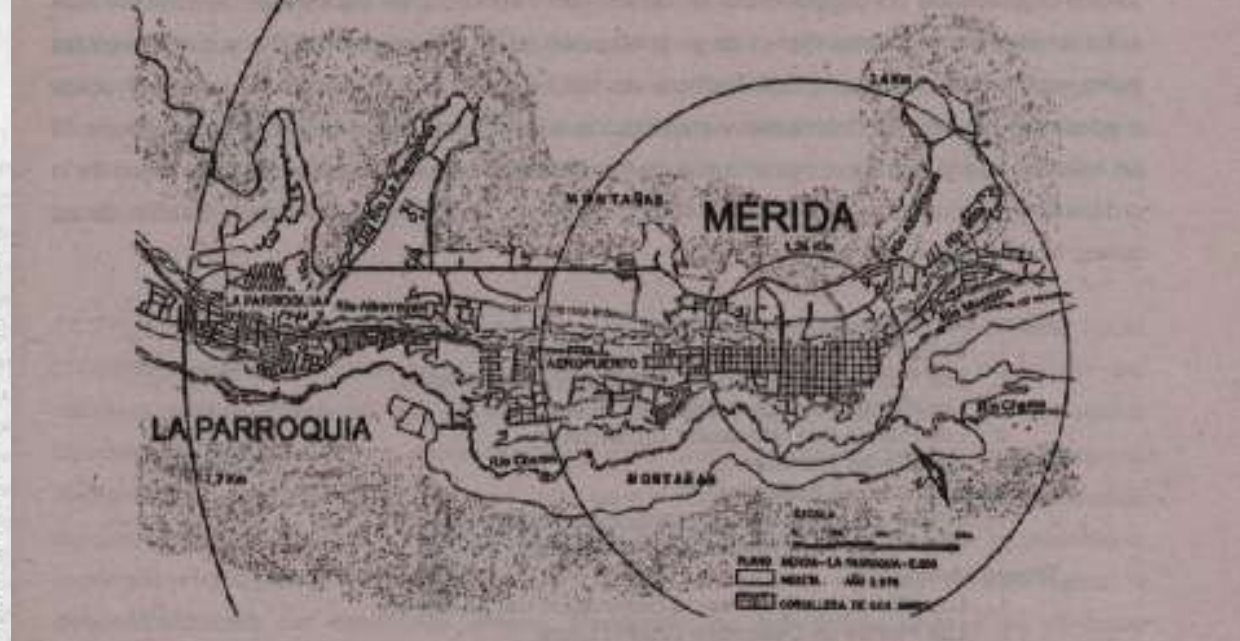
Fotos Arq. Aquiles Oliveros 2007
Comienzos del siglo XXI



Mérida y su paisaje, desde el Cerro de Las Flores, pintada por Anton Goering, a mediados finales del siglo XIX.

Parte del área metropolitana de Mérida hacia Ejido, vista aérea publicada en el diario Frontera a inicios del siglo XXI, con el eje del río Albarregas entre la terraza y La Otra Banda.



