

**UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
PROGRAMA DE POSTGRADO EN DESARROLLO URBANO LOCAL**

MENCIÓN: PLANIFICACIÓN URBANA

**LA MULTICENTRALIDAD COMO ALTERNATIVA PARA LA RECUPERACIÓN
URBANA, CASO ESPECIFICO CUIDAD DE MÉRIDA.**

Trabajo de grado presentado para optar al grado de Magister en Scientiae

En Desarrollo Urbano Local, Mención Planificación Urbana.

Arquitecto: Nancy Escalona.

CI: 11.463.691

Tutora: Arq. Maritza Rangel

Corte N°- IX

Enero 2011

AGRADECIMIENTO

A Dios Todopoderoso.

A la Ilustre, Universidad de Los Andes, por la oportunidad que me brindo una vez mas.

A mi familia, por ser mi pilar e inspiración.

A la profesora Maritza Rangel, por su apoyo y dedicación.

A profesor Carlos García. Amigo y ejemplo de constancia y dedicación.

A todos mis Amigos, Compañeros y profesores que siempre me brindaron su apoyo, en todo momento.

DEDICATORIA

Dedicado a mi familia, a mis padres porque sin su apoyo

No habría sido posible culminar esta meta.

A mis hijos, que sepan que todo

Pequeño o gran esfuerzo siempre tiene su recompensa

Que nunca dejen de luchar por sus sueños.

Este logro representa para ustedes un ejemplo a seguir.

A mi esposo, por su apoyo y colaboración incondicional

Gracias por ser como eres, este logro también es tuyo.

Nancy

INDICE

Dedicatoria. Pág.

Agradecimientos.

La multicentralidad como alternativa para el funcionamiento Urbano. (A manera de introducción)

CAPÍTULO I. Las funciones urbanas en la conformación de las ciudades.

1.1) Orígenes de la ciudad.....	6
1.2) La centralidad y multicentralidad urbanas.....	8
1.3) Funcionalidad Urbana.....	11
1.3.1 Funciones Urbanas.....	12
1.3.2 Uso del suelo y actividades urbanas.....	16
1.3.3 Mecanismos de estudio y regulación de la funcionalidad urbana.....	18
A. Planificación urbana.....	18
B. Las densidades.....	21
C. Los equipamientos.....	22
1.3.4 Las redes de infraestructura urbana.....	24
1.4 La movilidad como factor fundamental de la ciudad.....	26
1.4.1 Accesibilidad.....	27
1.5 La estructura urbana. El sistema de ciudades o la red de centros poblados.....	28

1.5.1 Modalidades de irradiación urbana.....30

1.5.2 Criterios que relacionan el desarrollo económico y la urbanización..... 31

1.4. Conclusiones..... 33

CAPÍTULO II. La funcionalidad de la ciudad Venezolana en el marco de las Hispanoamericanas.

2.1) Bases de la ciudad precolombina..... 37

2.2) Conformación y características de la ciudad hispanoamericana..... 37

 2.2.1 Ciudad colonial..... 37

 2.2.2 Ciudad moderna..... 38

 2.2.3 Ciudad espontánea..... 40

2.3) La funcionalidad urbana en las ciudades venezolanas..... 43

 2.3.1Tipos y dinámicas..... 43

 A. Tipos de ciudades venezolanas..... 44

 B. El crecimiento en distintos tipos de ciudades..... 45

 2.3.2 La gestión urbana..... 46

 A. Ordenación del territorio urbanístico..... 48

 B. Planificación..... 48

 C. Competencia en áreas urbanas..... 48

 D. Complementarias..... 49

2.3.3 Algunas realidades urbanas de las ciudades venezolanas..... 50

2.4) La multicentralidad urbana en la ciudad de hoy..... 55

2.5) Conclusiones..... 56

CAPÍTULO III. Mérida como ciudad centralizada.

3.1) Orígenes de la conformación de la ciudad..... 59

3.2) Conformación urbana actual de la ciudad de Mérida..... 62

3.3) Rasgos funcionales generales de la ciudad de Mérida..... 64

 3.3.1 Ámbito central como lugar de conflictos..... 67

 A. Circunstancias del congestionamiento de la ciudad de Mérida..... 67

3.4) La ciudad de Mérida y su funcionalidad dentro del área Metropolitana de Mérida –Tabay – Ejido..... 70

3,5) Usos del suelo..... 75

3,6) Los equipamientos urbanos..... 80

3.7) Conectividad y movilidad..... 90

 3.7.1 La circulación peatonal..... 93

 3.7.2 La incidencia del sistema de transporte colectivo sobre la movilidad de la ciudad..... 96

 3.7.3 Sistema de transporte Masivo trolebús..... 103

3.8) Conclusiones..... 105

CAPÍTULO IV. Estrategias para la recuperación funcional de la ciudad de Mérida

4.1) Condiciones generales.....	108
4.2) Centralidades a consolidar.....	109
4.3) centralidades a reforzar o desarrollar.....	113
4.4) Las centralidades en el Mejoramiento de la movilidad y la conectividad.....	116
4.4) Reubicación de equipamiento.....	122
4.6) Disposiciones complementarias.....	123
4.7) Conclusiones generales.....	125

BIBLIOGRAFIA

Bibliografía.....	128
-------------------	-----

INDICE DE IMAGENES

	Pág.
(Imagen. 1) La región en la cual se ubica Mesopotamia.....	6
(Imagen. 2) Zigurat de Ur (2111-2046 a.C). Ubicación: Ur (Tell Muqqayar).....	7
(Imagen. 3) Un ejemplo de centralidad urbana.....	11
(Imagen. 4) Plano de la ciudad colonial Romana.....	12
(Imagen. 5) Configuración general de una ciudad Islámica medieval.....	13
(Imagen. 6) Accesibilidad.....	28
(Imagen. 7) La ciudad de Caracas.....	30
(Imagen. 8) Mapa de Venezuela de Oviedo años de 1723.....	35
(Imágenes 9) Teotihuacán.....	35
(Imágenes 10) Teotihuacán.....	36
(Imagen. 11) Caracas Venezuela.....	39
(Imagen. 12) Parque Metropolitano Albarregas, Mérida, Edo. Mérida.....	41
(Imagen. 13) Vista de la zona industrial de Valencia, Edo. Carabobo.....	43
(Imagen. 14) Tráfico automotor en Caracas, Distrito Capital.....	55
(Imagen, 15) Foto Satelital de la Cuidad de Mérida.....	59
(Imagen, 16) Foto Aérea de la Cuidad de Mérida.....	60
(Imagen, 17) Trazado colonial del plano de 1856. Mérida.....	61

	Pág.
(Imagen, 18) Casco histórico de Mérida.....	62
(Imagen, 19) Buga Colombia.....	62
(Imagen, 20) La Plata Argentina.....	62
(Imagen, 21) El Salto Uruguay.....	62
(Imagen, 22) <i>(Círculo del centro del plano urbano, para 1975)</i>	63
(Imagen, 23) morfología del sistema cordillerano, de la ciudad de Mérida.....	64
(Imagen, 24) Congestionamiento Vehicular Casco Histórico, Ciudad de Mérida.....	68
(Imágenes, 25, 26, 27) tránsito peatonal.....	69
(Imagen 28) Av. 4 Biblioteca Bolivariana,.....	69
(Imágenes, 29, 30, 31, 32) Ubicación de mobiliario urbano.....	70
(Imagen, 33) Paradas de taxis.....	99
(Imagen, 34) Ubicación de paradas de líneas de Taxi.....	100
(Imagen, 35) Ruta de transporte Masivo Trolebús Mérida.....	103
(Imagen, 36) Nodo de conector recreativo.....	115
(Imagen, 37) Ascensor en la ciudad de Mérida.....	117
(Imagen, 38) Alternativas varias de conexiones verticales.....	118
(Imagen, 39) España Plaza del Sol” mercado popular y terminal de transferencia, Caracas, Venezuela.....	118

INDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro N° 1 Funcionalidad urbanas.....	14
Cuadro N° 2 Cuadro esquemático sobre la Morfo- funcionalidad de los tipos de ciudad.....	42
Cuadro N° 3 Población rural y población urbana en Venezuela para 1990.....	53
Cuadro N° 4 Población rural y población urbana en Venezuela estimada para el 2005.....	54
Cuadro N° 5 Datos estadísticos proyección de la población para el 2010 por parroquia.....	81
Cuadro N° 6 Rutas del transporte público	98
Cuadro N° 7 Líneas de Taxi Registradas.....	99
Cuadro N° 8 Condiciones de movilidad y accesibilidad de las zonas norte, central y sur de Mérida.....	101
Cuadro N° 9 Relaciones de movilidad entre nodos y propósitos zona norte y central de Mérida.....	102
Cuadro N° 10 Resumen del diagnostico de la ciudad de Mérida.....	107
Cuadro N° 11 Propuesta de centralidades a consolidar	111-112
Cuadro N° 12 Propuesta de centralidades a desarrollar y reforzar.....	114-115
Cuadro N° 13 Propuesta para el Mejoramiento de la movilidad y conectividad	120-121
Cuadro N° 14Resumen de las estrategias y acciones propuestas.....	127

INDICE DE GRAFICOS

Grafico N° 1 Distribución de los usos del suelo en el ámbito central.....	79
Grafico N° 2 Sector “A”, Parroquias Milla, el Sagrario y Arias.....	82
Grafico N° 3 Sector “B”, Parroquias el Llano y Domingo Peña.....	83
Grafico N° 4 Sector “C”, Parroquias Caracciolo Parra y Lasso de la Vega.....	84
Grafico N° 5 Parroquia Antonio Spinetti Dini.....	85
Grafico N° 6 Parroquia Juan Rodríguez Suarez.....	86
Grafico N° 7 Parroquia Mariano Picón Salas.....	87
Grafico N° 8 Parroquia j. j. Osuna Rodríguez.....	88

INDICE DE PLANOS

Plano N° 1 Las Bandas Urbanas.....	75
Plano N° 2 Jerarquía de la Malla Vial.....	92
Plano N° 3 Estructura de movilidad urbana.....	94
Plano N° 4 Volumen de tránsito total diario determinado.....	95
Plano N° 5/15 Usos del suelo	
Plano N° 6/15 Sub sectores urbanos funcionales	
Plano N° 7/15 División por Parroquias de la ciudad de Mérida	
Plano N° 8/15 División por parroquias y ámbito Intermedio	

- Plano N° 9/15 Tipos de centros y agrupación, Morfología**
- Plano N° 10/15 Categoría de sectores funcionales**
- Plano N° 11/15 Congestionamiento del parque automotor**
- Plano N° 12/15 Rutas del transporte Urbano**
- Plano N° 13/15 Paradas y terminales de transporte Publico en el ámbito central**
- Plano 14/15 Propuesta General**
- Plano 15/15 Propuesta para el mejoramiento de la Conectividad y Movilidad**

ANEXOS

Cuadro N° 15 equipamiento urbano existente por Parroquia.....	134-141
Cuadro N° 16 equipamiento urbano faltante por Parroquia.....	142-144
Tabla N° 1 proyección poblacional por Parroquia.....	145

Resumen

La ciudad de Mérida está en creciente deterioro, debido al congestionamiento que presenta día a día, y que se ha incrementado con mayor fuerza en los últimos años, ocasionado por la falta de espacios adecuados, el incremento exagerado del parque automotor, la falta de planificación adecuada del transporte público y de vías alternas que permitan una mayor y mejor fluidez y movilidad del tráfico, sumado a todo esto, en el casco central de la ciudad se desarrollan la gran mayoría de las actividades administrativas, gubernamentales y comerciales, lo que atrae un gran volumen de la población hacia esta zona. Esto ha generado gran inquietud y preocupación por parte de quienes habitan en la misma, incluyendo a los turistas que recibe constantemente.

Los cambios producto del crecimiento de la población y la falta de un proceso adecuado de planificación, influyen en todos los ámbitos de la sociedad, en lo político, en lo económico, en lo social y en lo cultural y por ende en la ciudad en general y en la vida de sus habitantes. Por ello la calidad de vida del merideño ha desmejorado notablemente afectando tanto físico como emocionalmente el estilo de vida de la población. Ante tal situación surge la propuesta de este trabajo de investigación con el objeto de aportar medidas aplicables a la problemática antes descrita, y lograr soluciones para el descongestionamiento del ámbito central de la ciudad de Mérida.

Partiendo de la hipótesis de la multicentralidad funcional urbana como alternativa para mejorar las condiciones de funcionamiento de ciudades en crecimiento, se sigue como método el análisis documental sobre el tema, tanto en lo que respecta a la conceptualización como a las experiencias prácticas. El arqueo bibliográfico, hemerográfico y planimétrico también se utilizará para estudiar la temática de funcionalidad en la ciudad de Mérida; partiendo de los antecedentes, las políticas de planificación y los esfuerzos de gestión urbana. El procesamiento de esta información permitirá la generación de alternativas de propuestas a ponderar, para alcanzar la propuesta definitiva.

Palabras Clave: multicentralidad, planificación urbana, funcionalidad.

La multicentralidad como alternativa para la recuperación urbana.

(A manera de Introducción)

La situación problemática seleccionada para esta investigación es la del congestionamiento de la ciudad de Mérida, ubicada en el Municipio Libertador del Estado Mérida. El problema será enfocado desde la perspectiva de la multicentralidad urbana. La planificación sirve como un método capaz de producir un diagnóstico de la situación objeto de estudio, de sus variables e indicadores y, a su vez, realizar una prospectiva de ésta y la selección de los mecanismos para implementar lo planificado. En este caso de estudio se tomará en cuenta a la planificación en el sentido estricto de lo urbano, considerando el entorno y las causas que han generado el problema.

El mundo actual se enfrenta a nuevas realidades, a la sucesión de diversos fenómenos o cambios que se producen debido a lo que algunos autores han denominado la postmodernidad. Desde luego, estos cambios influyen en todos los ámbitos de la vida social, política, económica y cultural, e influyen en la concepción de la ciudad como una “estructura compleja configurada por partes donde cada una de ellas tiene su propia identidad, su forma de ser, sus características particulares, sus valores y significados...” (Gil, 1998, p.1). Debiendo agregarse que también tales partes tienen sus funciones y que todas ellas están interrelacionadas actuando en absoluta armonía. En repetidos casos estas circunstancias, han traído como consecuencia que los espacios urbanos en la ciudad tradicional en particular, se conviertan en centros congestionados que desvirtúan la idea de ciudad y que terminan por acarrear situaciones negativas para los habitantes de las mismas.

Ante tal situación, se han generado diversas propuestas para el descongestionamiento de las ciudades, al haberse convertido en tarea para los urbanistas conseguir soluciones satisfactorias para los ciudadanos. Dichas propuestas han partido desde las ciudades jardín, hasta la descentralización de los centros urbanos o la sectorización de las diversas actividades que se realizan en las ciudades. Todo esto con la finalidad de hacer de ellas un lugar con calidad para la vida de sus habitantes, porque precisamente una de las características de la ciudad es que ésta debe ser un lugar para el encuentro, la convivencia y la solución de las necesidades humanas, debido al constante incremento de actividades que en ellas se desarrollan, ocasionando también en ella los intercambios comerciales de bienes y servicios. Tomando en cuenta estas situaciones desfavorables para el desarrollo urbano, se ha considerado conveniente realizar una investigación sobre el congestionamiento que se presenta en la ciudad de Mérida bajo el paradigma de la multicentralidad.

La multicentralidad es una red que hace referencia al modo de organización. Este se contrapone al modelo tradicional sostenido en el paradigma de las formas jerárquicas de organización corporativa, que centralizan la autoridad. el control y conduce a las redes sociales a consolidar una forma de organización del poder.

El hecho que motiva esta investigación es entonces el congestionamiento del centro de la ciudad de Mérida, el cual se ha presentado con mayor fuerza en los últimos años, debido quizás, en parte al crecimiento del parque automotor. Como ciudadanos y como habitantes de esta ciudad, pero además, como profesionales de la arquitectura y participantes en la

Maestría en Desarrollo Urbano Local, dicha situación conduce a reflexionar y a plantear posibles soluciones a esta problemática. Es así como a través de este estudio se genera no sólo un análisis del problema y sus diversas variables, sino también una propuesta viable para descongestionar esta área. Esto ha implicado un estudio previo de la situación, es decir, un diagnóstico que permita determinar los niveles reales del problema para realizar la propuesta. Sin embargo, dicha propuesta se sustentará en la multicentralidad que es uno de los paradigmas que actualmente está generando respuestas a estas problemáticas.

Por otra parte, cabe considerar que el impacto de una propuesta para descongestionar esta área de la ciudad de Mérida es relevante en la medida que trae la solución a un problema que afecta a gran cantidad de la población que la habita o que incluso está de visita como turista. Es de considerar que el congestionamiento que se produce en el casco central de la ciudad afecta el tiempo de las personas que deciden transitar por esta zona, si ese tiempo se tradujera en “horas hombres”^A, se pudieran incluso conocer en forma aproximada las pérdidas económicas en que se incurre diariamente por el tiempo que se gasta por el congestionamiento vehicular. En consecuencia, una propuesta de este tipo debe ser considerada en la planificación de la ciudad con el fin de lograr un equilibrio en el acceso a las áreas de la misma, es decir, que no sólo se presente el casco central de la ciudad como el sitio hacia el cual toda la población tenga que dirigirse para realizar la mayoría de sus gestiones

Así pues, considerando que la ciudad de Mérida es fundamentalmente turística y estudiantil, tiene un gran potencial que en la actualidad no se está aprovechando, por el inadecuado uso de los espacios y por la falta de planificación. Tal problemática constituye, sin duda alguna, una justificación para la realización de esta investigación porque más allá de pretender un simple análisis de la situación, se considera realizar una propuesta para la solución del problema, sintiendo que se percibe que la ciudad de Mérida hubiese escapado de la planificación urbana y que por esto, cada día es más evidente que existe una problemática de la centralidad urbana en la ciudad.

Un estudio sobre la multicentralidad como alternativa para la recuperación urbana tiene permanencia en el tiempo y en el espacio, debido al constante y acelerado crecimiento urbanístico que se ha producido en los últimos años en la ciudad; así como, el crecimiento en el parque automotor que ha provocado el colapso del casco central de la misma. Es este además un tema de importancia social, porque la problemática afecta directamente al conglomerado de la población que se traslada diariamente hacia el centro de la ciudad para realizar determinadas actividades.

^A Traduce el tiempo perdido en el tráfico automotor que podría ser empleado en otras actividades, como por ejemplo: laborales, de estudio, deportivas entre otras.

Objetivos:

OBJETIVO CENTRAL:

Producir estrategias de recuperación de la funcionalidad urbana, a partir del estudio de teorías sobre la centralidad y la funcionalidad espacial; considerando a la ciudad de Mérida como caso de estudio.

OBJETIVOS ESPECIFICOS:

1. Conceptualizar la funcionalidad como objeto central de la ciudad y sus transformación a través de la historia urbana.
2. Revisar las concepciones teóricas y características relacionadas a la multicentralidad y centralidad urbana.
3. Reconocer los principales problemas en cuanto a movilidad y funcionalidad urbana, que se manifiestan mas frecuentemente en ciudades de Latinoamérica y Venezuela.
4. Evaluar estrategias de planificación urbana que planteen alternativas específicas para el mejoramiento funcional de las ciudades.
5. Identificar el tipo de actividades que se realizan en el casco central de la ciudad de Mérida, su necesidad, adecuación, y alternativas de respuesta espacial.
6. Generar propuestas de planificación espacial urbana para recuperar la funcionalidad de la ciudad de Mérida.
7. Determinar la factibilidad de la propuesta y desarrollar la seleccionada.

Los contenidos que se han considerado en el marco teórico giran alrededor de la conceptualización y reconocimiento de la multicentralidad urbana. En este sentido, ha sido preciso hacer referencia a lo que se denomina centralidad, porque la multicentralidad es una respuesta a este fenómeno, así como a las concepciones teóricas conocidas y aplicadas para la resolución a este problema sobre la centralidad, destacando la importancia de ésta. También fue necesario incorporarse en el estudio de otros conceptos y métodos de planificación urbana asociados a usos del suelo, zonificación, equipamiento, radio de influencia y movilidad urbana, entre otros.

El estudio de las ciudades en general, sumado al análisis de las problemáticas vigentes nos revelaron la necesidad de una metodología descriptiva, la cual se limita a identificar las características de un determinado evento, considerando la

construcción de un instrumento de análisis, la recolección de datos y el análisis y conclusión de los mismos. (Hurtado, 2008) Por otro lado, este trabajo también ha abordado el método proyectivo, puesto que se ha diseñado una propuesta que contiene las soluciones a las problemáticas urbanas diagnosticadas en el proceso descriptivo. (Hurtado, 2008) La investigación histórica ha complementado el proceso descriptivo, porque se han determinado las diferencias fundamentales entre el funcionamiento urbano de las ciudades del pasado y las ciudades del presente.