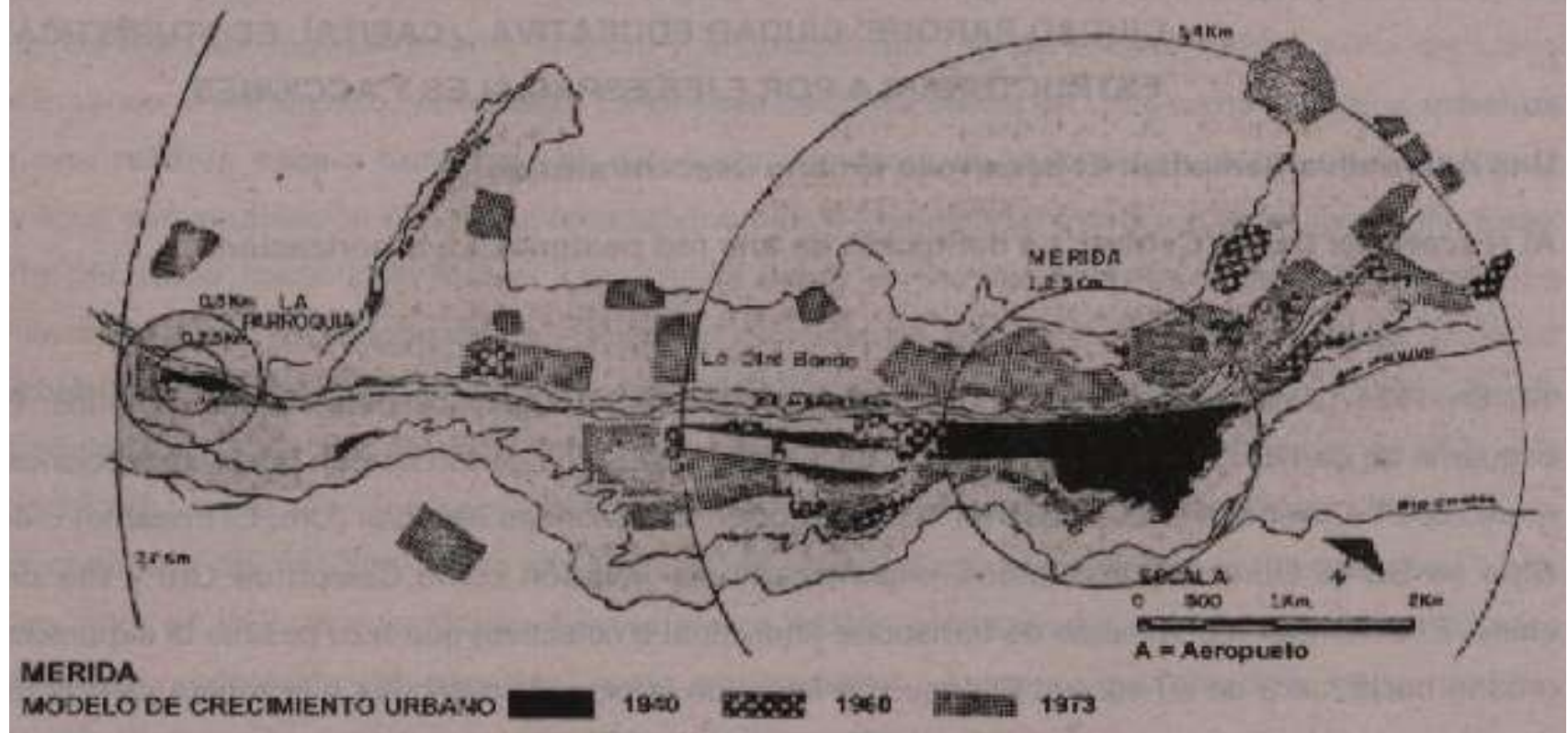


Por la morfología del sistema cordillerano, la ciudad creció linealmente ocupando los valles de su entorno hasta configurar un área metropolitana a fines del siglo XX, que abarca tres capitales de municipios: Mérida



Ejido y Tabay, en el marco de un impresionante paisaje y vasta red hidrográfica (foto inferior derecha: cortesía de "Infogeo" del "Programa de Andes Tropicales"). Desde el trazado colonial del plano de 1856 (plano patrimonial de Mérida, arriba izquierda), que albergó el crecimiento del poblado hasta la década de los 40 (círculo del centro del plano urbano de arriba a la derecha, plano por Luis Jugo E 1975) hasta Pie del Llano, finales del aeropuerto en los 50, La Parroquia en los 60, Ejido en los 80 y Tabay en los noventa. Sin contar el Plano Regulador de 1953 cuando la ciudad tenía poco más de 25.000 habitantes los planes urbanos de las décadas de los 60, 70 y 80 dotaron al área metropolitana de una red vial sin una descentralización adecuada.