En el marco teórico se desarrolló también el análisis situacional de la ciudad de Mérida, ubicada en el Municipio Autónomo Libertador del Estado Mérida. Desde esta perspectiva, se abordó el análisis físico espacial, la valoración del lugar y las actividades que en ella se desarrollan o se llevan a cabo:

1. Un estudio documental mediante el cual se realizó un arqueo bibliográfico, planimétrico y hemerográfico en el que se evaluaron los antecedentes de la ciudad, políticas de planificación urbana que se han instrumentado, el trabajo realizado sobre temas de concentración y desconcentración de actividades específicas, análisis sobre la implementación de posibles modelos urbanos ya existentes y estudios de la estructura urbana actual como producto de la evolución funcional morfológica de la ciudad.
2. Fue necesario también evaluar o reconocer la situación actual y tendencia de las dinámicas urbanas en la ciudad y particularmente en su ámbito central, sobre la localización de usos y equipamiento, horarios y flujos.
3. Una vez logrado esto se pasará al análisis y evaluación, de las legislaciones, normativas y ordenanzas aplicadas en el sector, buscando así el amparo sobre los instrumentos administrativos para generar nuevas alternativas.
4. La factibilidad de la propuesta, se determinó de acuerdo a los resultados arrojados en el diagnóstico y de acuerdo a las expectativas planteadas en la elaboración de la misma.

CAPÍTULO I. LAS FUNCIONES URBANAS EN LA CONFORMACIÓN DE LAS CIUDADES.

La evolución histórica del urbanismo se inicia desde la misma conformación de la ciudad y ésta nace con el carácter social del hombre. El término urbanismo procede de la palabra latina *urbs* -que en la antigüedad se refería a Roma. Sin embargo, no fue en Roma donde las aglomeraciones urbanas tuvieron su origen.

La ciudad surgió en el momento en el cual el hombre abandona su estado de cazador-recolector y descubre las técnicas de almacenaje para los productos resultantes durante sus prácticas agrícolas. Estas actividades favorecieron la existencia de unos excedentes que permitieron la sedentarización. Asimismo, el control de la producción de la tierra sentó las bases de la jerarquía social de los primeros establecimientos fijos, concentrando paulatinamente pequeñas aldeas que dieron origen a las primeras ciudades, las cuales aparecieron en los valles de los ríos de la media luna fértil de Asia Menor.



(Imagen. 1) La región en la cual se ubica Mesopotamia es conocida como “media luna fértil” debido a que, al estar bien abastecida de agua dulce, permitió el surgimiento de las primeras civilizaciones. De este modo, el agua llega a las tierras llanas formando dos grandes ríos, el Tigris y el Éufrates.

Su forma se parece a la de una media luna que tiene un extremo en el golfo Pérsico y luego se va curvando hacia el Norte y hacia el Oeste hasta llegar al Mar Mediterráneo.

Fuente: <http://www.historiasimple.com/2009/08/la-media-luna-fertil.html>

1.1) Orígenes de la Ciudad.

Según data de estudios arqueológicos, las ciudades tuvieron sus orígenes unos 10.000 años antes de la Era Cristiana, siendo las ciudades más antiguas -hasta la fecha- Catal Huyuk, en Turquía (9.000 A.C.) y Jericó, en Palestina (7.000 A.C.).

Además, recientes conclusiones de la arqueología permiten calcular que alrededor del año 4.300 A.C., empezaron a configurarse asentamientos de mayor tamaño con estructuras de adobe en forma de rampas y terrazas, llamadas *zigurat*, que reunían las funciones de fortaleza y templo en las regiones caldeas y asirias

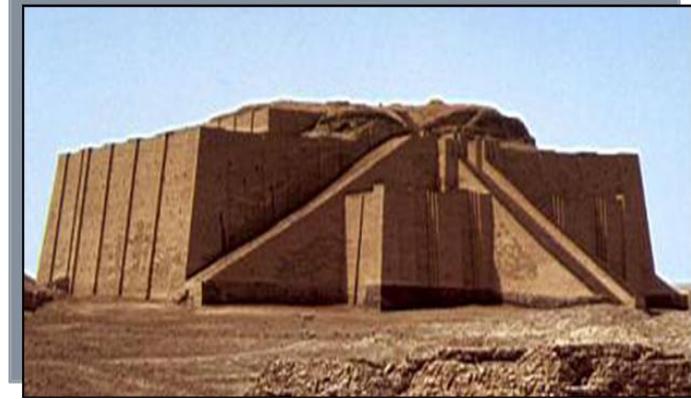
Numa Denis Fustel de Coulanges es citado por el planificador urbano Jahír Rodríguez en su texto *El Palimpsesto de la ciudad educadora* (1999, p. 31). para destacar la importancia y el origen de las ciudades griegas y romanas: “varias familias formaron la fraternía, varias fraternías, la tribu; varias tribus, la ciudad. Familia, fraternía, tribu y hogar son además sociedades exactamente semejantes entre sí, que han nacido unas de otras por una serie de federaciones”.

El fenómeno urbano y las ciudades-estado son realidades históricas anteriores a los griegos, pero el concepto de *polis* es totalmente original, hasta el extremo de ser uno de los rasgos que identifican la civilización griega.

La ciudad para los griegos -o *polis*- no es únicamente el centro político, económico, religioso y cultural, sino un ideal de vida, la forma más perfecta de sociedad civil. En ella se integran de forma armónica los intereses del individuo con el Estado, gracias a la ley, y con la comunidad, mediante la participación del ciudadano en los asuntos públicos. En definitiva, la ciudad es un elemento distintivo del hombre civilizado. <http://recursos.cnice.mec.es/latingriego/Palladium/griego/esg143ca1.php>

Rodríguez toma en consideración la opinión de Bookchin (*Los límites de la ciudad*, 1978) acerca de un conocido proverbio medieval, el cual afirma que: “El aire de la ciudad libera a quien lo respira” (1999, p.32). Según Rodríguez, Bookchin expresa que este proverbio puede aplicarse a toda la historia de la vida urbana.

En la antigüedad clásica, ciudad y urbe (*cité* y *ville*) no eran palabras sinónimas: por un lado, la ciudad era la asociación religiosa y política de las familias y de las tribus. Por otro lado, la urbe era el lugar de reunión, el domicilio y, sobre todo, el santuario de esa asociación. En su concepción del habitar urbano, la urbe no se formaba a la larga - por la lenta incorporación de hombres y de construcciones- sino que se fundaba de un solo impulso, entera, en un día. Pero antes era preciso que estuviera constituida la ciudad -que era la obra más difícil y ordinariamente la más larga. (1999, p. 32)



(Imagen. 2) Zigurat de Ur (2111-2046 a.C). Ubicación: Ur (Tell Muqqayar).

Los *zigurats* atestiguan la presencia de jefaturas avanzadas capaces de organizar un sistema social con una sólida estructura religiosa y unos modos y relaciones de producción, en un territorio perfectamente delimitado y modificado por la acción del hombre.

Fuente: http://www.artehistoria.jcyl.es/obra_maestras/monumentos/

1.2.) La centralidad y multicentralidad urbanas.

Según el periodista y escritor uruguayo Carlos Rehermann, (1961) hablar de un centro implica hablar de jerarquías. Por ejemplo, el centro de la ciudad imperial china -modelo que se extendió por todo el extremo oriente a lo largo de dos mil años- era el recinto habitado por el emperador y la organización espacial de la ciudad era absolutamente subordinada a ese centro. Otro ejemplo serían las ciudades europeas medievales, las cuales también tenían una estructura fuertemente central: todo se articulaba en torno a la plaza del mercado. Asimismo, Rehermann señala que el libro clásico de urbanismo del arquitecto austriaco Camillo Sitte (*Construcción de ciudades según principios artísticos*, 1889) dedica siete de sus doce capítulos al estudio de las plazas. Las leyes de Indias que prescribían un método riguroso para la fundación de ciudades coloniales partían del trazado de una plaza central.

La centralidad urbana, sea cual sea el criterio jerárquico adoptado, ha provocado una acumulación de servicios en las cercanías del centro: servicios de energía, de comunicaciones, de saneamiento, de intercambio comercial y financiero, de educación y de salud. El crecimiento de las ciudades produce un encarecimiento progresivo de los servicios, dado que la extensión superficial de la ciudad multiplica la extensión lineal de los servicios (distribución de agua, saneamiento, energía, pero también seguridad y transporte); por ese motivo, el aumento de población y de extensión geográfica aumenta comparativamente la concentración de servicios en el centro. Cuando la ciudad crece demasiado, es natural y más barato que surjan sub centros regionales

Con variantes debidas a la riqueza de cada una, en todas las ciudades se han producido cambios importantes en la ubicación geográfica y funciones de sus centros a través de la historia. (Artículo consultado en 2010. <http://www.henciclopedia.org.uy/autores/Rehermann/Exorcista.htm>)

Por su parte, Pesci (2002) refiere que la multicentralidad, también conocida como policentralidad o multipolaridad, se basa en la idea de *crear* o reforzar interfaces sociales como focos de vida asociada: muchas pequeñas ciudades reconocibles dentro de la gran ciudad o ciudades que se asocian en ligas regionales para aumentar su diversidad de oferta y demanda y hacer más segura su sostenibilidad. Una ciudad multicentral, ofrece los siguientes beneficios:

- Crecimiento, sin gigantismo;
- Gran escala social, con escala local en cada subsistema;

- Roles diversos y complementariedad;

De este modo es posible generar -en síntesis- más interfaces entre culturas, y mayor diversidad y tolerancia en la ciudad.

El autor Fernando Carrión en su artículo *Policentralidad: esencia de la ciudad plural* (2008) expone acerca de una pregunta crucial dentro del campo teórico y técnico de los centros históricos latinoamericanos: "¿La ciudad es unicentral o policentral?" Las corrientes conservacionistas –por lo general- plantean que las ciudades tienen un solo centro histórico y que éste nace en el momento y lugar fundacional de la ciudad. Es así como la historia de la ciudad comienza y termina en la época colonial (congelándose en su origen), pero otra historia se desarrolla concibiendo los cambios urbanos que se producen por "fuera" de la zona considerada histórica.

Según Carrión, esta concepción es puesta en debate porque está fundada en mitos contruidos ideológicamente. La historia de la ciudad no empieza ni termina con la fundación de las ciudades; tanto es así que en la actualidad se han decretado como centros históricos aquellos lugares que tienen presencia desde momentos precolombinos (Macchu Pichu, Ingapirca, Teotihuacán) como también los nacidos en épocas posteriores y relativamente actuales (Brasilia, Quito, Buenos Aires).

De este modo, se puede afirmar:

- 1) En una ciudad no hay un solo centro histórico sino varios tipos y cantidades de centralidades. Esta afirmación se fundamenta en que dentro de la ciudad coexisten múltiples centralidades que tienen distintas funcionalidades, atendiendo al origen histórico, a la concentración de las funciones centrales y a la relación con las periferias.
- 2) Al ser la ciudad un producto histórico, todas las ciudades y la totalidad de sus componentes son históricas. De esta afirmación se debe concluir que todas las centralidades urbanas existentes en cualquier urbe tienen cualidades para ser definidas como centros históricos.

Carrión también refiere que si todas las centralidades urbanas son históricas, no se puede desconocer que dentro de ellas existen distintos tipos de centralidades que se desprenden de dos elementos diferenciadores:

- A. "La centralidad como equidistancia nacida de una relación que viene de la concentración, la intensidad y la variedad de las funciones centrales"
- B. "La centralidad histórica, referida a la acumulación del valor de historia, que no es otra cosa que la noción de antigüedad que tiene un espacio específico de la ciudad. Esto supone que los centros históricos no puedan entenderse sino en el contexto de la totalidad urbana y de las mutuas e intervinientes relaciones sociales (centro-periferia)"

Al ser expresión histórica de relaciones sociales particulares, en cada coyuntura urbana se puede encontrar la redefinición de las centralidades existentes o la emergencia de nuevas; unas y otras venidas de la asimetría que se produce entre las funciones centrales (centro) y el nivel de antigüedad que tengan (valor de historia), lo cual rompe con la inmutabilidad reclamada por el conservadurismo y genera una pluralidad de centralidades históricas. Unas centralidades tienen un nacimiento en períodos emblemáticos, otras tienen mayor noción de antigüedad y unas adicionales acumulan más funciones centrales, de allí que el tipo de centralidad histórica se defina en el ámbito de las relaciones que le dan sentido. Por eso, se puede afirmar que existen varias centralidades históricas, dependiendo de las funciones y de los tiempos acumulados.

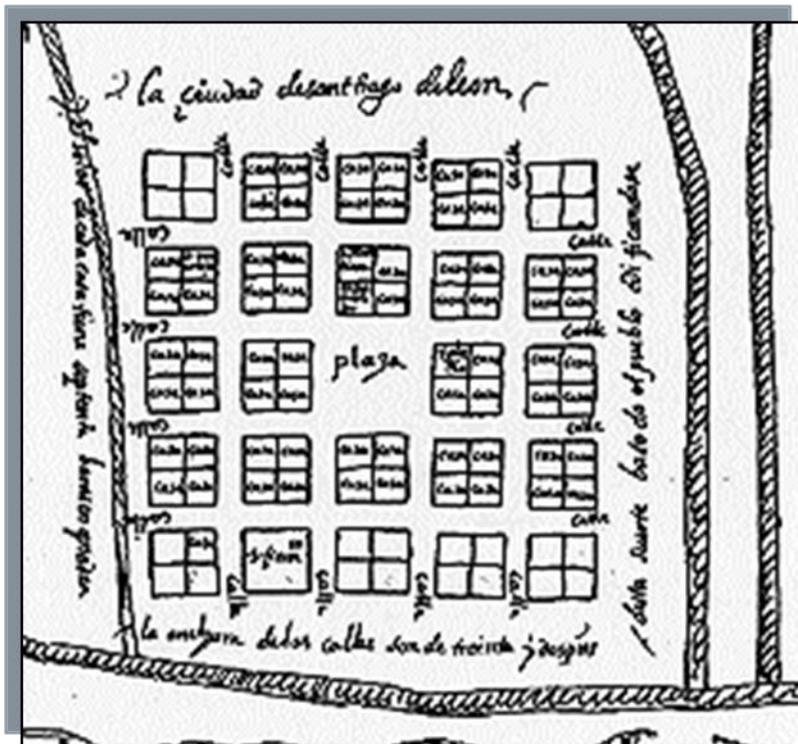
La pluralidad de centralidades históricas plantea la necesidad de generar modalidades y grados de integración que lleven –a su vez también– a su articulación y a una relación con la totalidad de la ciudad. El gran reto está en integrar las distintas actividades que tienen las centralidades y armonizar las funciones que las cobijan. Adicionalmente, se debe tener en cuenta que con la globalización se entra a la lógica de la ciudad del conocimiento, donde las tecnologías de la comunicación y la información tienen una sobredeterminación explícita sobre la misma.

Pero también la globalización fortalece el sentido de la ciudad plural, fragmentada y dispersa, donde la centralidad debería reemplazar los viejos principios de la igualdad y la integración por los del respecto a la diversidad y el reconocimiento al otro (otredad). En otras palabras, *a la ciudad del conocimiento se suma la ciudad del reconocimiento* (en el sentido de la necesidad de volver a conocer la historia, la memoria y el patrimonio de la ciudad) de tal manera de ver lo distinto y lo heterogéneo desde el derecho a la diferencia y no de la igualdad: lo plural conduce a una disyuntiva, por un lado, de una frontera con soberanías territoriales que llevan a una constelación de espacios discontinuos en que la ciudadanía se hace líquida bajo la noción de foraneidad o, por otro, a una relación que comprende a las fronteras como una construcción social que no separa sino que encuentra

1.3) Funcionalidad Urbana.

Si se observa a la ciudad como estructura físico espacial, debe decirse que ella es el espacio que concentra una alta densidad de población, con construcciones muy próximas y altas, que aloja un gran número de actividades económicas, administrativas, gubernamentales entre otras, en su seno, sobre todo del sector servicios. Sin embargo, no todas las partes de una ciudad tienen

servicios genéricos; algunas tienen industria y en otras sólo residencias. Además, no siempre la construcción del continuo urbano es densa, ni está separada del campo por un frente de edificios. Parece lógico definir a una ciudad por su función, aunque algunos autores establecen que definir a una ciudad por sus funciones no es adecuado porque son muchas y muy variadas, presentando cambios con el tiempo. Quizá las únicas funciones que no posee son las del sector primario en general (minas, silvicultura, agricultura) puesto que los altos precios del suelo no lo permiten, ya que estas actividades necesitan mucha superficie para ser rentables. La concentración y la diversidad de actividades son rasgos de las ciudades, pero ni siquiera esto fue absoluto, al haberse encontrado actividades agrícolas en las ciudades antiguas.



(Imagen. 3) Un ejemplo de centralidad urbana lo constituye la fundación de ciudades en Latinoamérica en la época de la Conquista: Plano de Santiago de León de Caracas según la fundación realizada por Diego de Losada en 1567. Como se puede observar, todo se centra alrededor de la Plaza Mayor.

Fuente: <http://www.venezuelatuya.com/historia/conquista.htm>

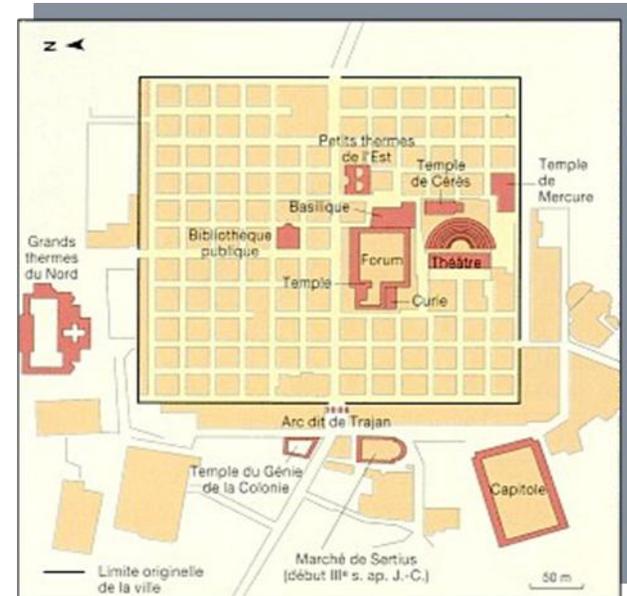
1.3.1 Funciones Urbanas.

El concepto de función urbana fue introducido por el pensador y escritor alemán Friedrich Ratzel (1891), dentro de la concepción organicista de la ciencia, de carácter biológico. Según la misma, *todo órgano realizaría una acción en beneficio de un conjunto o ser vivo. En el sistema interurbano, la ciudad quedaría asimilada a un órgano que ejercería una función dentro del conjunto de ciudades.* http://www.wikilearning.com/monografia/el_sistema_interurbano-algunos_conceptos_fundamentales_sistema_estructura_y_funcion_urbanas/1808-1

Las primeras ciudades fueron centros de gobierno económico y religioso, cuyas construcciones respondían a las necesidades de los habitantes y al carácter defensivo de las mismas, que en muchos casos fue determinante en su emplazamiento y extensión. Si bien las primeras civilizaciones urbanas surgieron en Egipto y Mesopotamia, con las civilizaciones griega y romana se difundió un modelo de ciudad por el Mediterráneo que se convirtió en la base de la urbanización occidental.

Algunos núcleos urbanos fueron concebidos -desde su nacimiento- como espacios urbanos en los que se desarrollarían actividades comerciales, industriales o administrativas (colonias griegas o romanas, ciudades mineras). Sin embargo, una gran mayoría de las ciudades actuales surgieron como núcleos de población básicamente rurales que con el paso del tiempo experimentaron un crecimiento demográfico a la vez que fueron diversificando sus funciones.

Posteriormente, la Edad Media supuso un marcado retroceso de la vida urbana



(Imagen. 4) Plano de la ciudad colonial romana de Timgad (Norte de África, a unos 35 km de la ciudad de Batna, actual Argelia). Entre las funciones urbanas principales podemos encontrar el Foro, los templos y palacios, las termas, los anfiteatros y los circos, así como el arte urbano. Asimismo, se desarrollan dos calles principales ortogonales con orientación este-oeste (*decumenum*) y norte-sur (*cardo*), permitiendo el desarrollo del Foro como ensanchamiento del punto de cruce de ambas calles. Estas ciudades se amurallaban y las dos calles en cruz remataban sus extremos exteriores en cuatro puertas de entrada y control a la ciudad. Otro elemento importante en el desarrollo de la ciudad lo constituye el Acueducto,

Fuente:
<http://herederosdelaatlantida.wordpress.com/2009/04/29/la-ciudad-en-el-mundo-greorromano/>

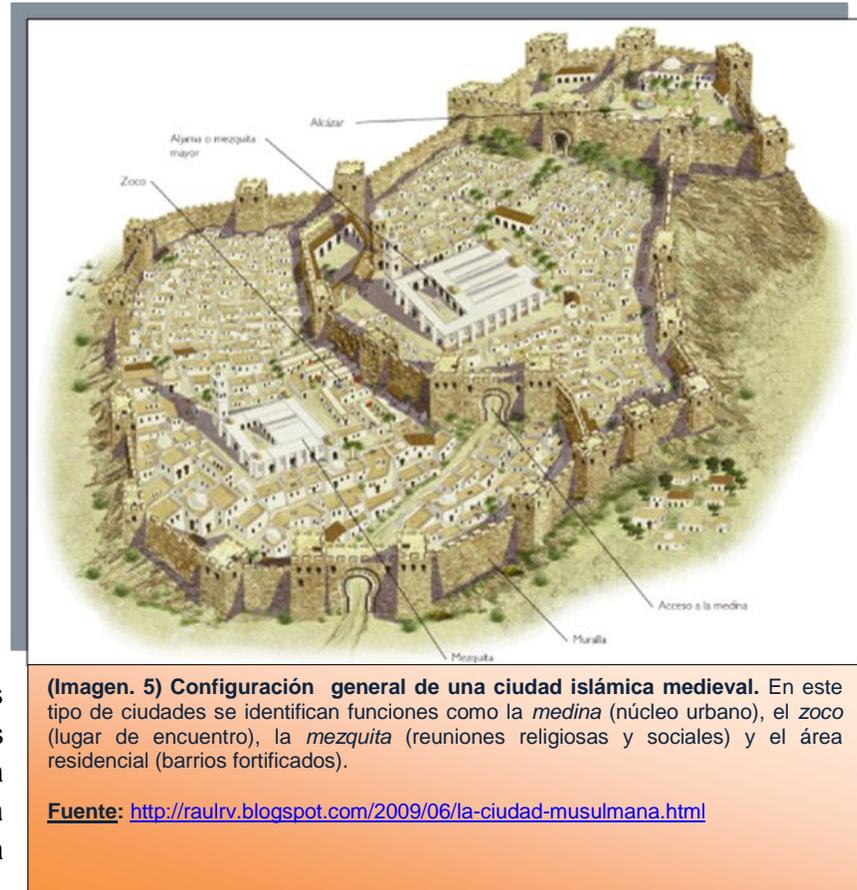
respecto a las etapas anteriores, provocando una parálisis del comercio, las ciudades portuarias experimentaron una disminución de sus actividades económicas y, por tanto de su población.