Síntesis Gráfica del Modelo de Crecimiento Urbano



Desde la década de los cuarenta del siglo XX la mayor densidad de población y la mayoría de los servicios se encontraban en el casco central. Desde los años sesenta la urbe comenzó a crecer de forma incoherente y desarticulada fuera del casco central como manchas de aceite sobre una superficie de agua. Desde los años ochenta algunos servicios se descentralizan pero sin un eje ordenador. El área metropolitana de Mérida-Ejido-Tabay, con más de 300.000 habitantes a inicios del siglo XXI es un casco central congestionado con una ciudad dormitorio alrededor. La ciudad colapsa por tráfico urbano hacia y desde el casco central todos los días laborales del año. Ese fenómeno se comenzó a sentir desde la década de los sesenta y se ha acentuado a medida que aumentan los pobladores y los vehículos, que se vuelven cada vez más caros, en un país donde la gasolina es más barata que el agua embotellada. (Plano por Luis Jugo B. 1975)



Fotos por Arq. Aquiles Oliveros

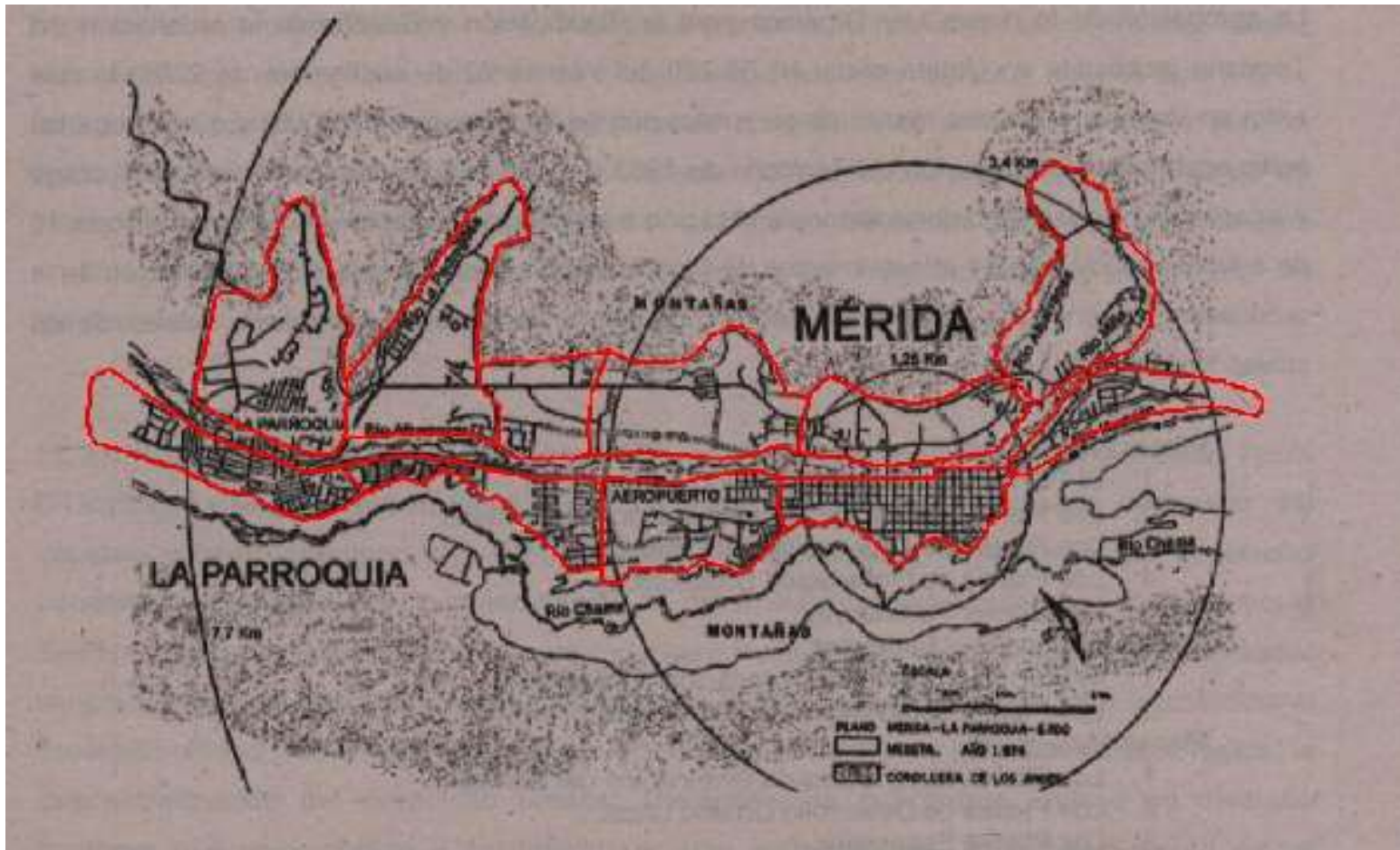
El transporte público, que son concesiones a privados no configura un sistema municipal del transporte. Desde que se inició en la década de los cuarenta hubo líneas para el casco central e interurbanas hacia los poblados vecinos. A medida que la ciudad se expandía aparecían nuevas líneas prestadoras del servicio de transporte hasta llegar al área metropolitana. Desde fines de los ochenta comenzaron a aparecer líneas de transporte por LA Otra Banda para servir el Núcleo Universitario de La Hechicera. Todas las líneas de transporte llegan o pasan cerca del centro urbano, por el carácter lineal de la ciudad. A veces las aceras se reducen para ampliar las calzadas de los vehículos y las busetas. Por otra parte se ha favorecido el uso del vehículo individual por las incomodidades del transporte público que se presta. Sin la red eficiente de transporte público y la ausencia de una buena red de estacionamientos, los vehículos colman la ciudad en todo momento y la ciudad está congestionada permanente por tráfico en días laborables sufriendo los ciudadanos del tráfigo urbano. Desde los noventa se intenta instaurar el sistema trolebús pero ha habido dificultades para concluirlo en el tiempo previsto.