Por su parte, la ciudad de la época moderna, antes del siglo XVIII estuvo marcada por la extensión demográfica, la extensión espacial y por una urbanización que incrementó de modo notable el número de plazas, fuentes y palacios. Este hecho, fue reflejo de las acciones imperantes de las monarquías absolutas de la época, así como de la importancia de la aristocracia que veían a las ciudades como símbolo de su poder. De este modo, las ciudades más importantes de la época se identificaban con las capitales de los distintos estados.

La verdadera expansión urbana se produjo a partir de la segunda mitad del S. XVIII -debido a los cambios introducidos en Europa y América del Norte por la revolución industrial- dando paso a la ciudad contemporánea.

Fue así que la revolución industrial obligó a muchas ciudades a aumentar su capacidad para poder acoger a las masas de población que se trasladaban del campo a la ciudad en busca de trabajo (éxodo rural). Hoy en día, la ciudad es el medio en el que vive la mayor parte de la población mundial y sus índices continúan en aumento.

Por funciones urbanas se entiende que “*son las diferentes ocupaciones de los habitantes de una ciudad, con las cuales se desarrolla la vida urbana*”. Esta actividad se realiza dentro de la ciudad o en la región sobre la cual la ciudad ejerce su influencia. (Ver imagen 5) <http://www.saladehistoria.com/geo/Cont/C045.htm>



(Imagen. 5) Configuración general de una ciudad islámica medieval. En este tipo de ciudades se identifican funciones como la *medina* (núcleo urbano), el *zoco* (lugar de encuentro), la *mezquita* (reuniones religiosas y sociales) y el área residencial (barrios fortificados).

Fuente: <http://raulrv.blogspot.com/2009/06/la-ciudad-musulmana.html>

Para el estudio de las funciones urbanas es necesario conocer cuáles son los usos mayores a los que se dedica el suelo urbano: cómo se distribuye el espacio ocupado por viviendas, comercios, industrias, hospitales, iglesias, estaciones, áreas verdes y educativas. La mayor extensión del área urbana se usa para residencias, pero en ella tienen cabida el resto de las funciones, cuya extensión dependerá de la importancia de las mismas en cada ciudad.

La función urbana ha sido considerada como la causa del nacimiento y posterior desarrollo de la ciudad y se asimila con las actividades productivas y reproductoras de la misma. Normalmente, se hacen corresponder las funciones urbanas con aquellas propias al sector secundario y terciario (incluso cuaternario) de la economía. El siguiente cuadro sintetiza los tres grandes grupos de funciones urbanas propuestos por la geógrafa francesa Jacqueline Beaujeu Garnier (1980):

cuadro N° 1. Funciones urbanas (según Beaujeu Garnier)¹

DE CREACIÓN DE RIQUEZA	DE RESPONSABILIDAD	DE TRANSMISIÓN
Industria	Administración	Transporte
Comercio	Enseñanza	Comunicaciones
Turismo	Sanidad	
Finanzas		
Residencia		

A continuación, se definen brevemente cada una de las funciones urbanas:

- a. **Función Industrial:** Es una función básica en el desarrollo urbano moderno. La ciudad tradicional (preindustrial) se caracterizó por una definida separación entre procesamiento y consumo. La revolución industrial modificó radicalmente este estatus

^A http://www.wikilearning.com/monografia/el_sistema_interurbano-algunos_conceptos_fundamentales_sistema_estructura_y_funcion_urbanas/1808-1

inicial, concentrando en la ciudad los factores de procesamiento y consumo. En adelante, la industrialización correría pareja a la urbanización, siendo uno de los factores claves de la concentración de la población en grandes urbes.

- b. Función Comercial:** Es un pilar fundamental de la ciudad desde la antigüedad. Ha sido determinante en el nacimiento y desarrollo de numerosos centros urbanos como lugares de la distribución de los productos, bien agrarios o bien fabricados. Con el crecimiento de la población urbana, la ciudad no solo es el lugar de intercambio de gente que vive y reside en su interior, sino que además posee mecanismos específicos dirigidos a satisfacer las necesidades de sus propios habitantes.
- c. Turismo:** Es reciente, siendo su peso hoy en día innegable. Los elementos de atracción turística de una ciudad constituyen nuevos recursos de explotación y suponen una fuente de creación de empleo y de crecimiento urbano.
- d. Finanzas:** Engloba un conjunto de actividades relacionadas con la concentración de capitales y el crédito bancario, de gran trascendencia, en especial en países capitalistas. La ciudad se ha convertido en lugar de asentamiento de los establecimientos bancarios y organismos financieros, al facilitar el contacto con los clientes.
- e. Función Residencial:** va dirigida a establecer las necesidades de alojamiento de los propios habitantes. La vivienda constituye un elemento básico, complementado por la urbanización de su espacio exterior. Generalmente, más del 40% del suelo de la ciudad es ocupado por la misma. Su existencia origina un mercado inmobiliario que mueve una parte importante de la economía de la ciudad.
- f. Función Institucional (administración, sanidad y enseñanza):** suponen actividades diversas dirigidas a satisfacer necesidades de los residentes en la ciudad. En ciertos casos, estos servicios extienden su radio de acción a un espacio más extenso que el estrictamente definido por la ciudad (universidad, hospital).
- g. Transportes, comunicaciones:** procura la interrelación de todas las actividades anteriores, existiendo dos grandes grupos: los medios de transporte y los de comunicación. Para facilitar la relación de las fábricas, comercios, así como para el desplazamiento de mercancías y personas, la ciudad dispone de medios de transporte internos y periféricos. Los medios de comunicación se encargan de comunicar personas y movilizar bienes y servicios, además de jugar un importante papel en la difusión y transmisión de ideas e ideologías de gran trascendencia en todos los ámbitos (cultural, social, político y económico).

Otras funciones -como la religiosa, la militar, la cultural- reflejan otros servicios urbanos complementarios de singular importancia. En el contenido de estas actividades, se ha considerado la funcionalidad económica de las ciudades. No conviene olvidar una funcionalidad social, que adquirirá importancia en el sistema interno de la ciudad.

1.3.2. Uso del suelo y actividades urbanas.

El concepto de uso del suelo es entendido como “cualquier tipo de utilización humana de un terreno, correspondiéndose con cada una de las actividades predominantes en el área urbana”. (Navarro, H). <http://club.telepolis.com/geografo/urbana/sistemaur.htm>

Si se habla del “plan de usos del suelo”, éste trata del uso del suelo y de la intensidad de los mismos en forma generalizada, constituyendo un prerrequisito para la zonificación -concebida en la práctica del planeamiento urbano- como un esquema general de subdivisión de un área urbana con propósito de regular sus usos, la densidad de población, tamaño de lotes, tipo de estructuras etcétera. De esta manera no existe zonificación que sea integral, de contenido sólido y firme que no esté basada en un plan de usos del suelo. Comúnmente el plan de usos del suelo constituye parte del Plan Urbanístico, y se orienta a tratar las propuestas para los usos industriales, comerciales, residenciales, y para todas las facilidades comunales de la ciudad. **Acuña**, 2006. <http://www.urbanoperu.com/node/15>

1.3.3 Mecanismos de estudio y regulación de la funcionalidad urbana.

A. Planificación Urbana.

La búsqueda de actuaciones urbanas oficiales para producir ciudades, bajo principios específicos generados por la realidad sociopolítica del momento, ha existido desde la consolidación de la ciudad en la historia antigua, más como disciplina específica surge como proceso de actuación oficial, con la revolución industrial, a partir de administración empresarial.

A comienzos del siglo XX, Taylor (Corredor, 2004) “impulsa la evolución de la planificación de organizaciones, agregándosele categorías aplicables a las instituciones y que hoy se consideran como una corriente de la planificación administrativa”. Vino después la planificación del desarrollo, en países consumistas bajo la característica de planes elaborados en forma centralizada. Los

mismos fueron también utilizados con particularidades en los países capitalistas. El movimiento moderno consolidó el proceso de planificación especial, el cual se popularizó en Europa y Estados Unidos, para exportarse luego a otros países y, entre ellos a Venezuela. Es a partir de los años treinta del siglo XX, que se inicia en nuestro país el proceso de planificación urbana, complementado con el de planificación de recursos.

“Se consolida como una forma de intervención del Estado como respuesta necesaria para adecuar y orientar el crecimiento, satisfaciendo las necesidades de la población”. (Cartay, 1992). A lo largo del proceso se fueron dando corrientes para la ejecución de la planificación, las cuales fueron reflejadas en la planificación urbana; siendo las más relevantes, la normativa y la estrategia. “La primera se basa en la doctrina funcionalista del Movimiento Moderno, a través de la cual la ciudad fue vista en la forma de un manto de retazos monofuncionales del territorio, debidamente calificados alrededor de un área central administrativa comercial” (Salas,1992)

Con respecto a la planificación de estrategias Salas, (1992) la define como “modelo teórico construido a partir de la práctica social, para dirigir la acción del gobierno en el proceso de desarrollo urbano. Presenta las realidades en terrenos de respuestas” compartidas por los diversos actores sociales. De manera general, el planeamiento urbanístico, planificación urbana u ordenación urbanística se define como el conjunto de instrumentos técnicos y normativos conformados para ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o -según sea el caso- su conservación. Comprende un conjunto de prácticas de carácter esencialmente proyectivo con las que se establece un modelo de ordenación para un ámbito espacial, que generalmente se refiere a un municipio, a un área urbana o a una zona de escala de barrio.

http://www.laciudadviva.org/opencms/foro/documentos/palabrasclave/planeamiento_y_mercado/

La planificación urbana establece decisiones que afectan el derecho de propiedad, por lo que es necesario conocer su estructura y establecer cuál puede ser el impacto que incidirá sobre la propiedad privada acerca de la viabilidad de los planes. Wikipedia.

<http://es.wikipedia.org/wiki/>

El arquitecto Percy señala que “en la práctica de la planificación generalmente *la zonificación se concibe como un esquema de subdivisión de un área urbana con propósito de regular sus usos, la densidad de población, tamaño de lotes, tipo de estructuras, etcétera*”.

Asimismo, la zonificación es uno de los diversos dispositivos legales empleados para implementar las propuestas de urbanización establecidas en un plan urbano. El plan de usos del suelo trata del uso del suelo y de la intensidad de esos usos de forma

generalizada, constituyendo un pre-requisito para la zonificación. De este modo, no existe zonificación que sea integral y de contenido sólido y firme que no esté basada en un plan de usos del suelo. Comúnmente el plan de usos del suelo constituye parte del Plan Rector, y se orienta a tratar las propuestas para los usos industriales, comerciales, residenciales, y para todas las facilidades comunales de la ciudad. *“La zonificación es uno de los conceptos básicos de la teoría del planeamiento urbano contemporáneo que ha surgido en nombre del interés público y con el propósito de garantizar”, en palabras de Pesci (2002)*

- *La salud,*
- *La seguridad,*
- *Las conveniencias de los habitantes,*
- *La economía*
- *La recreación.* <http://www.urbanoperu.com/node/15>

- Específicamente en nuestro país -según el artículo 16 de la Ley de Ordenación Urbanística² (1987) “la planificación urbanística forma parte del proceso de ordenación del territorio y se ha de llevar a cabo mediante un sistema integrado y jerarquizado de planes, del cual forman parte:

1. El Plan Nacional de Ordenación del Territorio.
2. Los planes regionales de ordenación del territorio.
3. Los planes de ordenación urbanística, y
4. Los planes de desarrollo urbano local.
5. Los planes especiales y particulares.

Igualmente, el artículo 21 de la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística de (1987) establece que:

² Si bien se han hecho proyectos de leyes posteriores para actualizar o profundizar actuaciones urbanas, esta ley sigue vigente hasta nuestros días.

“Los planes de ordenación urbanística representan la concreción espacial urbana del Plan Nacional de Ordenación del Territorio y del Plan Regional de Ordenación del Territorio correspondiente, y establecerán los lineamientos de la ordenación urbanística en el ámbito territorial local, pudiendo referirse a un Municipio o Distrito Metropolitano, o Municipio o Distritos Metropolitanos agrupados en Mancomunidades”.

Los planes de ordenación urbanística contendrán:

1. Definición estratégica del desarrollo urbano, en términos de población, base económica, extensión del área urbana y control del medio ambiente.
2. La delimitación de las áreas de posible expansión de las ciudades.
3. La definición del uso del suelo y sus intensidades.
4. La determinación de los aspectos ambientales, tales como la definición del sistema de zonas verdes y espacios libres de protección y conservación ambiental y la definición de los parámetros de calidad ambiental.
5. El sistema de vialidad urbana primaria.
6. La red de abastecimiento de agua potable y cloacas.
7. El sistema de drenaje primario.
8. El señalamiento de las áreas donde están ubicadas instalaciones de otros servicios públicos y aquellas consideradas de alta peligrosidad, delimitando su respectiva franja de seguridad.
9. Definición, en el tiempo, de las acciones que los organismos públicos realizarán en el ámbito determinado por el plan.
10. La determinación de los equipamientos básicos de dotación de servicios comunales tales como educativos, culturales, deportivos, recreacionales, religiosos y otros.
11. Las medidas económico-financieras necesarias para la ejecución del plan.
12. Los demás aspectos técnicos o administrativos que el Ejecutivo Nacional considere pertinentes. (pp.4- 5)

La autoridad urbanística será competencia del Ejecutivo Nacional y los Municipios –quienes con la cooperación de los organismos regionales y los Estados- ejercerán funciones coordinadamente para el logro de los objetivos de la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística.

La mencionada ley igualmente establece que la administración urbanística nacional se encuentra integrada por el Ministerio del Desarrollo Urbano,³ quien ejerce la autoridad urbanística nacional y por los demás organismos de la Administración Pública Nacional que tengan atribuciones relacionadas con la ordenación y el desarrollo urbanístico, los cuales serán coordinados por el citado Ministerio

En la Gaceta Oficial No. 39.578 de fecha 21 de diciembre de 2010, fue publicada La Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular. En ella se modifica el sistema integrado de planes.

Sistema Nacional de Planificación:

Tiene como objeto contribuir a la optimización de las políticas públicas en cada uno de los niveles, así como establecer el correcto empleo de los recursos públicos para la ejecución de los planes y proyectos en búsqueda de la transformación del país, a través de la justa distribución de las riquezas, para el logro de las metas establecidas en el Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación

Sistema de Planes: La planificación de las políticas públicas responderá a un sistema integrado de planes, entre los que se encuentran:

1. Planes Estratégicos: Son formulados por los órganos y entes del Poder Público y las instancias del Poder Popular atendiendo a los objetivos que le correspondan según el Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación. Su vigencia corresponderá al período constitucional o legal del Presidente de la República o de la instancia del

Poder Popular responsable de su formulación. Entre estos se encuentran:

a. **Plan de Desarrollo Económico y Social de la Nación:** Formulado, ejecutado y controlado por el Presidente de la República;

b. **Plan de Desarrollo Regional:** Su formulación corresponde al Ejecutivo Nacional en coordinación con los órganos del Sistema Nacional de Planificación.

³ Dicho organismo ya no existe, habiéndose creado en sustitución del Ministerio del Poder Popular para las Obras Públicas y la Vivienda. Según el decreto 377 del 10 de noviembre de 1999. Ahora ese ministerio ostenta el nombre de Ministerio del poder popular de transporte y comunicaciones.

c. **Plan de Desarrollo Estatal** Formulado por el Gobernador y ejecutado a través de los órganos y entes estatales, así mismo corresponde al Gobernador y al Consejo Estatal de Planificación y Coordinación de Políticas Públicas, controlar del Plan de Desarrollo Estatal.

d. **Plan Municipal de Desarrollo:** Su formulación corresponde al Alcalde y se ejecutará a través de los órganos y entes municipales, así mismo corresponde al Alcalde y al Consejo de Planificación Pública, controlar del Plan de Desarrollo municipal

e. **Plan Comunal de Desarrollo:** Es formulado por el Consejo Comunal de Planificación y los consejos comunales de la comuna respectiva y se ejecutará a través de las instancias de autogobierno de la comuna. Corresponde al Parlamento de la Comuna, al Consejo de Planificación Comunal, a los consejos comunales, a las organizaciones sociales y a los ciudadanos en general, el control de dicho plan.

f. **Plan Estratégico Institucional de los Órganos y Entes del Poder Público:** Corresponde a las máximas autoridades de los órganos y entes del Poder Público formular, ejecutar y controlar dicho plan.

g. **Planes Sectoriales: Su formulación, ejecución y control:** Corresponde al órgano o ente competente en el sector, bajo la coordinación del Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de planificación pública.

Reporte La Ley Orgánica de Planificación Pública y Popular, **Hoet Peláez Castillo & Duque Abogados, 2010.**

B. Las densidades.

La densidad urbana es un concepto que se incluye dentro del planeamiento urbano y el diseño urbano: se refiere al número de gente que habita en determinada área urbanizada y se considera un factor importante para entender cómo funcionan las ciudades. La investigación relacionada con la densidad urbana ocurre a través de áreas diversas, incluyendo la economía, la salud, la innovación, la psicología, la geografía así como también la sustentabilidad. <http://www.demographia.com/>

La Gaceta Municipal del Municipio Libertador del Estado Mérida del 26 de Agosto de 1999, categoriza las densidades así:

- **Densidad bruta urbana:** es la relación entre la población total de una ciudad o centro poblado (número de habitantes) y el área bruta del terreno (superficie en hectáreas total de la misma). Se mide en hab/ha.
- **Densidad Bruta Residencial:** Relación entre la población en el área residencial de interés y el área residencial bruta o total. Se mide en hab/ha.
- **Densidad Neta Residencial:** es la relación entre la población (número de habitantes) de un sector y el área neta residencial dedicada solo a la construcción de viviendas. Se mide en hab/ha.

Otros aspectos a considerar –según la arquitecto María Isabel Pavéz en su texto *Densidades de población y edificación* (2007)- son los siguientes:

- Índice de cobertura, ocupación de suelo o porcentaje de ocupación: Se refiere a la superficie edificada en primer piso (planta baja) en relación con la superficie predial.
- Coeficiente de utilización, índice de edificabilidad o porcentaje de construcción: La superficie edificada total (en todos los pisos, incluido el primero o planta baja) en relación a la superficie predial. (https://www.u-cursos.cl/fau/2008/1/AO503/1/material_docente/objeto/1538)

C. Los equipamientos.

Los equipamientos urbanos constituyen uno de los elementos sobre los cuales se fundamenta la calidad de vida de los asentamientos urbanos y la organización de la vida comunitaria. Son, en términos generales, “instalaciones que sirven de apoyo a las actividades residenciales y productivas de una ciudad”. (Universidad Simón Bolívar-Instituto de Estudios Regionales y Urbanos, año 2008 p. 2) Por otra parte, son una expresión de la socialización del espacio urbano, ya que la existencia deficiente de los mismos indica la inversión del capital social en lo urbano, explica la insuficiencia de esta inversión y su direccionamiento social selectivo.

Los procesos de planificación y construcción de equipamientos urbanos son materia de interés público y por lo tanto, es responsabilidad del Estado la definición de sus normas de operación y dotación, aunque la empresa privada complemente su existencia, a través de su acción.

La Norma sobre el equipamiento Urbano de la República Bolivariana de Venezuela –vigente desde 1985- expresa que los equipamientos y servicios urbanos son aquellos comunales que se requieren en las ciudades para lograr un medio urbano armonioso y un funcionamiento eficiente y cónsono con los requerimientos de la población.

Según la normativa antes citada, “el crecimiento urbano se conducirá hacia la formación de ámbitos primarios, intermedios y generales cuyas características son:

- El ámbito primario, es la unidad urbana básica y se deberá diseñar y promover con las siguientes determinantes:
- La población estará comprendida entre 6.000 y 10.000 habitantes

- Los usos comunales se distribuirán de forma que disten de las residencias a una distancia apropiada para ser recorrida a pié.
- Se establecerán límites determinados por los elementos naturales como: ríos, quebradas, canales, cerros o por elementos creados como vías de circulación para el tráfico de paso, grandes parques o equipamientos urbanos de nivel superior.
- Las vías de rango urbano superior no podrán cruzarlos.
- La continuidad de las vías de comunicación entre ámbitos primarios adyacentes no deberá propiciar el tránsito de paso hacia otros ámbitos.

- El ámbito urbano intermedio, es aquel constituido por tres o más ámbitos urbanos primarios y cuya población estará comprendida entre 30.000 y 80.000 habitantes, según la importancia de cada ciudad. Los usos comunales generados por la población de los ámbitos intermedios deben disponerse de forma que sean accesibles por el sistema público de transporte.
- Ámbito urbano general, abarca toda la ciudad y comprende todos los ámbitos intermedios, los grandes usos no residenciales y los equipamientos que genere la totalidad de la ciudad.

D. Criterios de distribución y trama vial.

En los ámbitos urbanos, la distribución de los usos y la solución de la trama vial se regirán por los siguientes criterios:

- En todo ámbito se dispondrán todos los usos comunales requeridos por su población, de forma tal que sean más accesibles que los usos similares de los ámbitos vecinos.
- La distribución de los usos de jerarquía en función del centro de rango superior más próximo.
- Las densidades residenciales serán mayores en las áreas colindantes con los centros de servicios.
- El diseño de la vialidad facilitará el acceso al centro de servicios de rango superior más próximo.

E. Usos comunales.

Los índices para equipamiento se aplican para calcular las áreas necesarias para usos comunales urbanos en los ámbitos primarios e intermedios y son constantes para todas las ciudades. Los usos comunales se clasifican de la siguiente manera:

- En función del hombre:
 - Promocionales, cuando promueven la condición física o espiritual del hombre, tales como parque, campos de juego y de deportes, escuelas y usos socios culturales.
 - Asistenciales, cuando han de mantener al hombre en condiciones de salud y de estado cónsonos con lo que se espera de la condición humana, tales como; ambulatorio y hospitales; guarderías, orfanatos, asilos de ancianos.

- En función de las Instituciones de la Sociedad Humana:
 - La Administración Pública.
 - La prestación de servicios como cementerios, centrales telefónicas, viveros, plantas de tratamiento, rellenos sanitarios, garajes municipales, cárceles y otros.

- En función de las actividades económicas:
 - La distribución de los bienes y la prestación de servicios, que constituyen las actividades terciarias.
 - La producción o manufacturas de bienes, que constituyen las actividades secundarias”. (pp. 2-3)

La Norma sobre el equipamiento Urbano de la República Bolivariana de Venezuela respondió a la necesidad de establecer un instrumento oficial que pusiera fin a la existencia de índices de equipamiento diferentes, según el organismo público que ejerciera el control administrativo del respectivo desarrollo. Sin embargo, tanto por promotores inmobiliarios privados como por organismos públicos, han encontrado dificultades de diversa índole para su aplicación en muchos ámbitos urbanos, convirtiendo esta tarea en un proceso engorroso, con resultados insatisfactorios tanto para los que aplican las normas como para la población en general, quienes son los beneficiarios de estos equipamientos.

1.3.4 Las Redes de infraestructura urbana.

La infraestructura urbana está conformada a partir de redes o sistemas en cada ciudad, con la finalidad de apoyar al desarrollo de las actividades y su funcionamiento necesario en la organización estructural de ciudades y empresas. Dichas redes o sistemas deben ser diseñados y dirigidos por un equipo multidisciplinario conformado por arquitectos, ingenieros civiles,

urbanistas, etcétera. En nuestros días, infraestructura urbana es sinónimo de Obra Pública -por ser el Estado el encargado de su construcción y mantenimiento- en razón de la utilidad pública y de los costos de ejecución.

Las redes de infraestructura urbana se pueden clasificar en: Según Arq. Uys.com:<http://www.arq.hys.com/contenidos/urbana-infraestructura.html>

a. Las infraestructuras de transporte:

- Terrestre: vías (caminos, carreteras o autopistas, líneas de ferrocarril y puentes).
- Marítimo (puertos y canales).
- Aéreo (aeropuertos).

b. Las infraestructuras energéticas:

- Redes de electricidad (alta tensión, media tensión, baja tensión, transformación, distribución y alumbrado público).
- Redes de distribución de calor.
- Redes de combustibles (oleoductos, gasoductos, concentradoras, distribución).
- Otras fuentes de energía (represas, eólicas, térmicas, nucleares, etcétera.)

a. Las infraestructuras hidráulicas:

- Redes de agua potable (embalses, depósitos, tratamiento y distribución).
- Redes de desagüe (alcantarillado o saneamiento y estaciones para el tratamiento del agua).
- Redes de reciclaje (recolección de desechos sólidos, vertederos, incineradoras).

b. Las infraestructuras de Telecomunicaciones:

- Redes de telefonía fija.
- Radiotelegrafía.

- Redes de televisión de señal cerrada.
 - Repetidoras.
 - Fibra óptica.
 - Celdas de Telefonía Celular.
- c. Las infraestructuras de Usos: (corresponden o al menos guardan relación con el equipamiento urbano)
- Vivienda.
 - Comercio.
 - Industria.
 - Salud (hospitales, clínicas, ambulatorios, etcétera.)
 - Educación (colegios, institutos y universidades).
 - Recreación (parques y jardines).

Es importante destacar que las obras de infraestructura muchas veces generan impactos sociales y ambientales considerables -poniendo en riesgo la salud y bienestar de las comunidades afectadas- por lo que precisan de exhaustivos estudios de impacto ambiental previos a su realización.

1.4) La movilidad urbana como factor fundamental en la ciudad.

Según el Diccionario de la Real Academia Española, movilidad “es la capacidad de moverse o de recibir movimiento”. Siguiendo esta definición, la movilidad urbana se identificaría con la capacidad y/o posibilidad de moverse hacia y desde la ciudad.

En el texto Movilidad Urbana Sostenible un reto energético y ambiental, (González 2010) “la movilidad urbana debe ser considerada como una necesidad básica de las personas para ser satisfecha, y serlo de manera que el esfuerzo que requieran los desplazamientos necesarios para acceder a bienes y servicios no repercuta negativamente en la calidad de vida ni en las posibilidades de desarrollo económico, cultural, educativo, etcétera. De los ciudadanos”.
<http://www.fenercom.com/pdf/publicaciones/Movilidad-Urbana-Sostenible-un-reto-energetico-y-ambiental-2010.pdf>

La movilidad urbana es además un derecho fundamental que debe estar garantizado -en igualdad de condiciones- a toda la población, sin diferencias derivadas del poder adquisitivo, condición física o psíquica, genero, edad o cualquier otra causa.

Uno de los pilares que definen el derecho a la movilidad se encuentra establecido en el Artículo 13 de la declaración Universal de los Derechos Humanos, el cual expresa lo siguiente:

“Toda persona tiene derecho a circular libremente y elegir su residencia en el territorio de un Estado”. Por extensión, todas las personas, sin excepción, tienen derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para que el espacio urbano sea apto y equitativo para la movilidad. (Informe de Valladolid, 2005), <http://www.fenercom.com/pdf/publicaciones/Movilidad-Urbana-Sostenible-un-reto-energetico-y-ambiental-2010.pdf>

El objeto de la movilidad es el movimiento tanto de personas como de mercancías, independientemente del medio que utilicen para desplazarse: a pie, en transporte público, en automóvil, en bicicleta, etcétera.

Dicha característica hace que movilidad sea un término más amplio en cuanto a su objeto de estudio (transporte) e intervención (tráfico). Los términos anteriores a menudo se utilizan erróneamente como sinónimo de movilidad.

Sin embargo, transporte y tráfico se refieren exclusivamente a los desplazamientos motorizados y excluyen tanto a los peatones –el cual es el sector más abundante en las ciudades- como a los transportes no motorizados tales como la bicicleta. Tanto unos como otros, son fundamentales en las políticas de movilidad.

1.4.1 Accesibilidad.

En esta aproximación al significado de movilidad, es importante incluir el término de accesibilidad el cual es un concepto vinculado a los lugares. Indica la facilidad con que los miembros de una comunidad pueden salvar la distancia que les separa de los lugares en los que pueden hallar los medios de satisfacer sus necesidades o deseos.

Entre los enfoques para mejorar la accesibilidad es posible mencionar:

- Accesibilidad con facilidad de desplazamiento: un lugar es más accesible mientras más eficientes son las infraestructuras y sistemas de transporte para desplazarse hasta él. Este punto de vista conduce a reforzar continuamente las infraestructuras y el conjunto de sistema de transporte, lo cual trae como consecuencia el

incremento continuo de la movilidad motorizada –y por lo tanto- de la producción de transporte, los problemas de congestión, contaminación, ruido, etcétera.

- Accesibilidad con proximidad: su objetivo es reducir las necesidades de desplazamiento –sobre todo los desplazamientos motorizados, tanto en número como en longitud- aprovechando así al máximo la capacidad que tiene el ser humano de trasladarse sin emplear vehículos motorizados.

Recientemente, en diversos países se están abriendo camino nuevas políticas para la creación de proximidad, las cuales buscan acercar las grandes unidades de servicios y equipamientos hasta el radio de acción que tienen las personas caminando o en bicicleta. Concretamente, se trata de reducir la distancia entre la vivienda y las principales actividades (trabajo, ocio, compras, educación, etcétera.) para reducir la movilidad provocada por el alejamiento y no generar más necesidades de movimiento que las estrictamente necesarias. (Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid FENERCOM, s/f)

Además, dentro de estas políticas se promociona el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual y reduciendo el uso del vehículo privado, con iniciativas tales como zonas peatonales y de acceso restringido, creación de barrios sin vehículo (*car free residential areas*) en los que está asegurada una amplia dotación de servicios y equipamientos y la accesibilidad a los servicios centrales mediante la bicicleta o el transporte público. (Informe de Valladolid, 2005, <http://www.fenercom.com/pdf/publicaciones/Movilidad-Urbana-Sostenible-un-reto-energetico-y-ambiental-2010.pdf>)



(Imagen. 6). A pesar de las posibilidades que ofrecen internet y las redes informáticas de comunicación, hoy en día aun resulta imprescindible trasladarse de un sitio a otro para acceder a diferentes servicios básicos, como la sanidad, la educación e incluso el ocio.

Fuente:

<http://www.forodefotos.com/urbana/3831-foto-urbana.html>

1.5) La estructura urbana. El Sistema de ciudades o la red de centros poblados.

Según el Instituto Nacional de Estadística <http://www.1.inei.gob.tve/biblioneipub/bancopub/eft/Ilv0043/n00.htm>, (s/f) la red de ciudades está constituida tanto por los asentamientos poblados en un espacio determinado, la organización de las actividades

en los centros y áreas, así como también por las relaciones funcionales que entre ellos se generan, dentro de los cuales son relevantes los principales factores de producción (trabajo, capital e innovación).

Según el rol, del conglomerado -en el "complejo espacial" a base de una o de diversas actividades- se dice que ejerce una o varias funciones urbanas, estudiadas con detenimiento al inicio del presente capítulo.

De esta manera se tienen ciudades con pluralidad de actividades y de empresas en el ámbito industrial y comercial -que ofrecen una serie de posibilidades de trabajo- como también la ciudad dominada por una sola gran empresa -que controla el mercado de trabajo- y del cual depende toda la vida económica y social de la ciudad.

Lo más frecuente son las ciudades de sector secundario o terciario. Toda ciudad es por definición un lugar de empleos terciarios, ya que una de las funciones de la ciudad consiste en prestar un cierto número de servicios a las comarcas limítrofes. Las actividades correspondientes al sector secundario son hoy, en muchos casos, la justificación de la existencia de la ciudad y su desarrollo.

Entre las variadas actividades, cabe distinguir las privativas a la gran ciudad, las comunes a la ciudad pequeña y mediana y las típicas de la agrupación laboral no urbanizada. La ciudad, eje de una serie de relaciones, y hasta donde alcanza el ejercicio de sus funciones, es quien fija los límites, ya sean locales o regionales:

- La comercialización de los productos del campo, con la dotación de servicios, define las relaciones ciudad-campo:
- Junto a estas relaciones, existen las de ciudad-ciudad, que, según la naturaleza de las funciones, donde las administrativas cobran significación, se dan los escalones jerárquicos, desde la ciudad pequeña, pasando por la ciudad mediana, hasta la "metrópoli regional" y la capital del estado.
<http://www.guiaempresarial.org/america/venezuela/directorio/distritocapital/index.htm>

De esta manera surgen y evolucionan, o deben evolucionar las redes urbanas, que constituyen la verdadera armazón regional y que son diferenciales, según los niveles de desarrollo alcanzados por los países.

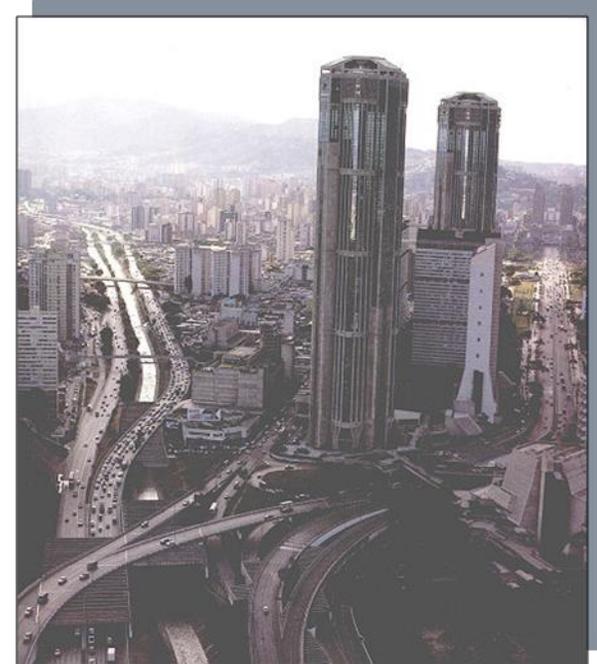
Además, es importante señalar las posibilidades de acceso - ya sean naturales o técnicas- que condicionan la influencia regional de la ciudad. Esta depende por lo tanto, de unas condiciones naturales y de la estructura de las vías de tráfico, de las

carreteras, de las vías fluviales, de los ferrocarriles, etcétera, estableciéndose una estructura de asentamientos poblacionales, según la variedad de modalidades de irradiación urbana, que define la jerarquía urbana:

1.5.1 Modalidades de irradiación urbana.

- **La aldea o centro** -primer núcleo de irradiación- el cual se encuentra al margen de la organización urbana propiamente dicha; presta servicios elementales al campo y es centro de acopio de productos agrícolas.
- **La villa o pequeña ciudad**, la cual se halla a la cabeza de una unidad regional elemental, con una mayor competencia que la aldea centro.
- Muchas veces, la villa, o la pequeña ciudad, alimentan la migración definitiva o la migración diaria de la mano de obra hacia un centro mejor equipado, donde se pagan mejores salarios.
- **La ciudad mediana**, la cual cuenta con un mejor cuadro administrativo, mayor amplitud de las funciones comerciales, existencia de industrias más importantes, ocupando un puesto destacado en la jerarquía urbana.
- **La metrópoli regional**, es aquella con mayor personalidad dentro del conjunto de ciudades medianas y pequeñas, y es aquella donde existe mayor concentración financiera, mayor nivel de servicios y de todas las formas de actividad, convirtiéndola en el centro del "complejo regional" de la economía contemporánea. Constituye la verdadera repartidora de capitales, organizadora del trabajo, distribuidora de productos industriales dentro de la región y el mayor foco de atracción de los excedentes de mano de obra de su región.

Sin embargo, la jerarquía no implica necesariamente la existencia de una red. Para que exista una red urbana es preciso que surjan un cierto número de



(Imagen. 7) La ciudad de Caracas, centro de las actividades económicas, administrativas, financieras, asistenciales y educativas de la nación. Además, es sede del poder ejecutivo, legislativo, judicial y electoral. Allí residen algunas de las principales empresas de alimentos, muebles y calzado del país, junto con el núcleo financiero que abarca al Banco Central de Venezuela, la Bolsa de Valores y las oficinas centrales de los bancos más importantes de Venezuela. También constituye el centro de las actividades comunicacionales y telecomunicacionales de la nación, al funcionar como sede de los medios de comunicación de alcance nacional y de las empresas que manejan las telecomunicaciones.

Fuente:

<http://www.guiaempresarial.org/america/venezuela/directorio/distritocapital/index.htm>

relaciones, y que estas engendren a su vez lazos funcionales permanentes entre los diversos elementos urbanos, al mismo tiempo que entre estos y el medio rural.

Para tal efecto, el tamaño y categoría de las funciones así como también el tipo y volumen de las relaciones dentro de su contexto geográfico- deben reflejar el nivel de desarrollo de los países. A su vez, la intervención para cambiar o reforzar funciones dinámicas y su articulación funcional con sus regiones, permitirán apoyar su nivel de desarrollo.

Por ejemplo, un país en el cual todas las ciudades desempeñan únicamente funciones militares y administrativas -y, solo en segundo lugar comerciales- es un país subdesarrollado, cuya economía se halla en estado pre-industrial, o un país colonial no independiente.

1.5.2 Criterio que relacionan el desarrollo económico y la urbanización.

Existen diversos criterios que relacionan las variadas fases de desarrollo económico y de urbanización, con las características de la estructura espacial que se genera, partiendo de la hipótesis de la "asociación estrecha entre desarrollo económico y urbanización":(<http://www.guiaempresarial.org/america/venezuela/directorio/distritocapital/index.htm>)

-El primer criterio: vincula el proceso de desarrollo y de urbanización de un país, con el proceso de cambio de su distribución de ciudades por tamaño y por ende con el grado de desarrollo de sus áreas componentes. Así se pueden distinguir tres etapas de vinculación:

- **Aquella que relaciona grados de desarrollo y de urbanización bajos** -que caracterizan economías de subsistencia, funciones económicas basadas en la producción agropecuaria para consumo local o externo, que margina la productividad-con una distribución de asentamientos de pequeños poblados, escasamente interrelacionados y poco diferenciados y donde las desigualdades entre áreas son mínimas.
- **Aquella que relaciona grados de desarrollo y de urbanización medios** -caracterizada por un nivel de industrialización incipiente- donde las actividades se concentran en uno o varios centros dinámicos, que ofrecen ventajas a la implantación industrial, por las economías de escala y de aglomeración y por la presencia de factores exógenos (capital, tecnología, organización, etcétera.) con una estructura de asentamientos donde predominan una o varias ciudades en detrimento de las áreas periféricas, careciendo de ciudades intermedias y donde se multiplican las ciudades pequeñas, lo que trae como consecuencia grandes desigualdades en el desarrollo regional.

- **Aquella que relaciona grados de desarrollo y urbanización altos** -caracterizado por un sistema socioeconómico moderno y complejo de industrialización avanzada- con una estructura de gran integración espacial y una distribución jerárquica de ciudades, con alta representación de ciudades intermedias donde las desigualdades en el desarrollo regional son mínimas.

-El segundo criterio: es el que vincula la estructura de ciudades con las características de la base económica social existente. Para ubicarse en un proceso de desarrollo sostenido, las áreas en crecimiento deben combinar una actividad motriz -que provea una demanda externa exportadora de base de la ciudad o región- con una agrupación de actividades orientadas al mercado local o regional, ligadas funcionalmente a las industrias motrices nacionales. Según lo anteriormente expuesto, se pueden identificar dos tipos de áreas urbanas y regiones que las sustentan:

- **Aquellas que se iniciaron como regiones cerradas**, con fuertes relaciones funcionales entre las ciudades y sus respectivas regiones y que inician sus relaciones con el exterior, cuando se encuentran en una etapa bastante adelantada de desarrollo integrado y que la urbanización tiene lugar antes que las relaciones con el exterior se desarrollen. Este ha sido el modelo persistente en Europa.
- **Aquellas donde las actividades están orientadas hacia la demanda externa**, iniciándose las actividades extra regionales con el inicio del proceso de desarrollo y de urbanización, característica predominante de los países latinoamericanos.

-El tercer criterio: relaciona el grado de desarrollo y de urbanización con las características de los patrones de flujo espacial de los factores que los causan: trabajo, capital, bienes e innovación:

- En el caso de los países desarrollados, los flujos de migración se realizan en todas direcciones, incidiendo en ellas las oportunidades existentes; los flujos de capital pasan entre los centros en condiciones de interdependencia, lo mismo que los flujos de bienes y de innovación, a través de un sistema multicéntrico.
- En los países subdesarrollados, los flujos de migración se realizan mayormente desde la periferia hacia el centro principal -pasando por los centros intermedios cuando los hay y sin quedarse allí- los flujos de capital e innovación pasan desde las áreas centrales hacia la periferia, estando las decisiones centralizadas en una o dos ciudades. Según los términos del intercambio, los flujos de bienes favorecen a los grandes centros urbanos.

La combinación de lo anteriormente expuesto permitirá acercarse al conocimiento de la red urbana en su asociación con el desarrollo y -a través de él- plantear políticas espaciales que apoyen un desarrollo más equilibrado. <http://www1.inei.gov.pe/biblioineipub/bancopub/Est/Lib0046/C1-2.htm>

Así como existe una vinculación y preferencia de una ciudad a una red de centros urbanos dentro de la misma y con su área de influencia inmediata, se establece una estructura urbana producto de sus dinámicas y funciones, a propósito de su morfología, por la actuación de sus habitantes, confinando entre todos un proceso integrador, constante y único, conocido con el nombre de estructura urbana.

La estructura urbana funcional se corresponde con aquellas actividades que por sus características y valores culturales y la estructura urbana espacial, se realiza en espacios específicos, o entre lugares; generando así los usos del suelo, las actividades intrínsecas y los mecanismos de movilidad, conectividad y comunicación.