Propuestas en síntesis



Descentralizar la ciudad: Reducir flujo de vehículos al centro.

La **perimetral Sur** a lo largo del río Chama **es un eje estructural para hacer ordenamiento territorial** en la desordenada ciudad que se ha generado en los últimos casi cuarenta años entre Ejido y Tabay, que comenzó por las Tienditas del Chama o Urbanización Carabobo en 1971, Vivienda de Interés Social en un área no incluida al plano del área Metropolitana, el cual impulsó urbanismos espontáneos y planificados, en lo que era una zona rural. Además por allí se desviará parte del tráfico entre el sistema de pueblos del valle que no requieran pasar por Mérida.



Identificar subsectores a escala peatonal (ejemplo: distancias del casco central entre Glorias Patrias y Milla, que caminando en sentido ascendente se recorren para quien quiera caminar con fortaleza en treinta minutos). Este plano es indicativo de la propuesta para Mérida de 1974. Hoy la sectorización debe abarcar toda el área metropolitana Mérida-Ejido-Tabay 2009. El esquema urbano es aplicable a cualquier ciudad para hacer la ciudad sostenible: ciudades para la gente.

¿Descentralizar? ¿Con qué objeto?



Descentralizar con el objeto de desarrollar subcentros de vida local que impliquen todos los servicios fundamentales: educacionales, laborales, asistenciales de atención primaria, centro cívico de organización comunitaria con densidades medias, y así **arraigar a la población a sus zonas de residencias**, favoreciendo la red peatonal, creando las ciclovías y **el sistema de transporte urbano descentralizado que sirva al sistema de transporte masivo (hoy trolebús y funiculares)** y así desarrollamos la economía local buscando sea productiva más que de servicios. **Por ahí comenzamos por reducir los traslados diarios hacia el casco central. Las busetas no llegarán tampoco al centro sino que alimentarán los sistemas de transporte masivos y un transporte único especial turístico social para el casco central. Implica desarrollar el sistema intermunicipal del transporte público de calidad: con un solo ticket se pueda llegar del origen al destino utilizando uno o varios sistemas de transporte: Esto es sistema. Desestimular con ello la necesidad de poseer y o utilizar el vehículo privado, para el cual se proveerán en todo caso redes de estacionamientos en las estaciones intermodales de transporte y en los centros cívicos.**

Un Plan Modelo para el Casco Central



Se parte de la culminación de la línea 1 del Trolebús por el casco central que sube por la Avenida Don Tulio y cruza por la Calle 26. **Los círculos amarillos representan Terminales de líneas interurbanas en Centros Multi-Servicios** (en espacios amplios hoy existentes) incluyendo comercios de locales medianos y pequeños para que los informales dejen de serlo, con actividades culturales, jardines, zonas residenciales y **Grandes Estacionamientos (económicos)**, que pueden aumentarse en número: 1: Al lado del Hotel Park sub terminal sur, 2. Plaza de Toros (y Mercado) terminales sur oeste y nor oeste, 3. Santa María o Avenida Universidad (antigua Humanidades) terminal nor este; 4. Terminal Funicular en Perimetral Sur, para el transporte público que no subirá a la terraza de Mérida. **Los puntos rojos representan estacionamientos (más caros) en edificios con servicios en el casco central**, para lo cual se muestran fotos (siguiente) de la resolución que se hizo en Guayaquil. Los tickets de estacionamiento y de las líneas interurbanas deben permitir acceso a **un transporte público exclusivo del casco central, turístico-social, que sube y baja y enlaza los Centros Multiservicios** y sus terminales (por ejemplo en el Paseo de La Feria para enlazar con el Sistema Funicular). También se propone otra aporte de estacionamientos en las manzanas como veremos.

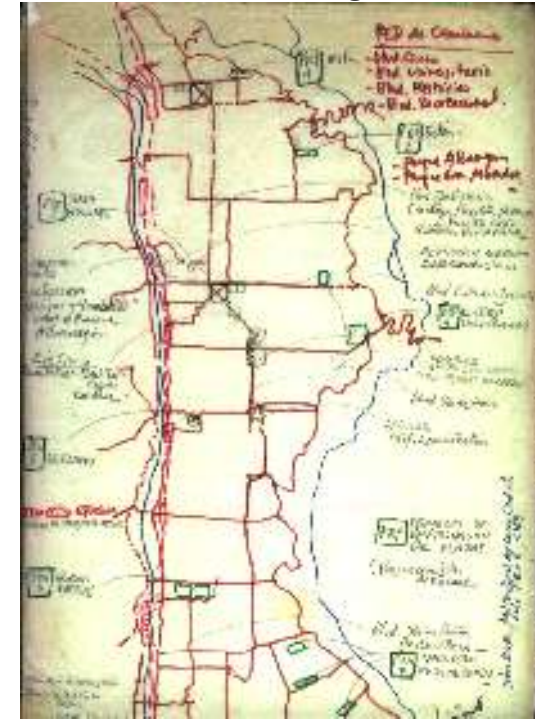
Edificios Multifuncionales, Espacio Público y Transporte Público en la renovación urbana de Guayaquil, Ecuador, a finales del siglo XX.



Fotos tomadas por Luis Jugo B. en 2006.

Algunos edificios en el centro de Guayaquil con estacionamientos en las primeras cuatro o cinco plantas. En la foto del centro se observa la moderna estación del autobús y su canal exclusivo. El edificio al fondo de la foto inferior derecha está todo dedicado a estacionamientos. Menos carros en las calzadas permiten recuperar el espacio público.

La propuesta de peatonalización de la ciudad de Mérida. Por Luis Jugo B. 1989



Tomando como base el trazado colonial del plano topográfico de 1856 (lo único que queda, diría el profesor Gustavo Díaz, del poblado histórico que se fundó en 1558), hasta la trama de 1948 cuando comenzó la modernidad en Mérida. En el planito del centro se han ubicado entre algunos usos, plazas en verde, edificaciones educacionales enmarcados en azul claro, asistenciales azul claro, otros usos gubernamentales, religiosos y en morado rallado, zonas de bajos ingresos y los primeros barrios cercanos al casco central (Pueblo Nuevo, Simón Bolívar y Santo Domingo, donde en otra propuesta que no cabe, aquí se los propone como Barrio Parque, así como la ciudad se propone como Ciudad Educativa Ciudad Parque entre dos Parques Nacionales y dos Zonas de Protección). Para **rehacer la ciudad peatonal** (tercer planito) se plantea todo un sistema que no necesariamente implica convertir toda una calle en peatonal, sino en algunos casos aceras anchas con un canal de circulación. **Se constituye así la red de espacio público en el casco central modelo para todas las demás subzonas de la ciudad y sus centros cívicos.** (Estos planitos datan de 1989, son el producto de mi reflexión desde 1974 y nunca hasta hoy, 05 de marzo de 2009, había tenido oportunidad de presentarlos a un público).