1.6) Conclusiones.

El proceso de urbanización o de crecimiento urbano es un concepto que comprende tanto el aumento de la población citadina como la expansión de las áreas edificadas y la ampliación de las ofertas urbanas para ampliar la calidad de vida. En la actualidad, ambos fenómenos plantean difíciles problemas de índole tan variada, como pueden ser los aspectos sociales, económicos, políticos y ambientales.

La sociedad contemporánea tiende en forma creciente a vivir en el ambiente urbano. Nunca en la historia habían existido áreas urbanas tan pobladas y tan extensas como en la actualidad, transformando territorio rural en urbano. La ciudad le da al hombre las posibilidades de una mejor vida, pues en ella están los servicios básicos que necesitan las personas (hospitales, instituciones educacionales, luz, alcantarillado, agua potable, centros comerciales, centros culturales). Además, en ella se desarrollan muchas actividades, ofreciendo mayores oportunidades de trabajo.

Según Rangel, (2005) “la estructura urbana espacial está referida a los aspectos morfológicos de la misma, de connotación física. Depende altamente de las características del sitio en el cual se ha emplazada y extendido la ciudad; los momentos

históricos del surgimiento de sus espacios, la población involucrada, y las actividades básicas o estructura inespacial que le son propias. Ella se expresa en la morfología urbana de sus tramas, tejidos y textura, en su carácter y calidad de sus equipamientos en los ejes de conectividad física y en las oportunidades y presencia para la prestación de la infraestructura requerida. La alta dependencia entre ambos componentes de la estructura urbana, como el rol que la ciudad cumple en el sistema de centros poblados al cual pertenece y el equilibrio que establezca con su área rural, como ecosistema abierto, dependiente y responsable de otros ecosistemas, serán los factores de progreso de esa ciudad”.

Cabe resaltar que el planeamiento urbanístico es una de las especializaciones de la profesión de urbanista, aunque tradicionalmente es practicada por un equipo multidisciplinario integrado por arquitectos, geógrafos, sociólogos, economistas e ingenieros civiles, entre otros profesionales. Sin embargo, el urbanismo no es sólo el planeamiento.

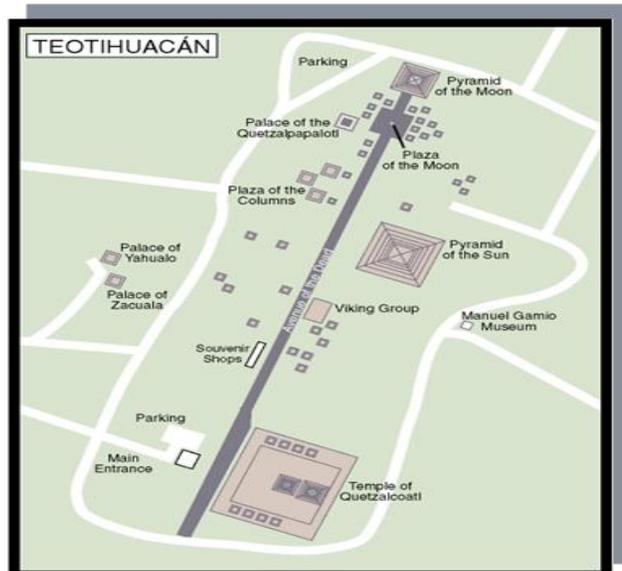
La planificación urbana se concreta en los planes, instrumentos técnicos que comprenden, generalmente, una memoria informativa sobre los antecedentes y justificativa de la actuación propuesta, unas normas de obligado cumplimiento, planos que reflejan las determinaciones, estudios económicos sobre la viabilidad de la actuación y ambientales sobre los impactos que ocasionara.

CAPÍTULO II. LA FUNCIONALIDAD DE LA CIUDAD VENEZOLANA EN EL MARCO DE LAS HISPANOAMERICANAS



Rodríguez, (1999) establece que “Si bien la América precolombina, tubo adelantos importantes en la conformación de sus ciudades, que apoyaron algunos rasgos de la ciudad actual, se puede afirmar que el proceso de descubrimiento, conquista, colonización y -por ende- de fundación de las ciudades en América Latina fue desarrollado por individuos particulares, y obedeció a una política centralizadora enmarcada en normas jurídicas dictadas por la monarquía del reinado de Castilla desde finales del siglo XV. Dentro de los siglos XVI y XVII, se produjo en Latinoamérica la fundación del mayor número de ciudades con un trazado regular, jamás establecidos en el mundo, el cual ha permanecido como huella en las ciudades de hoy referenciando el pasado urbano de cada una”.

(Imagen. 8) Mapa de Venezuela de Oviedo y Baños de 1723. Fuente: <http://www.auyantepui.com/historia/colonia.html>



(Imágenes 9 y 10) Aunque Teotihuacán llegó a tener una superficie de aproximadamente 21 km², en la actualidad el conjunto de monumentos arqueológicos que se encuentra abierto a la visita del público representa aproximadamente la décima parte de la ciudad original. Llegó a contar con una población de entre 150 y 200 mil habitantes en su época de mayor esplendor.

Fuente: http://www.advantagemexico.com/mexico_city/sp_teotihuacan.html

2.1
)
Ba
se
s
de

la Ciudad Precolombina.

Rodríguez,(1999) posteriormente menciona que “La ciudad



precolombina nació y creció primero en Mesoamérica. Hace alrededor de tres mil años, los Olmecas iniciaron la construcción de centros ceremoniales, y posteriormente los Mayas, Zapotecas, Mixtecas y Aztecas desarrollaron grandes ciudades, centros políticos-religiosos, comerciales y productores de artesanías. Son muy conocidos algunos puntos como Tikal, Dzibilcha tun, Chichen Itzá, Mayapán, Uxmal y otros centros urbanos precolombinos del valle de México, Guatemala y Honduras”.

Igualmente “refiere que, además de las mencionadas anteriormente, destaca la primera y más grande ciudad precolombina: Teotihuacán, la cual se encuentra cuarenta kilómetros al noroeste de la actual ciudad de México. Nació hace dos mil años y -en su época de máximo desarrollo (hacia el año 500 de nuestra era)- llegó a tener más de 200 mil

habitantes, siendo una ciudad mayor que la Roma Imperial y su influencia se extendió por toda Mesoamérica.

Teotihuacán empezó a crecer rápidamente entre los años 100 y 200, cuando se levantó la Pirámide del Sol. Sus grandes monumentos religiosos, amplias avenidas, plazas y demás edificios políticos y sagrados no tienen precedente en América

Precolombina. A su vez, se destaca la arquitectura de sus residencias, que rescata la individualidad dentro de la colectividad. En las barriadas se unían grupos artesanales, algunos de los cuales pertenecían a las mismas minorías étnicas; las construcciones provistas de múltiples patios internos, permitían el placer de contar con espacios libres individuales. Por otra parte, las inmensas avenidas, las plazas y los templos eran disfrutados plenamente por la colectividad.
http://www.avantagemexico.com/mexico_city/sp_teotihuacan.html

La posición estratégica de Teotihuacán, fue uno de los factores principales para su desarrollo, aparte de la riqueza de los suelos circundantes (donde se construyeron sistemas de riego) y los importantes depósitos de obsidiana. La ciudad entera, y no sólo su centro, fue completamente planificada; incluso durante el crecimiento abrupto que tuvo en su época de mayor esplendor se siguió el trazado original. La ciudad estaba dividida en zonas de acuerdo con la importancia política religiosa de sus habitantes.

2.2) Conformación y Características de la Ciudad Hispanoamericana.

2.2.1) La Ciudad Colonial.

Sólo España fundó ciudades de acuerdo a un invariable plan regular y ordenado, con calles rectas sin jerarquización, que se entrecruzan en ángulos también rectos, creando una forma urbana reticular a modo de damero, con una plaza principal en el centro y alrededor de la cual se construyeron edificios significativos como el ayuntamiento, donde se llevaban a cabo las actividades más importantes de la sociedad colonial. Un elemento importante en la ciudad colonial es la Iglesia, institución que si bien cuenta con el respaldo económico del Gobierno, también va a estar supeditada a sus órdenes. La iglesia, estaba ubicada en las inmediaciones de la Plaza Mayor, generalmente al este, como se podrá apreciar en planos de las diferentes ciudades hispanoamericanas. Otro tema significativo es el Militar, ya que el Estado Imperial se fundamenta en el poder cívico-militar, y así aparecen construcciones de fortalezas y de iglesias fortificadas. (ARQUITECTUBA.) www.arquitectuba.com.ar

La forma reticular urbana fue impuesta desde la antigüedad: en Grecia con Hipodamo de Mileto (siglo V a.c.) y más tarde se hizo extensiva a Roma. En la Edad Media este sistema fue empleado con fines de política territorial y militar, como la ciudad de Santa Fe en España. En el caso de América se hizo con el objeto fundamental de afirmar el poderío sobre las tierras descubiertas.

Se fundaron algunas urbes de trama irregular, como es el caso de Potosí en Bolivia (ciudad minera, que se levanta sobre una topografía muy accidentada) y algunas poblaciones en las islas del Caribe como Nueva Cádiz, ricas en yacimientos de perlas. Estas ciudades -fundadas sin un plan urbano preestablecido- tuvieron origen islámico y se crearon con la intención de explotar y saquear el territorio conquistado, y no con el fin de establecer una permanencia en el lugar. Por lo tanto, se evidencia que -aunque en el proceso de conquista y colonización llevado a cabo por España en América, la ciudad nace como un hecho de permanencia-, se vislumbran dos rasgos fundamentales: el saqueo y explotación de las riquezas para llevarlos a la Corona, y la intención de población y establecimiento en el Nuevo Mundo.

Las ciudades se construían y se organizaban según el modelo castellano: “se trazaban las calles conforme a un trazado perpendicular y en el centro se situaba la Plaza de Armas donde se encontraban las autoridades locales y religiosas. Estas ciudades se pueden clasificar en varias categorías: centros de administración, puertos internacionales, puertos regionales, centros mineros, centros indígenas, centros agrícolas, presidios, centros militares de frontera o centros religiosos (Misiones). Dependiendo de la importancia de la ciudad en el virreinato o en la provincia, ésta asumía más funciones y contenía más instituciones a la par que se aceleraba su crecimiento demográfico”. <http://es.wikipedia.org/wiki/>

Como se afirmó anteriormente, la plaza mayor en cuanto a su diseño era el principal espacio abierto, el cual se convertía rápidamente en mercado. Alrededor de ella se levantaban los edificios públicos, la iglesia y las residencias principales. La

plaza fue a la vez punto de intercambio comercial y de comunicación social, por pobre que fuera su apariencia, a veces con sólo una pequeña fuente en su centro. En los alrededores de la plaza levantaron sus casas los principales terratenientes y, alejados de la plaza, aparecían los barrios de menores recursos, donde también se construyeron parroquias y plazoletas. En los extremos exteriores residían los grupos de negros y de indígenas.

“En la ciudad colonial americana las principales preocupaciones arquitectónicas se centraron en los edificios religiosos, tales como iglesias y conventos, pero especialmente en la catedral. Así pues, la ciudad era un verdadero centro ceremonial con sus grandes templos y monumentales construcciones religiosas en cada centro urbano”. (Rodríguez, 1999)

La ciudad-fortaleza fue la primera organización urbana en Latinoamérica. “Tras sus muros se reunía un grupo de gente armada que necesitaba hacer la guerra para ocupar el territorio y adueñarse de la riqueza que supuestamente estaba escondida en él. El ser *punto de enlace*, centro comercial, puertos o mercados fueron funciones complementarias. Otras pequeñas ciudades que luego se desarrollaron nacieron con una etapa en la avanzada colonizadora tierra adentro. Estas permitían el reagrupamiento de los colonizadores, y su descanso en su avance hacia las peligrosas zonas montañosas o hacia los centros urbanos indígenas, donde se fundaron sobre las ruinas de estos últimos. Por otra parte, las zonas mineras permitieron el crecimiento y el esplendor de diversas ciudades caracterizadas por la violencia y el despilfarro. Finalmente, algunas nacieron como centros misioneros de las diversas congregaciones religiosas”. (Rodríguez, 1999)

2.2.2) La Ciudad Moderna.

Tal como expresara Cegarra en su artículo *Modernización, ciudad y literatura* (2002), “nadie duda que en el continente americano se produjeron varias modernidades -según cada país- debido a la magnitud de su propio proceso modernizador —entendido como el desarrollo industrializador y de cambios socio-económicos estructurales— el cual fue de mayor fuerza en unos países más que en otros, determinando al mismo tiempo que la Modernidad —entendida a su vez como un sistema ideológico fundado en la razón, la lógica del progreso y la dominación disciplinar principalmente— se desarrolló también heterogéneamente”.

Brunner, (1986, p. 100) acota que: “la modernidad dio paso a una América Latina políticamente fragmentada y democráticamente inestable, de una amplia heterogeneidad cultural que va de lo indígena a lo africano pasando por lo español, de extrañas simultaneidades temporales donde conviven lo moderno y lo primitivo, y con un desigual crecimiento económico y cultural”. Por su parte, Contreras (1998) expresa que de esta tensión entre la tradición y lo moderno, lo rural y lo urbano, el pasado y lo futuro, la clase media socialmente emergente y las oligarquías agrarias, se empezarán a constituir un conjunto de símbolos culturales con los cuales los "nuevos ciudadanos" se reconocerán tal como una *episteme*.

CAPÍTULO II. La Ciudad Hispanoamericana y su funcionalidad

El crecimiento desmedido de cada una de las cambiantes ciudades latinoamericanas es tanto poblacional como urbanístico, dando origen al nacimiento de la clase media, de la burocracia dirigencial y los cordones de miseria "...que se llamarían favelas en Brasil, villasmiseria en Argentina, población callampa en Chile, ranchos en Caracas".(Fuentes, 1976). Pero también el amor por lo nocturno, el bolero y el tango o la ranchera, el anonimato del individuo en la muchedumbre urbana, la enajenación misma de lo moderno, el automóvil y el cine, la novedad y la moda, el culto por lo occidental y la cultura elitesca, el ascenso social, marcarán definitivamente los rasgos distintivos de las ciudades latinoamericanas, siempre en constante contradicción.^B

(Imagen. 11) Lamentablemente, Caracas posee una muestra abundantísima de ranchos, ubicados en muchas de las montañas que la rodean, al borde de las carreteras o en sitios insólitos. Fuente: <http://ve.globedia.com/brasil-venezuelamodelos-mismo>



^B Posteriormente -ya en pleno proceso modernizador- se encontraran dos visiones que signarán la lectura sobre la ciudad:

- La primera -de escritores como Domingo Faustino Sarmiento y Rómulo Gallegos- que la entenderán como sinónimo de progreso, de lucha civilizatoria contra la barbarie, de entrada a lo moderno, de auge económico y dominante legitimación de la cultura académica, representando la noción más evidente del proyecto de Modernidad en el continente. Incluso ese pensar quedará tan institucionalizado que permitirá comprender las movilizaciones migratorias de grandes mayorías a las ciudades latinoamericanas.
- La segunda visión, de unos años después, será la de los otros novelistas como Gabriel García Márquez, Juan Carlos Onetti, Guillermo Cabrera Infante, Salvador Garmendia, que crearán extrañas ciudades llenas de conflictos entre la tradición y lo moderno -enajenadas por el proceso modernizador- altamente destructivas y reductoras de lo humano a simple mercancía o explotación.
- Existe una tercera visión más reciente, la cual presenta a las ciudades desfiguradas y desacralizadas. Son las de autores como Alvaro Mutis, Severo Sarduy o Manuel Puig, espacios urbanos desmitificados, sin valoraciones ni deificaciones. Así la ciudad será por un lado -al menos dentro del marco del proyecto de la Modernidad- el símbolo de lo civilizatorio en oposición a la «barbarie» de la provincia, pero por el otro será también un espacio de degradación, enajenación y destrucción del hombre. Esta última lectura será la que finalmente predominará en gran parte de la literatura de la primera mitad del siglo XX. Indudablemente, dichas lecturas de la «ciudad» acontecen no sólo como expresión estética, sino como respuesta a una crisis de la ruptura e imposición de nuevos órdenes tanto culturales, políticos, sociales y económicos acaecidos en el continente.

2.2.3) La ciudad espontánea.

Las ciudades espontáneas se fueron estableciendo por la voluntad de sus propios pobladores, sin que interviniera decisión exterior alguna. En las ciudades “creadas” cabe diferenciar son aquéllas cuya finalidad era asegurar o explotar un territorio y en las que habitualmente no residía la autoridad que decidió su fundación, a las que podríamos denominar como estratégicas y, por otro, las creaciones soberanas destinadas a ser capital y corte, a las que podríamos llamar ciudades palatinas o áulicas. Aparte de estas fundaciones vinculadas al poder, a lo largo de la historia ha tenido lugar la aparición de ciudades que no son auspiciadas por autoridad política alguna, sino que surgen de manera “espontánea”, a partir de la decisión de un grupo unido por vínculos familiares o tribales que se establece atraído por las posibilidades de explotación agrícola, comercial, estratégica e incluso industrial y construye de manera comunitaria las infraestructuras hidráulicas y defensivas necesarias. Hoy en día estas ciudades, son parte de la estructura urbana, que se han ido consolidando.

Para Belén Butrageño la ciudad espontánea se presenta como “un crisol de culturas en el que se fomenta la colaboración vecinal y ayuda mutua, cuya estructura se rige por conceptos básicos de la lógica universal y de la convivencia y cuyos usuarios viven en permanente contacto con el medio natural”. (2008, p. 6),

La ciudad espontánea adolece de múltiples problemas, desde los meramente logísticos y de abastecimiento, pasando por la dependencia de las urbes cercanas para su subsistencia y los problemas relacionados con el deterioro progresivo de la convivencia y la proximidad a la marginalidad de muchos de sus habitantes, ya que en los últimos años la posibilidad de asentarse en un suelo *gratis* ha funcionado para un gran número de inmigrantes que no tienen ningún tipo de medios de subsistencia cuando llegan a determinado país o ciudad. Esto ha ido degradando el tejido de la ciudad, densificándolo sin un criterio definido.

La autora señala además que los planteamientos actuales no van dirigidos tanto a la abolición de la normativa, puesto que debe defenderse la necesidad de la existencia y aplicación de una serie de criterios básicos a la hora de estudiar el crecimiento de las ciudades y por supuesto, de un plan territorial desarrollado con unas perspectivas de aplicación acotadas en el tiempo.

Se defiende la apremiante necesidad que la normativa se realice desde la multidisciplinariedad y en su desarrollo participen tanto arquitectos, urbanistas y políticos, como sociólogos, científicos, geógrafos, psicólogos, filósofos, ingenieros civiles y medioambientales, historiadores, etcétera. Es indispensable que las ciudades de nueva creación, o ciudades normadas, no se ejecuten al margen de cualquier criterio de relación con su medio inmediato.

-Dichas lecturas de la «ciudad» acontecen no sólo como expresión estética, sino como respuesta a una crisis de la ruptura e imposición de nuevos órdenes tanto culturales, políticos, sociales y económicos acaecidos en el continente.

CAPÍTULO II. La Ciudad Hispanoamericana y su funcionalidad

Por último, es fundamental recuperar una relación fluida del urbanista con el medio natural, pero no de la manera en que se viene haciendo, a través de una artificialización del paisaje, sino buscando la recuperación de los entornos naturales degradados limítrofes a las ciudades o en ocasiones injertados en las mismas como heridas abiertas. El objetivo es crear vínculos de unión y relación entre urbe y natura, a través de estrategias integradoras relativamente sencillas, como potenciar el uso de medios de transporte no contaminantes, facilitar el acceso a zonas verdes rurales, recuperar la flora y fauna autóctonas, realizar campañas de concienciación al ciudadano del respeto al medio natural, etcétera.



(Imagen. 12) Parque Metropolitano Albarregas, Mérida, Edo. Mérida. A largo plazo se espera que exista una comprometida relación de los habitantes de Mérida con la naturaleza y la ciudad; recuperando y protegiendo el ecosistema fluvial del río, así como avanzando hacia el cumplimiento del "derecho a la ciudad".