La oportunidad de Mérida es ya, de esta generación



La oportunidad de rehacer el casco central es ya. No debemos esperar más. Implica altas inversiones, pero los resultados servirán para por fin comenzar a recuperar, con calidad de vida, nuestra serrana ciudad y aportar un modelo de urbanismo humano de calidad para Venezuela. **Cadela planteo el eliminado del cableado en Mérida en 2006.** Ya lo harán. **Eso implica romper todas las calles del casco central. Es la oportunidad de rehacer las aceras (con menos carros, ensancharlas, alinearlas y arborizarlas) y optimizar los servicios públicos:** por ejemplo: separar las aguas de lluvia de las aguas servidas y modernizar las redes de cables. Además de una oportunidad para las manzanas como veremos.

El Casco Central y el Trolebús en los alrededores de la Plaza El Llano

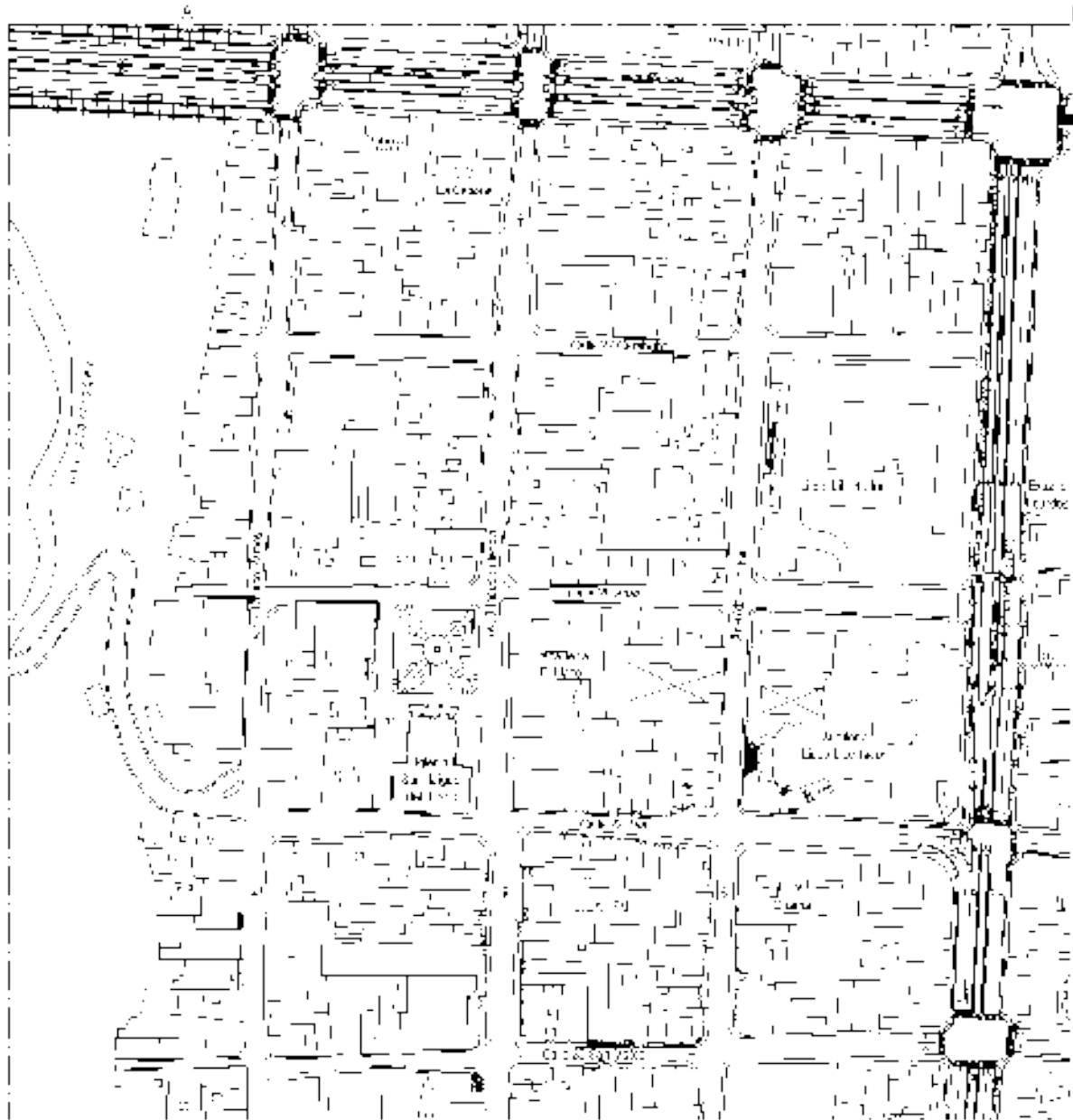
El trazado del Trolebús pasa por la Avenida Don Tulio (el canal de bajada entre las calles 26 y 29 se cierran al tránsito vehicular que se desvía por el Paseo de la Feria). El Trolebús gira por la calle 26 hasta acceder al viaducto sobre el Albarregas.