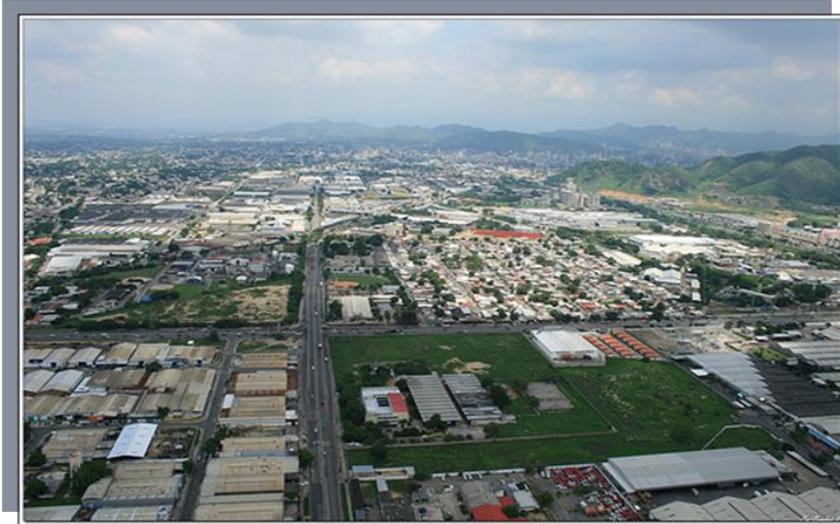
Fuente: <http://www.rediala.org/pepma-fotos.htm>

Cuadro N° 2. Cuadro esquemático sobre la Morfo - funcionalidad de los tipos de ciudad

MORFOLOGIA URBANA	
EMPLAZAMIENTO	Espacio físico en el que se asienta la ciudad relacionado con la topografía y con la función para la que nació la ciudad (defensiva, comercial).
SITUACION	Posición que ocupa respecto a su entorno geográfico (ríos, montañas, puertos), la situación también está en relación con la función de la ciudad (función comercial, vías de comunicación).
PLANO	<p>Conjunto formado por la superficie construida en la ciudad y por los espacios libres (calles, edificios, vías de comunicación)</p> <p>-<u>Irregular</u>. Consta de calles estrechas, plazas sin forma definida.</p> <p>-<u>Radiocéntrico</u>. Formada a partir de un centro -el cual configura el resto de las partes de la ciudad de forma radial- formando especies de anillas en torno a ese centro.</p> <p>-<u>Ortogonal</u>. Las calles se cortan en ángulo recto.</p>
CONSTRUCCION	Incluye el nivel de edificaciones de una ciudad y la trama urbana (disposición de los edificios). La edificación puede ser colectiva o individual.
USOS DEL SUELO	Utilización que se hace del suelo urbano (uso comercial, residencial, de ocio, industrial).

FUENTE: <http://www.wikiteka.com>

2.3) La funcionalidad urbana en las ciudades venezolanas.



Si se toman como puntos de referencia los estudios estadísticos realizados por Chi-Yi Chen (1979) a partir del censo nacional de 1971, existen muchas variables para tipificar a las ciudades venezolanas y estas pueden estar o no interrelacionadas. La variable que los autores, citados en el tópico anterior, escogieron es la funcional, con el fin de investigar si existen interrelaciones entre las funciones dominantes de las ciudades y su ritmo de crecimiento así como su estructura y características demográficas. La existencia abultada de actividades marginales en las ciudades mayores de 20.000 habitantes, dificulta la tipificación funcional de las mismas. Por ello es necesario eliminar las funciones locales en el cálculo y seleccionar solamente las funciones básicas.

(Imagen. 13) Vista de la zona industrial de Valencia, Edo. Carabobo.

Fuente: <http://www.7medios.com/index.php/tag/carabobo/page/3/>

2.3.1) Tipos y dinámicas.

Entre 1891 y 1936 la mayoría de las ciudades grandes tenían una tasa de crecimiento superior a la observada en la población general de Venezuela. Este fenómeno se acentuó entre 1936 y 1971, cuando la economía agrícola se fue convirtiendo paulatina y sucesivamente en una economía petrolera, industrial y de servicios. Las ciudades que alcanzaron 20.000 y más habitantes en 1971, crecieron a una tasa del 6,54% anual entre 1936 y 1950 y a una tasa de 5,49% entre 1950 y 1971.^c

^c Se ha adoptado la clasificación funcional de Chi-Yi Chen porque esta facilita ciertas explicaciones sobre el crecimiento de las ciudades a través del tiempo. producto de razones específicas y no tan solo debido a motivos de tipo general. Debe también reconocerse que si bien desde la ocurrencia de tal clasificación, ha habido mayores definiciones y cambios en algunas de estas ciudades, así como la incorporación de algunas nuevas, por el crecimiento de las mismas, esta clasificación referencial es bastante ajustada a la realidad actual, considerándose su vigencia, a lo largo del tiempo.

A. Tipos de ciudades venezolanas.

De acuerdo con los estudios realizados, las ciudades venezolanas de 20.000 y más habitantes (1971) pueden clasificarse en las siguientes categorías; siendo los rasgos del sitio de emplazamiento, factores fundamentales para sus características centrales de funcionamiento, es decir, su situación. Su nombre expresa su función central o principal:

- Ciudades eminentemente industriales: Guarenas, Valencia, Maracay, La Victoria, Guacara, Villa de Cura, Ciudad Guayana.
- Ciudades petroleras y mineras: Punto Fijo, Maracaibo, Cabimas, Lagunillas, Puerto La Cruz, Anaco, Caripito, Ciudad Bolívar, Upata, Ciudad Guayana.
- Ciudades portuarias: La Guaira-Maiquetía, Puerto Cabello-Morón, Punto Fijo, Maracaibo, Cabimas, Lagunillas, Puerto La Cruz-Barcelona, Cumana y Porlamar.
- Ciudad Dormitorio. Aquellas que apoyan a otras ciudades de funcionalidad específica, aportando el cubrimiento de usos residenciales.
- Ciudades de comercio, almacenamiento o de depósitos: Ocumare del Tuy, Maracay, La Victoria, Villa de Cura, La Guaira-Maiquetía, Guarenas, Guacara, Barquisimeto, San Felipe, Barinas, El Vigía, Carora, Valera.
- Ciudades eminentemente administrativas, asistenciales y educativas: La Guaira-Maiquetía, Puerto Cabello-Morón, San Juan de Los Morros, San Carlos de Cojedes, Coro, Mérida, Trujillo, Rubio, Maturín, Carupano, Caripito, Ciudad Bolívar, Tucupita, San Fernando de Apure, Guarenas, Valle de La Pascua, Caracas, San Felipe, Cumana, Porlamar.
- Ciudades sin especialización aparente: Los Teques, Guanare, Yaritagua, San Carlos del Zulia, San Cristóbal, San Antonio, El Tigre-Tigrito, Calabozo, Caraballeda, Altagracia de Orituco, Acarigua-Araure.

Se observa que muchas ciudades están especializadas en varias funciones y se señalan en su respectiva tipología ya que a medida que crece el tamaño de una ciudad, sus funciones se multiplican, por tanto resulta difícil encasillarlas en una sola categoría. Si se examinan las ciudades mayores de 20.000 habitantes en su conjunto, podemos apreciar que las ciudades industriales mantienen una tasa de crecimiento creciente entre 1936 y 1971 y todas las demás ciudades pierden su impulso teniendo una tasa de crecimiento decreciente. Entre estas últimas se destacan las ciudades portuarias, petroleras y administrativas. (Picouet, M. y Chen, C., 1979, p. 351-358)

B. El crecimiento en distintos tipos de ciudades

-Crecimiento en las ciudades Industriales. El proceso industrializador de Venezuela se inicia en la década cincuenta y se aceleró en la década sesenta; es por ello que las tasas de crecimiento de las ciudades llamadas industriales fueron más elevadas durante estas dos décadas que en las anteriores. Este fenómeno se manifestó especialmente en Ciudad Guayana y Maracay durante los años cincuenta y en Valencia, Guacara, Guarenas, durante la década de los años sesenta.

-Crecimiento en las ciudades Petroleras y Mineras. Estas ciudades conocieron el apogeo de su crecimiento durante las décadas del cuarenta y cincuenta. Cuando las actividades petroleras y mineras de estas ciudades no encontraron otras producciones sustitutivas, las tasas de crecimiento urbano experimentaron un descenso importante. Maracaibo es una ciudad menos vulnerable por ser al mismo tiempo centro comercial, administrativo y portuario, mientras Punto Fijo, Cabimas, Anaco, etc. crecieron vertiginosamente, pero tienden a acentuar su descenso.

-Crecimiento en las ciudades Portuarias. Las estadísticas parecían indicar que durante la década del cuarenta estas ciudades conocieron un crecimiento espectacular; sin embargo su explicación no debe atribuirse a las actividades portuarias, ya que la ciudad más importante del grupo, Puerto La Cruz, creció vertiginosamente gracias a actividades petroleras. La tendencia reciente parece seguir el camino del descenso.

-Crecimiento en las Ciudades Comerciales, de Almacenamiento y Depósitos. Estas ciudades especializadas en comercio al mayor o al detal, sufrieron menos fluctuaciones a través del tiempo. De hecho son actividades comunes a todas las ciudades por ser la primera actividad urbana. Al pasar el tiempo y al crecer el tamaño, estas ciudades cambiaron sus funciones fundamentales, tales fueron los casos de Barquisimeto, Valera, Barinas, etcétera.

-Crecimiento en las Ciudades Administrativas, Asistenciales y Educativas. Antes de la aparición de las industrias y otras actividades urbanas, la función administrativa, asistencial y educativa de las ciudades era -compartida con la comercial. Así la tasa de crecimiento de esas ciudades se mantuvo alta antes de 1961, y a partir de esta misma fecha descendió sensiblemente. Una gran parte de las capitales de estado, incluyendo a Caracas, se encuentran en esta categoría. La función administrativa es factor importante de crecimiento urbano en una economía poco dinámica y pierde su peso, cuando las ciudades encuentran nuevas actividades urbanas más dinamizadoras.

-Crecimiento en las ciudades sin Especialización Aparente. Las ciudades clasificadas en esta categoría en 1971, pudieron tener en el pasado alguna especialización importante, pero al pasar el tiempo la perdieron. El Tigre-El Tigrito es un caso típico pasando de ser una ciudad petrolera a una ciudad sin dinamismo en 1971. Por otro lado se debe anotar que algunas ciudades

muy vinculadas con la agricultura, tales como Calabozo, Guanare, Acarigua-Araure, conocieron tasas de crecimiento comparable con las de otras ciudades especializadas.

Todo esto dio como resultado, que sectores que concentraron un número de equipamiento de uso variado o específico, que fueron generando en sus adyacencias desarrollos de tipo residencial lo cual fueron adquiriendo otros equipamientos según sus propias necesidades. Estas concentraciones dan paso hoy a las nuevas centralidades, que se define normalmente por el hecho de agrupar funciones y usos que dan servicio a un amplio sector de la población y se constituyen como sectores de oferta muy especializada y atractiva, generando demandas de nivel metropolitano y/o regional. Las nuevas centralidades han de ser sistemas de reactivación de la ciudad existente, respetando entendiendo el valor que el centro histórico y tradicional tiene como centro; aunque actualizando el mismo, según se requiera que sea fortalecido o liberado de la hiperconcentración.

Sobre el crecimiento de la ciudad, Burgess (1925), “modela la expansión urbana de Chicago como una serie de coronas concéntricas, el lugar central o nuclear de la ciudad, ocupado por el distrito comercial, y a su alrededor establece nuevos anillos conformados por usos del suelo y sectores poblacionales homogéneos”. Sin embargo según Terrazas (2004), “esta concepción se ha transformado incrementando tanto la intensidad con que se concentra, en algunos puntos del territorio urbano, como la amplitud con que se ha expandido”. En este sentido, Cuervo (2006) manifiesta que “no basta con explicar, las tendencias concentrativas o desconcentrativas, espaciales de la actividad económica sino que se requiere ir más allá y descifrar las estructuras de centralidad de éstas. Entonces no se puede hablar de un solo centro, sino de la formación de unos nuevos que contengan actividades específicas, que constituyan puntos de centralidad”.

2.3.2 La gestión urbana.

El marcado tutelaje del Estado sobre la sociedad venezolana ha estimulado profundas distorsiones en el quehacer urbano, disminuyendo las posibilidades reales de atender los principales problemas que confronta la ciudadanía en términos de vivienda y hábitat, movilidad, accesibilidad a servicios y bienes de calidad, entre otros. Todo ello se produce a partir de planes inconclusos o no aplicados, desbalance entre lo planificado y lo deseado, incapacidad para contrarrestar a los grandes intereses económicos que generan tendencias devastadoras en materia inmobiliaria, por ejemplo, además de nuevas formas de organización comunitaria político territoriales que contribuyen a la fragmentación de la ciudad.

CAPÍTULO II. La Ciudad Hispanoamericana y su funcionalidad

Por otra parte, el debilitamiento creciente de las capacidades de los gobiernos locales impide concretar respuestas oportunas a las demandas urbanas en materia de ordenación, desarrollo urbano local y planes especiales, lo cual se vincula en gran medida a factores relacionados con la ausencia de una revisión profunda de los contenidos de los instrumentos jurídicos, frente a las realidades urbanas actuales y a las propias propuestas de desarrollo sustentable. En este sentido destacan la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística y las políticas para la elaboración de planes urbanos del extinto Ministerio de Desarrollo Urbano, que en ambos casos tienen un énfasis espacialista obviando las variables socioeconómicas y culturales de la población. Todo lo anterior se hace engorroso dada la inexistencia de organismos competentes para la planificación urbana en la mayoría de las ciudades venezolanas y las urgentes necesidades que exige el desarrollo urbano sustentable de las ciudades del Siglo XXI.

La caracterización funcional de las ciudades venezolanas en general y particularmente en Mérida, revela hoy día la afectación de la calidad de vida urbana vinculada a usos del suelo no tradicionales, pérdida de los valores ambientales producto de la contaminación, afectación progresiva de los espacios públicos y mayor volumen vehicular, violencia y desencuentro social, desprotección de los patrimonios naturales y construidos y menoscabo de la identidad ciudadano – ciudad, entre otros factores.

Lo anteriormente expuesto plantea la urgencia de definir y desarrollar las bases de una eficiente y transparente gestión urbana, mediante el concurso de las instituciones con competencias públicas y privadas. Se trata de producir capacidades de gestión territorial y urbanística con una profunda vocación democrática para emprender políticas, programas, proyectos y acciones urbanas bajo la corresponsabilidad de los actores políticos administrativos, el sector privado, la academia y la sociedad civil, en sus diferentes niveles de actuación consensual sobre la ciudad y el territorio. Todo ello a partir de diversos espacios de encuentro y discusión previstos en las normativas de planificación y ordenamiento urbano territorial y ambiental existentes, buscando conjugar la atención a las necesidades y expectativas en las inversiones y prioridades a través de la actuación municipal, regional, estatal y nacional, para legitimar socialmente las intervenciones urbano-ambientales que se implementen y superar la marcada tendencia de la prominencia de lo público sobre lo privado.

A continuación se hará referencia al listado de normas nacionales relacionadas con el urbanismo, consideradas como las más relevantes. No debe considerarse como un listado exhaustivo, sino como una referencia de rápida consulta. Adicionalmente, es importante revisar la normativa ambiental aplicable (ver Listado de Legislación Ambiental Venezolana en www.planigestion.com) así como también la normativa municipal relacionada.

A. Ordenación del Territorio y Urbanística:

- **Ley Orgánica para la Ordenación del Territorio**, publicada en la Gaceta Oficial N° 3.238 del 11 de agosto de 1983.
- **Ley Orgánica de Ordenación Urbanística**, publicada en la Gaceta Oficial N° 33.868 del 16 de diciembre de 1987.
- Decreto No. 2.945 de fecha 14-10-98, por el cual se dicta el **Plan Nacional de Ordenación del Territorio**. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 36.571 del 30 de Octubre de 1998. (Véase Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 5.277 Extraordinario del 26 de Noviembre de 1998, donde se reimprime por error material del ente emisor).
- Decreto No. 833 de fecha 29-03-90, por el cual se dicta el Reglamento de la **Ley Orgánica de Ordenación Urbanística**. Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 4.175 Extraordinario del 30 de Marzo de 1990.
- **Ley Orgánica del Poder Público Municipal**. Gaceta oficial de la República Bolivariana de Venezuela número ext. 6.015
Caracas, martes 28 de diciembre de 2010. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 38.435 del 12 de Mayo de 2006. Deroga Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.204 del 08 de Junio del 2005; la Ley Orgánica de Régimen Municipal publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 4.109 Extraordinario del 15 de Junio de 1989; y al Decreto N° 1.297 de fecha 22 de Noviembre de 1990, Reglamento Parcial N° 1 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal sobre la Participación Ciudadana.

B. Planificación:

- **Ley Orgánica de Planificación**. Gaceta Oficial N° 5.554, de fecha 13 de Noviembre de 2001.
- **Ley de los Consejos Locales de Planificación Pública**. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 38.591 del 26 de Diciembre de 2006. Deroga Gaceta Oficial N° 37.463, de fecha 12 de Junio de 2002.
- **Ley Orgánica de los Consejos Comunales**. Publicada en **Gaceta Oficial** 39335 el 28 de diciembre de 2009 Se deroga la Ley de los Consejos Comunales publicada en la GO: N° 5.806 Ext. de fecha 10/04/2006 y todas las demás disposiciones legales que colidan con la presente Ley.
- Proyecto de Ley orgánica para la planificación y gestión de la ordenación del territorio.

C. Competencias en Áreas Urbanas.

-Desarrollo Urbano:

- Decreto N° 668 por el cual se dictan las **Normas para el Desarrollo y Control de Urbanizaciones** de fecha 3-07-80. Gaceta Oficial N° 32.019 del 04 de Julio 1980.

- Resolución 151. **Normas para el Equipamiento Urbano del Ministerio de Desarrollo Urbano.** Gaceta Oficial N° 33.289 del 20 de Agosto de 1985.
- **Ley Especial de Regularización Integral de la Tenencia de la Tierra de los Asentamientos Urbanos Populares.** Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 38.475 del 10 de Julio de 2006.

D. Complementarios:

- **Ley de Meteorología e Hidrología Nacional** del 23 de noviembre de 2006. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5833 del 22 de diciembre de 2006.
- **Ley de Geografía, Cartografía y Catastro Nacional** de fecha 27-06-00. Gaceta Oficial N° 37.002 del 28 de Julio de 2000.
- Decreto 1.417 de fecha 31-07-96, por el cual se dictan las **Condiciones Generales de Contratación para la Ejecución de Obras.** Gaceta Oficial N° 5.096 Extraordinario 16 de Septiembre de 1996. (PLANIGESTION, 2007, www.planigestion.com)

Proyecto de Ley orgánica para la planificación y gestión de la ordenación del territorio.

Esta nueva ley conjuga las dos leyes anteriores que regulaban tanto la materia de la ordenación urbanística, como la de la ordenación del territorio. La ley orgánica para la Ordenación del Territorio (1983) preveía el fomento de iniciativas públicas y privadas que estimulasen la participación ciudadana con respecto a la ordenación del territorio (Atr. 3, Ord. 11). Por su parte, la ley Orgánica de Ordenación Urbanística (1987) establecía el sometimiento del plan de desarrollo Urbano Local, a información y consulta publica Art. 38, segundo aparte) y dedica el título VIII capítulo II especial a la participación de la comunidad en la defensa de la Ordenación Urbanística. Sin embargo, ambas leyes fueron derogadas por la Ley Orgánica para la planificación y gestión de la ordenación del territorio, publicada el 1ro de septiembre del 2005, la cual fue una ley que nunca llegó a entrar en vigencia.

Brewer Carías (2007) señala que, en efecto, al sancionarse la Ley orgánica para la Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio, en septiembre del 2005 se dispuso un *vacatio legis*, indicando que entraría “en vigencia transcurridos seis meses, a partir de su publicación en la Gaceta Oficial”, es decir, el 1ro de Marzo del 2006. Sin embargo en esa misma fecha se publicó, otra Ley de Reforma Parcial de ésta, disponiéndose otra *vacatio legis*, nuevamente de seis meses, con lo cual la ley Orgánica debió haber entrado en vigencia el 1ro de septiembre del 2006. Sin embargo de nuevo, en esa misma fecha se

publico otra Ley de reforma Parcial de la ley Orgánica para la Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio (publicada en Gaceta Oficial N° 38.513 de 1/09/2006, N° 5.820 Extraordinario de esa misma fecha), a los efectos de modificar, de nuevo, la fecha de entrada en vigencia de la ley Orgánica, disponiéndose otra nueva vacatio legis, esta vez con indicación precisa de que la Ley Orgánica entraría “en vigencia el 28 de febrero del 2007” (Pág.66, 67). Pero ello nunca ocurrió, pues la Ley Orgánica cuya entrada en vigencia fue tantas veces diferida, fue expresamente derogada por la “Ley Orgánica Derogatoria de la Ley Orgánica para la Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio”, publicada el 27 de febrero del 2007, la cual fue publicada en Gaceta Oficial N° 38.633 del 27/02/2007. En el Artículo 1 de esta nueva Ley se establece, que se deroga la Ley Orgánica para la Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio, sancionada el 15 de Agosto del 2006, y publicada en la Gaceta Oficial de la Republica Bolivariana de Venezuela N° 5.820 Extraordinario de fecha 01 de septiembre del 2006. Siguiendo a Brewer, los objetivos de esa Ley Orgánica que nunca estuvo vigente, en todo caso, era establecer las disposiciones que debían regir el proceso general para la planificación y gestión de la ordenación del territorio, en concordancia con las realidades ecológicas y los principios, criterios, objetivos estratégicos del desarrollo sustentable, que incluyan la participación ciudadana y sirvan de base para la planificación del desarrollo endógeno, económico y social de la Nación.

2.3.3) Algunas realidades urbanas de las Ciudades Venezolanas:

El arquitecto Marco Negrón (2005), establece su teoría, sobre la situación funcional actual y crecimiento de la ciudad venezolana diciendo: “las interpretaciones de la ocupación del espacio venezolano en la segunda mitad del siglo XX han estado basadas sobre tres prejuicios fundamentales:

- El potencial de desarrollo del país ha sido mermado -si no anulado- por el surgimiento de grandes aglomeraciones urbanas succionadoras del potencial de las aglomeraciones menores y el medio rural. Entre esas grandes aglomeraciones destaca la macrocefálica de Caracas, cuyo crecimiento se debe frenar y si es posible revertir.
- La localización de las grandes aglomeraciones (áreas metropolitanas de Caracas, Maracaibo, Valencia, Maracay y Barquisimeto) sobre el arco norte-costero es irracional y crea una situación de fuertes desequilibrios territoriales.
- Esa situación puede ser revertida radicalmente por el voluntarismo estatal, lo cual -por lo regular- se expresa en el establecimiento de políticas de subsidios y exenciones impositivas a las “buenas localizaciones” y penalizaciones a las “malas localizaciones”.

CAPÍTULO II. La Ciudad Hispanoamericana y su funcionalidad

Las bases conceptuales de esta lectura urbana, se encuentran enraizadas en la tesis del colonialismo interno o de la explotación de la “periferia” por el “centro”, la interpretación histórica de los fenómenos de urbanización según la cual, en los países “no industrializados” o “insuficientemente industrializados” las ciudades serían organizaciones improductivas y generadoras de marginalidad (la “urbanización demográfica”) y la confianza en las virtudes de la planificación centralizada y, en contrapartida, la desconfianza en la descentralización y la participación ciudadana”.

Negrón señala la necesidad de un enfoque no convencional el cual debe ser confrontado con una lectura diferente del territorio Venezolano:

- Debe reconocerse la ausencia de ocupación física significativa sobre una buena mitad del territorio venezolano (las tierras al sur del Orinoco).
- No es posible hablar de colonialismo interno en una economía que desde la década de 1930 ha sido dinamizada por una renta petrolera captada en los mercados externos.
- No es cierto que el Área Metropolitana de Caracas configure un caso de “macrocefalia” urbana, como tampoco que esto sea un problema en sí.
- Es un error asimilar la marginalidad “ecológica” presente en todas nuestras ciudades con marginalidad social o económica. Los índices de desempleo más bajos de todo el país corresponden precisamente al Área Metropolitana de Caracas, que genera entre el 18 y el 19 por ciento del Producto Interno Bruto nacional, pero tiene el mayor volumen de “marginales”.
- Particularmente, en un contexto dominado por la globalización y la nueva industrialización, parece evidente que no puede haber desarrollo en ausencia de grandes aglomeraciones urbanas.

La realidad actual refleja que Venezuela es hoy un país de ciudades. De acuerdo al Censo de 1990, para ese año, el 47,96 % de la población vivía en 25 áreas metropolitanas mayores de 100.000 habitantes y el 21,96 % en las 3 mayores de 900.000. Si se consideramos, la población urbana, concentrada en las mismas, esta representa el 57,02 % en las 25 áreas metropolitanas y el 26,11 % en las 3 mayores ciudades. Pero la población urbana total para tal año fue calculada en un 84.1% de la población nacional total. Para una mejor apreciación ver cuadro N° 3 siguiente sobre la población en Venezuela para 1.990.

Con respecto a la proyección de población para el 2005, datos más recientes, calculados a partir del Censo Nacional de Poblacion del 2001, se aprecia que el 88,19 % de la población del país durante dicho año se corresponde con la población Urbana. El 60,87% de la población vivía en las 42 áreas metropolitanas mayores de 100.000 y el 26,99 % en las 3 mayores de

1.300.000. Ello implica un crecimiento importante en la cantidad de ciudades mayores de 100.000 habitantes, reconociendo que el 69,02 % de la población urbana se encuentra en estas 42 áreas metropolitanas.

La marginalidad “ecológica”, es un problema importante en las ciudades venezolanas, alcanzando máxima complejidad en aquellas que presentan topografías más accidentadas. Ella se expresa en la decreciente calidad de los servicios urbanos básicos y las dificultades para su dotación, densidades excesivamente altas, segregación física del resto de la ciudad e inseguridad en todos sus aspectos, siendo otra causa fundamental para ello el que estén asociadas a actuaciones urbanísticas erradas, aunque estén pobladas por ciudadanos que en su inmensa mayoría han revelado una enorme inventiva y tenacidad para lograr un lugar en la aglomeración urbana y progresar dentro de ella pese a las adversas condiciones que han debido y deben enfrentar. Su participación es esencial a la hora de formular soluciones.

CUADRO Nº 3 - POBLACION RURAL Y POBLACION URBANA EN VENEZUELA PARA 1990

población total en Venezuela censo 1990:	18.104.143	habitantes	
total de población Urbana en Venezuela, Censo 1990:	84,1	% =	15.225.584 hab
total de población Rural en Venezuela, Censo 1990:	15,9	% =	2.878.559 hab

Nº	ciudad	poblacion	%	%	% Pobl. Urbana	Pobl. Urb. %
1	caracas	1.822.465	10,07	21,96	26,11	65,15
2	maracaibo	1.249.670	6,90			
3	valencia	903.621	4,99			
4	barquisimeto	625.450	3,45			
5	ciudad guayana	453.047	2,50	26,00	30,91	
6	maracay	354.196	1,96			
7	petare	338.417	1,87			
8	ciudad bolivar	225.340	1,24			
9	barcelona	221.792	1,23			
10	san cristobal	220.675	1,22			
11	cumana	212.432	1,17			
12	maturin	206.654	1,14			
13	baruta	182.941	1,01			
14	turmero	174.280	0,96			
15	merida	170.902	0,94			
16	cabimas	165.755	0,92			
17	puert la cruz	155.731	0,86			
18	barinas	153.630	0,85			
19	los teques	140.617	0,78			
20	guarenas	134.158	0,74			
21	puerto cabello	128.825	0,71			
22	coro	124.506	0,69			
23	acarigua	116.551	0,64			
24	guacara	100.768	0,56			
25	catia la mar	100.104	0,55			
26	el tigre	93.229	0,51	6,83	8,13	
27	carupano	92.333	0,51			
28	el limon	90.030	0,50			
29	santa teresa del tuy	88.865	0,49			
30	punto fijo	88.681	0,49			
31	guanare	84.924	0,47			
32	calabozo	79.578	0,44			
33	guatire	78.010	0,43			
34	ocumare del tuy	76.880	0,42			
35	cagua	73.565	0,41			
36	mariara	69.404	0,38			
37	cua	62.836	0,35			
38	anaco	61.386	0,34			
39	charallave	54.939	0,30			
40	palo negro	50.718	0,28			
41	cabudare	49.790	0,28			
42	ejido	41.924	0,23			
	TOTALES	9.919.619	54,79	54,79		

FUENTE: ELABORACION PROPIA (DATOS OCEI-CENSO 1990)

CAPÍTULO II. La Ciudad Hispanoamericana y su funcionalidad

CUADRO Nº 5 - POBLACION RURAL Y POBLACION URBANA EN VENEZUELA ESTIMADA PARA EL 2005

población total en Venezuela estimada para el 2005:	26.577.423	habitantes	
total de población Urbana en Venezuela, estimada para el 2005	88,19	% =	23.438.629 hab
total de población Rural en Venezuela, estimada para el 2005	11,81	% =	3.138.794 hab

Nº	ciudad	población	%	%	% Pobl. Urbana	Pobl. Urb. %
1	caracas	3.723.728	14,01	26,99	30,60	69,02
2	maracaibo	2.063.461	7,76			
3	valencia	1.385.202	5,21			
4	barquisimeto	809.564	3,05			
5	ciudad guayana	746.606	2,81			
6	barcelona	424.819	1,60			
7	maturín	410.967	1,55			
8	maracay	395.412	1,49			
9	petare	365.959	1,38			
10	turmero	344.746	1,30			
11	ciudad bolívar	291.170	1,10			
12	barinas	284.305	1,07			
13	santa teresa del tuy	279.424	1,05			
14	cumana	257.821	0,97			
15	san cristobal	246.620	0,93			
16	baruta	244.216	0,92			
17	puert la cruz	218.228	0,82			
18	merida	215.289	0,81			
19	cabimas	200.859	0,76			
20	coro	195.246	0,73			
21	guatire	192.291	0,72			
22	cua	182.925	0,69			
23	guarenas	181.657	0,68	33,88	38,42	
24	los teques	173.749	0,65			
25	ocumare del tuy	166.112	0,63			
26	puerto cabello	163.886	0,62			
27	guacara	151.788	0,57			
28	el tigre	151.011	0,57			
29	el limon	148.270	0,56			
30	acarigua	143.739	0,54			
31	punto fijo	131.013	0,49			
32	cabudare	131.013	0,49			
33	charallave	129.213	0,49			
34	palo negro	128.895	0,48			
35	cagua	119.052	0,45			
36	anaco	117.605	0,44			
37	calabozo	117.148	0,44			
38	guanare	112.315	0,42			
39	carupano	112.102	0,42			
40	ejido	107.056	0,40			
41	catia la mar	106.850	0,40			
42	mariara	105.511	0,40			
TOTALES		16.176.843	60,87	60,87		

FUENTE: ELABORACION PROPIA (DATOS OCEI-CENSO 2000)

2.4) La multicentralidad urbana en la ciudad de hoy.



(Imagen. 14) Tráfico automotor en Caracas, Distrito Capital. El tráfico es considerado como uno de los problemas locales y regionales que más preocupan a los ciudadanos.

Fuente: <http://dgalotodo.blogspot.com/>

En análisis urbanos actuales realizados por diversos autores en la actualidad en torno a la temática de la multicentralidad, se puede decir que dicha tendencia puede ser pensada tanto como una problemática, o como una estrategia de planificación urbana. Así se tiene que la fase actual de transición de las ciudades latinoamericanas “bajo el impulso de una nueva etapa de modernización capitalista- lleva a identificar determinados procesos de transformación urbana: en la estructura, el funcionamiento institucional y las relaciones sociales que se dan hoy día en las metrópolis de nuestra región. De este modo, se ha gestado un cambio en la “condición urbana” de nuestras ciudades, esto es, la proliferación de espacios de flujo por sobre los lugares tradicionales de construcción de experiencias, trayendo como consecuencia la división de la ciudad entre la hipermovilidad el estancamiento”. (Link, 2008)

Estos procesos de transformación de la condición urbana de nuestras ciudades tienen múltiples dimensiones, causas y consecuencias, siendo quizás una de las más problemáticas la configuración de una nueva cuestión social urbana, caracterizada por el aislamiento social de los más pobres en

territorio que no logran integrarse y que quedan excluidos de las nuevas dinámicas de la ciudad. En este sentido, si bien la cara visible del proceso de crecimiento urbano, experimentado bajo los efectos de la globalización en América Latina, ha sido principalmente la tendencia creciente hacia una metropolización expandida y policéntrica, la suburbanización de las periferias, así como la pérdida de importancia de los centros históricos y el acoplamiento de pequeños pueblos cercanos en el proceso de crecimiento de la ciudad, es preciso señalar también que existe un efecto colateral no deseado de la forma en que se ha asumido el crecimiento actual de nuestras ciudades. Este apunta, principalmente, al surgimiento y acentuación de procesos de fragmentación social y urbana, mucho más difíciles de observar, pero que van socavando la posibilidad de una vida urbana de intercambio y encuentro con el otro, precisamente, la característica fundamental de las relaciones sociales en la ciudad.

Felipe Link pretende analizar el paso desde un crecimiento urbano metropolitano caracterizado fuertemente por la llamada policentralidad, hacia un proceso de fragmentación urbana y social que cambia, de cierta manera, el carácter inocuo de los análisis sobre metropolización y que se constituye en uno de los principales dilemas de la ciudad actual.

Por otro lado, Catherine Paquete (2007) expresa en su texto Comercio y planificación urbana: las nuevas grandes centralidades comerciales en los planes de desarrollo urbano de la ciudad de México “que a lo largo de las últimas dos décadas, los *malls*, *shopping centers* o simplemente centros comerciales han dado lugar a la consolidación de nuevas centralidades cuyo poder estructurante es innegable. Y se han impuesto en los modos de vida de un gran número de ciudadanos –no sólo como lugares de consumo, sino también como nuevos espacios públicos urbanos. Esa última evolución está dando lugar a debates muy relevantes, los cuales merecen todavía ser profundizados”.

La importancia del trabajo de Paquete es que resalta la noción de centralidad, ocupando un lugar clave en la planeación urbana, como herramienta privilegiada de ordenamiento territorial. Asimismo, resalta el hecho de analizar ¿cuál ha sido la postura de los planificadores urbanos frente a la aparición y la consolidación de los grandes centros comerciales? ¿Cómo se han abordado esas nuevas centralidades ante todo desarrolladas a iniciativa del capital privado? Estas preguntas resultan ser de gran interés para entender cómo se está dando la planeación urbana en la actualidad y cómo ésta ha evolucionado o no frente a la transformación del contexto de producción de lo urbano. Asimismo, se ilustra de modo más general cuál es la complejidad de la relación entre público y privado en la gestión urbana.

2.5) Conclusiones.

La fundación de las ciudades latinoamericanas estuvo determinada fundamentalmente por la expansión y control absoluto de los territorios conquistados. Se caracterizan por estar concebidas (salvo algunas ciudades en particular) bajo un mismo patrón reticular, con una Plaza mayor en su centro. Sin embargo su crecimiento y evolución se estableció de acuerdo a las actividades, dinámicas y accidentes geográficos generados en cada una.

Se ha podido apreciar a través de la historia, que la Ciudad es el fiel reflejo de la cultura del hombre, ya sea planificada o no, siempre va a manifestarse, a evolucionar o desarrollarse de acuerdo a la situación (política, económica y social) presente en un momento histórico determinado, y a los valores (éticos, morales) intrínsecos en la naturaleza humana, y que son consecuencia de la experiencia que los ha precedido.

CAPÍTULO II. La Ciudad Hispanoamericana y su funcionalidad

En Venezuela se encuentran ciudades: Portuarias, Industriales, Petroleras, Administrativas, Comerciales, Dormitorio, sin especialización aparente, etcétera. Todas se caracterizan por una tasa de crecimiento variable, determinada por periodos de auge o apogeo. Con múltiples problemas, como la marginalidad ecológica, alcanzando máxima complejidad en aquellas que presentan topografías más accidentadas, expresándose en la insuficiencia de servicios urbanos básicos y las dificultades para su dotación, densidades excesivamente altas, segregación física del resto de la ciudad e inseguridad en todos sus aspectos.

El Estado venezolano en sus diferentes ámbitos de atención, debe mantener y mejorar su rol de controlador del desarrollo urbano, haciendo respetar y respetando las normas que se generan en su seno. Así mismo, debe rescatar la discrecionalidad técnica en sus actuaciones y responsabilizarse de promover la actuación gerencial en sus cuadros profesionales. Debe retomar su responsabilidad en los procesos de desarrollo urbano y habilitación de tierras; debe realizar las grandes inversiones en infraestructura a fin de dirigir el desarrollo urbano hacia las áreas más adecuadas y previstas en los planes urbanísticos, de forma tal que las inversiones de los particulares sean orientadas según las estrategias de desarrollo planteadas. Y comprometerse a reasumir y realzar el valor de la ciudad, a través de una gerencia que lo permita, ya que sin cultura urbana el problema de la habilitación se hace más grave y más complejo. La ciudad no es solamente un problema de gerencia, es un hecho político y económico que se enmarca dentro de un contexto cultural, y sus problemas deben ser abordados a la luz de este concepto.

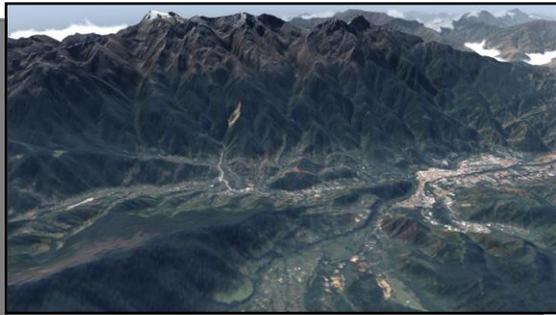
Se debe apostar por la multicentralidad, por la consolidación de ciudades polinucleares, en las que existan múltiples focos de atracción, lo suficientemente bien localizados para que estén cercanos a las demandas y, amplios en dinámicas, atractivos, diversos y democráticos, para que la diversidad sea un valor, y se reivindique el espacio para todos, en lugar del espacio para nadie. En este sentido, se debe abogar por la recuperación del espacio público, actual y la proliferación de nuevos espacios públicos adecuados a las nuevas condiciones socio cultural actual, sin menospreciar las tradicionales como puntos de encuentro y de reunión, siempre en procura de una mejor calidad de vida para cada uno de los habitantes.

CAPÍTULO III. MÉRIDA COMO CIUDAD CENTRALIZADA.

3.1) Orígenes de la conformación de la ciudad.

Al hablar de los primeros pobladores de Mérida o del inicio de la conformación física evolutiva de la ciudad, llama poderosamente la atención que poco se menciona la existencia de asentamientos indígenas en la meseta donde hoy está ubicada la ciudad.

Según el planteamiento de varios investigadores –Aranguren, Antúnez, Rivas, Suárez, León y Lara(2005) es importante considerar cuatro autores quienes desde su propia perspectiva y contexto histórico social, realizaron estudios específicos en el territorio ocupado por el actual Estado Mérida, fundamentados –a su vez- en la etnografía, etnología, antropología y arqueología sobre la historia de Mérida. Dichos autores son el Dr. Julio César Salas, Tulio Febres Cordero, José Ignacio Lares y la profesora Jacqueline Clarac de Briceño.



(Image, 15) Foto Satelital de la Cuidad de Mérida
Fuente: cortesía de Infogeo.

El Dr. Julio César Salas (1997) expone desde la perspectiva etnográfica, que “los primeros pobladores de Mérida fueron los indios Mucus -también denominados Chamas (nombre convencional del río en cuya cuenca estaban ubicadas algunas etnias que poseían toponímicamente en común la radical Mucu). Los asentamientos de esta zona se clasifican en: Mucuchíes, Mucujunes, Mucaquetáes, Mucarias, Mucusiriés, Mucuticúas, Mucumbáes, Mucusquis, Mucuunes, Mucutiés, Mucuñoques, Mucubaches, Mucu-randáes, Tabayes, Tateyes, Escagueyes, Chichuyes, Gaques, Jajíes. Estos indígenas se caracterizaban por ser agricultores de costumbres sedentarias. Al mismo tiempo, el Dr. Salas plantea la existencia de otras comunidades llamadas Timotes – ubicadas en el Estado Mérida- siendo su principal pueblo Mucurujun, el cual presentaba las mismas características que los Mucu-Chamas”. (1997)

En la perspectiva etnográfica del mismo autor, también destaca el trabajo de Tulio Febres Cordero,(1941) quien plantea que los primeros pobladores de la región fueron los Mucuchíes, Escagueyes y Tabayes; quienes se ubicaban en los márgenes de Santo Domingo y las riberas del río Chama.

José Ignacio Lares (1907) informa que los habitantes de la Cordillera de Los Andes venezolanos eran los Timotes quienes integraban varias agrupaciones, destacando la referencia a los Tatuéis que ocupaban la actual geografía merideña.

La profesora Jacqueline Clarac de Briceño(2003) tiene un planteamiento distinto basado en reconstrucciones históricas realizadas con la metodología antropológica, arqueológica y etnológica que dieron como resultado para la Cordillera de Mérida el nombre particular de grupo étnico *Thakuwa* o *Tha-K-Uwa* que significa “gente mayor o gente hacia atrás”.

Tal como lo describe la historia, la ciudad de Mérida fue fundada el 9 de octubre de 1558 por el capitán español Juan Rodríguez Suárez junto a un grupo de 59-70 soldados en la actual población de San Juan de Lagunillas, a raíz de una comisión que le fue dada por el Cabildo de Pamplona para buscar solamente minas en territorios andinos. Éste sería su punto de iniciación para la fundación de la ciudad de Mérida. En 1559 -un año más tarde- la ciudad es trasladada al actual sector de La Parroquia, bautizada en aquél entonces como “La ranchería vieja” por el mismo capitán Rodríguez Suárez http://webdelprofesor.ula.ve/ciencias/lico/Libros/Visitanmerida/La_parroquia.pdf.

Finalmente, Mérida ocupó su actual posición en la meseta de "Tatuy" (en el valle medio del río Chama) por Juan de Maldonado, quién actuó con poderes especiales otorgados por la Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá.

La llegada de los españoles a la Sierra Nevada de Mérida en busca de metales preciosos, estuvo marcada por enfrentamientos con aborígenes que opusieron resistencia. El autóctono vio al español como al invasor, el enemigo que quería despojarlo de sus pertenencias, de sus tierras, de sus creencias y que a la vez sembró violencia y muerte en el territorio ocupado desde tiempos ancestrales. Sobre este punto, la profesora Jacqueline Clarac de Briceño expresa:

Mientras la historiografía tradicional venezolana presenta al indígena andino, al momento del “encuentro” como un personaje pasivo que no opuso ningún tipo de resistencia a la invasión española, la tradición oral andina, las crónicas y documentos de archivo nos dan una versión opuesta: desde el mismo instante que el indígena se percató de la presencia española se opuso a esta, lo que generó una resistencia armada, convirtiéndose en un desesperado defensor de sus tierras, bienes, cultura y libertad. (Citado por Aranguren, Antúnez, Rivas, Suárez, León y Lara, 2005, p.130)

A partir de la referencia histórica de los asentamientos prehispánicos, se puede considerar una génesis poblacional que no puede seguir obviándose en el estudio de la formación originaria, ni en el posterior desarrollo de la urbe. (Ob.cit, p. 128-130)

Es importante destacar que durante la Colonia el crecimiento de la ciudad era lento, los traslados a América eran posibles sólo con la autorización del Rey de España por lo cual la inmigración era casi imposible. A principios del siglo XVII la población de

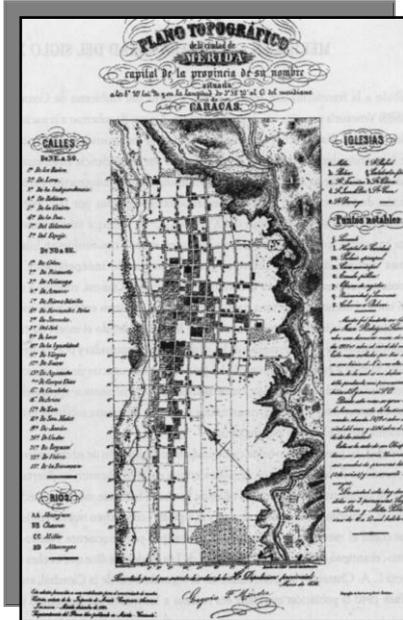


(Imagen, 16) Foto Aérea de la Ciudad de Mérida
Fuente: Merida Preciosa.com

la ciudad alcanzaba cerca de 3.300 aborígenes y unas 150 familias de origen español, cifra que para mitad del siglo XVIII, aumentaría a más de 2.000 ciudadanos de origen español y otros miles más aborígenes.