Cada sector de la ciudad es un reto de renovación urbana.

Tras los retiros para ampliación de calzadas desde los 60, las aceras perdieron continuidad. Son angostas y discontinuas. Con menos carros las aceras pueden ampliarse de nuevo y en algunas partes arborizarse.

Cada manzana se convierte en un proyecto de renovación. Cuando el espacio lo permite en el centro de manzana podrá arborizarse y hasta habilitar espacios de estacionamiento público pagos que servirán para el ingreso comunitario de la manzana.

Cada manzana es prácticamente un proyecto de renovación de edificaciones, buscando densidad (familias sin vehículos), y al mismo tiempo mejorando en lo posible fachadas, con un criterio de conjunto en el sector..



La Plaza El Llano y parte de sus alrededores (estudiada por Aquiles Oliveros)



3 fotos a la izquierda: Plaza El Llano de ayer a hoy.

3 fotos a la derecha: Esquina calle 30 con Avenida 3. Foto 1: El eje de la calzada en rojo: la interfase acera-calzada antigua en verde, acera actual en azul y línea de fachada en morado. Foto 2: sin líneas. Foto 3. Propuesta de ensanche de las acera a ambos lados de la calle (alineación) y posible arborización.

Avenida 3
entre
calles 29
y 30



Avenida 4 entre calles 29 y 30. Estudios por Aquiles Oliveros.



La ciudad pasó de ser ciudad peatonal a ser ciudad mecánica, ciudad automotriz.
Las manzanas se redujeron y se perdió la continuidad del sistema de aceras en el casco central que además ahora tienen escalones, por lo que a veces el peatón prefiere caminar por la calzada.

Esta terrible realidad tenemos la oportunidad de comenzar a superarla hoy.

**Eso sí, implica mucho trabajo y tiempo,
para realizarlo en etapas progresivas, comenzando hoy.**

Hagamos la Ciudad Educativa y la Ciudad Parque



Conservemos los ríos y recuperemos los bosques. Convirtámoslos en Ejes Estructurantes Urbanos.

Ya el Albarregas y el Milla se están saneando. Hagamos los complementos del espacio público como sí se están haciendo en Caracas con el saneamiento del río Güaire. Hagamos el Parque Chama como eje estructurante de esa otro frente de la ciudad. Protejamos los pie de montes de las Serranías de los Parques Nacionales Cordilleranos Sierra Nevada y La Culata. **No hagamos la vía La Pedregosa-La Hechicera. Hagamos más bien un arco de teleférico y planteemos Núcleos Ecológicos Residenciales donde impere el silencio y no el motor de los carros y la contaminación vehicular.** Hagamos la Nueva Ciudad. En vez de grandiosas inversiones en Autopistas, invirtamos en descentralizar la ciudad, desarrollar la economía popular y ciudadana y articular el espacio público. **Unámonos con los ingenieros para diseñar la ciudad humana.** Que nos ayuden a **realizar el Sistema de Circulación Peatonal**, a mejorar los servicios que corren por las calles, a **articular el Sistema de Transporte Público Intermunicipal Mancomunado**, y a articular el Sistema de Ciudades y Pueblos a lo largo del Valle del Chama. Los habitantes presentes y futuros nos lo agradecerán. Atentamente Luis Jugo B. 5.3.09, 2:30 AM.

No permitamos que estas imágenes del deterioro de las aceras de la ciudad sean las que leguemos a las generaciones venideras. Sembremos un proyecto de la ciudad en las mentes de los ciudadanos y comencemos a ejecutarlos para que lo continúen y lo realicen, y podamos todos darle gracias a Dios. Luis Jugo B, Marzo 5, 2009.



Fotos por el Arquitecto Aquiles Oliveros, 2007.