En 1628 los padres jesuitas abren un colegio en la ciudad, el mismo funciona excelentemente por casi un siglo y medio hasta que los Jesuitas son expulsados de América en 1767 por orden del rey de España, Carlos III. En 1778 la ciudad fue elevada a sede Episcopal por el Papa Pío VI ante la petición que hiciera el monarca de España. Se nombra a Fray Juan Ramos de Lora como Obispo de la nueva Diócesis, el nuevo Obispo llega a la ciudad en 1785 procedente de México, luego de ver los problemas que presenta la región, decide crear, sin permiso real, el Seminario de San Buenaventura el 29 de marzo de 1785 a fin de dar educación eclesiástica y de lengua latina a los jóvenes de la ciudad. El Seminario sería más tarde, la base de la Universidad de Los Andes. <http://www.merida24.com/Historia.htm>

El llamado “Casco Histórico Central de Mérida” constituye -desde la fundación de la ciudad de Mérida- la estructura física urbana originaria y desde la cual la ciudad experimentó su expansión, permitiendo la configuración de una ciudad con un plano de damero.



(Imagen, 17) Trazado colonial del plano de 1856. Plano patrimonial de Mérida, que albergó el crecimiento del poblado hasta la década de los 40. Foto cortesía de “Infogeo” del “Programa de AndesTropicales”).

Parte de este Casco Central es testimonio de una tipología urbana que prevaleció en la fundación de ciudades durante la Colonia –desde México hasta Argentina- donde el elemento urbano fundamental de la ciudad latinoamericana fue la plaza. Este objeto real y simbólico cumple una doble función: servir de punto generador del esquema vial y actuar como sede de las instituciones civiles y eclesiásticas, acogiendo los edificios más significativos de ambos poderes: Palacio de Gobierno, Cabildo, Catedral o Palacio Arzobispal, según sea la función administrativa, política, cultural y religiosa de la ciudad y estableciendo una funcionalidad urbana concéntrica. En torno a ella se concentraba el mayor porcentaje de población representada por los conquistadores o nuevos pobladores.

“La plaza actuaba en la Colonia con un significado permanente en el tiempo –como escenario de la vida pública en la cual se desarrollaban o confluían los acontecimientos más importantes como la toma de posesión de las autoridades, celebraciones religiosas, mercados, fiestas o concentraciones de la población con motivo de las quejas o del apoyo a las más variadas situaciones.

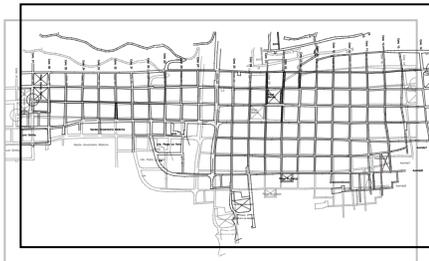
La fundación de la ciudad Santiago de los Caballeros de Mérida -representada en este casco central- surgió como un punto de apoyo para la apropiación del territorio y para la fundación de nuevas ciudades (La Grita, San Cristóbal, Barinas, Pedraza, Gibraltar), constituyéndose así como centro de conquista y colonización de las nuevas tierras incorporadas al nuevo Reino de

Granada". (Aranguren, Antúnez, Rivas, Suárez, León y Lara, p. 135-136)

3.2) La conformación urbana actual de Mérida.

Por encontrarse sobre una meseta o terraza, en un pequeño valle, ocupando un área de unos 10 a 15 km de longitud por 1 a 3 km de ancho, la ciudad actualmente carece de espacio adicional para el desarrollo urbano. Su área poligonal, sin embargo, ocupa unos 60 km², de los cuales al menos 25 km² son ocupados por la ciudad, y el resto por las zonas protectoras como consecuencia de algunos accidentes geográficos, tales como taludes o montañas y vegas de ríos.

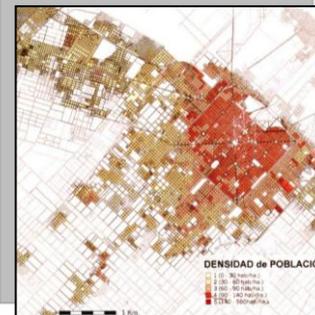
A causa de esto, la ciudad se muestra poco articulada por lo que se ocasionan altos problemas de movilidad. La morfología del Centro o "*Casco Histórico*" es de estilo colonial español, trazado por 8 avenidas principales de sentido este - oeste y 40 calles de sentido norte - sur, creando cuadrículas, manzanas o cuadras de aproximadamente 80 m por lado. A continuación imágenes de algunos ejemplos de ciudad con trazado de damero .Fuente: Bellet, Carmen. Llop, Josep María. *Ciudades intermedias. Perfiles y pautas*. 2003



(Imagen, 18) Casco histórico de Mérida, Trazado urbano en cuadrícula



(Imagen, 19) Buga Colombia



(Imagen, 20) La Plata Argentina

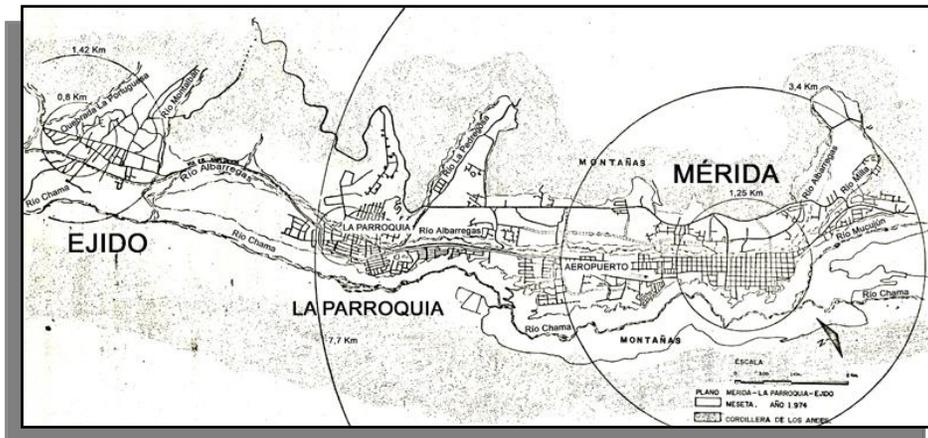


(Imagen, 21) El Salto Uruguay

La ciudad, en tiempos pasados, se caracterizó por tener una de las brechas menos acusadas entre clases socio-económicas, y por su mejor calidad de vida. Sin embargo, recientemente, debido a la situación económica que ha enfrentado el país, se ha observado un mayor crecimiento de las barriadas en los cerros o linderos de la ciudad, sobre áreas de gran valor ambiental pero de alta fragilidad para los usos urbanos.

La zona suroeste de la ciudad, antiguamente sede de grandes haciendas productoras de caña de azúcar, desde hace algunas décadas ha dado paso a los grandes desarrollos urbanos, en su mayoría de tipo residencial unifamiliar, llegando hasta el punto de unirse espacialmente con la ciudad de Ejido (Capital del Municipio Campo Elías), conformando desde 1980 un área metropolitana. Ambas ciudades se encuentran ligadas por una extensa avenida que va desde las inmediaciones del centro de la ciudad de Mérida hasta los límites de la ciudad de Ejido, la cual tiene junto con ella, la vía del sistema de transporte masivo Trolebús. Ya al extremo oeste -justo donde se encuentra el patio de talleres del Sistema Trolebús- esta vía vuelve a convertirse en la carretera trasandina que la une con otros sectores hacia el sur del estado Mérida -y conduce hasta la ciudad de El Vigía- uniendo así al área metropolitana de Mérida.

Pese al limitado espacio físico para el desarrollo, Mérida posee el mayor índice de áreas verdes por habitante de Venezuela, gracias a sus numerosas plazas y parques públicos, destacándose entre éstos el Parque Metropolitano Albarregas, que si bien no tiene un alto índice de desarrollo recreacional, cumple funciones ambientales altamente importantes para la ciudad. Distintas propuestas se llevan a cabo por la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Los Andes para aumentar considerablemente la asignación de áreas preservadas del desarrollo edilicio, incrementando de este modo el índice de áreas verdes por habitante y reduciendo el impacto ambiental del crecimiento demográfico. A principios del siglo XX en la ciudad sólo eran reconocidos dos sectores, uno de ellos era el Casco Central. Éste se ubicaba en la *Banda Oriental* de la meseta, la cual se dividía a su vez en distintas zonas, identificadas en concordancia con el nombre de la plaza que albergaban. El otro sector de la ciudad se situaba al otro lado del río Albarregas, en la *Banda Occidental*, se le conocía como *La Otra Banda*, en esta se ubicaban las tierras agrícolas productivas, con segundos hogares de la clase económica más favorecida.



Imagen, 22. (Círculo del centro del plano urbano, para 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 planos urbanos de las décadas de los 60, 70 y 80 dotaron al área Metropolitana de una red vial sin una descentralización adecuada. Fuente : realizado Por Arq. Luis Jugo B.

El auge petrolero, la inmigración y otros aspectos notables- hicieron que nuevos sectores se fueron conformando progresivamente con el paso de los años, primero hacia La Otra Banda y luego hacia La Parroquia. Por la falta de terrenos aptos y la búsqueda de zonas más tranquilas, durante los últimos años se han creado asentamientos en sectores alejados del centro urbano. Sobre el margen izquierdo del río Chama, entre el Parque Nacional Sierra Nevada y la terraza Tatuy (donde surgió y se desarrolló Mérida)^C. Igualmente han proliferado poblamientos en las zonas protectoras vecinas, así como en las ciudades de Ejido y Tabay, las cuales se han ido consolidando como “dormitorios” de la ciudad capital, conformando entre las tres: la nueva área metropolitana de Mérida.

3.3) Rasgos funcionales generales de la ciudad de Mérida.

Los rasgos y conflictos de la actual funcionalidad de Mérida tienen sus antecedentes, fundamentalmente asociados a la tipología de ciudades de montaña los cuales han sido señalados en investigaciones de diversos autores. La autora Anne Bride-



(Imagen,23) 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 redes hidrográfica **Fuente:** Arq. Luis jugo B.

Collin Delavaud en su artículo Crecimiento urbano y vulnerabilidad forzada en las ciudades de los países andinos, (1997) hace una valiosa colaboración sobre los conflictos presentados en la evolución de las ciudades montañosas andinas, que refleja claramente el fenómeno ocurrido en la ciudad de Mérida. Bride-Collin ha señalado “que durante las últimas décadas, el crecimiento explosivo de la población y del espacio construido de las ciudades andinas ha dejado miles y miles de personas en situación de vulnerabilidad “forzada”.

Según dicha investigadora, “la carencia de espacios urbanizables para los migrantes y residentes de pocos recursos, ha ocasionado la dispersión de las viviendas en sitios difíciles con pendientes excesivas y sobre zonas inundables”. Es necesario estar consciente que reducir los riesgos es una obra a largo plazo, casi imposible con las herramientas jurídicas existentes, la especulación y la débil capacidad de las autoridades urbanas de estas décadas. Si se

^C Originándose una prliferación segmentada de poblamientos lineales en permanente crecimiento, sobre espacios discontinuos, que han producido una “tercera banda urbana” de precaria consolidación y alta dependencia de la ciudad tradicional y con muy bajos niveles de conectividad con respecto a la misma.

fortalecieron los municipios se podrá modificar el control sobre el suelo y prevenir los riesgos.

Los países andinos y la mayoría de los de América Latina, han experimentado una urbanización intensa y sin precedentes en la segunda mitad del siglo XX. Los nuevos espacios construidos forman parte del suelo urbano y no cesan de presentar problemas de seguridad por el tipo de construcciones, las actividades y sobre todo la vulnerabilidad de los lugares urbanos, ocasionando riesgos naturales y tecnológicos.

La demanda de espacio urbano se efectúa naturalmente en las ciudades mejor localizadas dentro del tejido urbano y en particular, dentro de las capitales las cuales son más atractivas por sus posibilidades de empleo y acceso al equipamiento social. Así, las capitales son las primeras víctimas de la ola urbana. Los estudios sobre las migraciones rurales han demostrado que la llegada es directa a la gran ciudad sin pasar por etapas urbanas intermedias, como serían las pequeñas ciudades regionales.

Las ciudades de hoy son prácticamente nuevas, es decir que los espacios construidos después de 1950 son más vastos que aquellos construidos en siglos anteriores. Actualmente los estudios sobre las migraciones deben actualizarse enfocándose sobre la movilidad Inter-sectores, Inter-colonia e internacional.

Las consecuencias sobre el tejido urbano se traducen por una expansión desmedida, pero también por la presencia de numerosos espacios vacíos. Actualmente la densificación se impone ella misma con una verticalización dentro de los centros de negocios, así como en algunos sectores residenciales de clase alta, mientras que los lotes de los sectores populares se dividen para recibir a numerosos demandantes. Así, tres o cuatro familias pueden vivir en un espacio previsto para uno. Esta alta densidad es la causa de un principio de degradación, incluso de condiciones insalubres dentro de los barrios populares periféricos apenas en consolidación.

Se ha propiciado un dejar-hacer institucional que permite la instalación azarosa, pero siempre lo más cercano posible del tejido urbano existente, incluso asumiendo decisiones contradictorias, puesto que las construcciones se instalan en todos los terrenos: en pendientes, vegas y planicies de inundación o sobre fallas geológicas, etcétera. En el momento en que todos los espacios estén ocupados, entonces el movimiento se realizará hacia sectores más lejanos.

Los sitios preferidos para la expansión urbana son por supuesto las zonas planas, las pendientes suaves con buen drenaje y las vertientes expuestas al sol. Sin embargo este tipo de sectores no son construidos siempre en primer lugar o en muchas ciudades de montaña ya edificadas.

Las zonas urbanas ofrecen una forma fragmentada de la superficie construida en varios espacios vacíos y zonas de muy baja densidad en los sectores periféricos. Por otro lado, las zonas periurbanas ofrecen tejidos urbanos dispersos en los diferentes espacios no construidos, rurales o naturales.

Los precios bajos de los terrenos y la búsqueda de la proximidad del núcleo central dirige el crecimiento urbano, puesto que para la mayoría de los candidatos a la ciudad se viene a buscar servicios, con acceso a la escuela, a la salud y a la esperanza de un empleo con salario.

Los invasores de tierra han sorprendido en un primer momento a las autoridades, quienes han intentado actuar, pero de una manera tan débil que se ha vuelto dentro de ciertas ciudades, un proceso de producción del espacio urbano admitido poco a poco por las mismas autoridades agobiadas e incapaces de ofrecer otras soluciones. (El 13 de agosto de 2009, se aprobó en La Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, el Artículo 33, de la ley de tierras urbanas, “La comunidad organizada del lugar donde se encuentre ubicada la tierra urbana, cuestionada, podrán actuar como custodio de las tierras en proceso y las que hayan sido declaradas sin uso, a fin de asegurar el bien de posibles invasiones. En ningún caso podrán los custodios ocupar estas tierras” publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, Años 199º de la Independencia y 150º de la Federación). <http://www.venelogia.com/uploads/PDF/ley-de-tierras-urbanasexpropiaciones.pdf> (mayo 2010)

El acceso al suelo y a la vivienda en la ciudad se ha vuelto un derecho, una condición de sobrevivencia. La verdadera crisis es la magnitud del fenómeno. Estas miles de personas nacidas en la ciudad en búsqueda de un espacio para construir, se han vuelto sin saberlo, en los actores de su propia vulnerabilidad.

Las prácticas inmobiliarias de los últimos años explican la situación actual donde cada una ha intentado encontrar su interés inmediato sin preocuparse de las consecuencias en el futuro.

Para las arquitectos Morella Briceño, Beatriz Gil y Luz Gómez “desde mediados del siglo XX la ciudad de Mérida y su territorio vecino han experimentado un crecimiento desmesurado, no acorde con su capacidad de ofertar servicios, equipamiento y vialidad, entre otros. Así, la forma de ocupación del territorio ha generado formas urbanas carentes del sentido social para el cual deberían haber sido creadas; el espacio está lleno de abusos, usos en ocasiones innecesarios o mal localizados, fracturas entre lo público, lo privado, lo productivo y los vacíos urbanos, que han contribuido a la desarticulación de las partes de la ciudad y su territorio”. (2008, p.48)

Los sociólogos Carmen García, Luz Pargas y Oscar Aguilera se han encargado de realizar estudios sobre la violencia en Mérida. Ellos inician su análisis a partir de la situación en el Área Metropolitana de Mérida (AMM), manifestando para 1994

En ella se concentra el 41.7% de la población estatal, el 38% del empleo, el 70% y 51% de los establecimientos y empleos de la pequeña y mediana industria respectivamente y el 53% de la población empleada en el sector comercio y servicios. Además, el 85% de la capacidad turística receptiva instalada y cerca del 80% de la infraestructura médico asistencial y educacional existente. Esta concentración se convierte en un problema significativo debido a que la capital se encuentra en un estrecho valle entre montañas y

ríos, lo que ha generado una linealidad morfológica-funcional, que exige repetidamente grandes recaudos longitudinales para alcanzar las accesibilidades, en razón de las precarias oportunidades de conexión transversal convencional. Dado su crecimiento en las últimas dos décadas, sus áreas de expansión urbana se han agotado y Mérida se ubica actualmente en una situación potencialmente generadora de violencia, ya que la ciudad para crecer ha venido ocupando espacios aledaños de fragilidad ecológica, uso agrícola y zonas protectoras como las cuencas de los ríos Mucujún, Albarregas y Chama. p.113

El 87% del territorio del estado Mérida está definido por el Ministerio del Poder Popular para el Ambiente (anteriormente conocido como MARNR) como área bajo régimen de administración especial (ABRAE) Esto implica un conjunto de limitaciones y restricciones tanto para su ocupación no siempre respetado, antes bien transgredidos continuamente por las practicas permisivas y ambiguas del Estado en todos sus niveles (nacional, estatal y local).

Mérida presenta una alta potencialidad de conflictos de uso como los derivados de la preservación de las cuencas para producción de agua versus los desarrollos hoteleros, la ganadería de altura y la “urbanización” por parte de los sectores con poder económico y político tanto estatales como nacionales.

La violencia se manifiesta también en los cambios de uso social del espacio que lleva aparejada la destrucción del patrimonio cultural y arquitectónico tradicional. Si bien es cierto que los efectos destructores de los terremotos fueron acabando con la arquitectura colonial, también es cierto que lo poco que ha quedado del siglo XIX, ha sufrido los embates de los constructores privados y del propio Estado que, en su afán supuestamente modernizador, desarrollan construcciones que rompen con la armonía que mantuvo la arquitectura tradicional andina con su paisaje natural. Otra fuente latente de violencia la constituye, la cada vez más deficiente, prestación de servicios públicos: el agua, el transporte público, el aseo urbano y domiciliario, que junto con la actual prestación del servicio eléctrico, atentan continuamente en contra de la calidad de vida de los ciudadanos, tanto por la calidad del servicio mismo, como por la localización, horarios y actuaciones asociadas.

3.3.1) Ámbito central como lugar de conflictos.

El acelerado crecimiento de la ciudad, ha traído consigo una serie de problemas de tipo urbano que se acrecientan en su cercanía con el casco central de la ciudad, donde se concentran las principales actividades administrativas, comerciales y sociales. Al corresponderse en su funcionamiento y morfología con una zona de actividad múltiple, de alto nivel de concentración, entre estos problemas se pueden mencionar diversos tipos de congestionamientos y algunas problemáticas generadas por intervenciones urbanas.

A. Circunstancias del congestionamiento de la ciudad de Mérida.

Los provocados por el congestionamiento exacerbado que presenta el casco central de la ciudad de Mérida, el cual tiene su raíz en una serie de circunstancias a saber:

-La centralidad de diversas actividades: La mayoría de las actividades gubernamentales, comerciales y financieras y culturales, se realizan en el centro de la ciudad, al estar las sedes principales de las mismas localizadas en forma centralizada, así como las sedes únicas de carácter comercial que hacen de este sector un verdadero caos que se evidencia aún más en horas pico y días feriados. Todo esto genera grandes flujos de personas hacia este punto específico de la ciudad, en forma concéntrica y pendular, cuatro veces al día.

-Convergencia del transporte público al centro de la ciudad: El servicio de transporte público, ya insuficiente y obsoleto para la ciudad, en su mayoría confluye al centro a través de canales de tránsito de baja capacidad, escaso mantenimiento y alta demanda deparadas adecuadas para este sistema, contribuyendo a obstruir el flujo vehicular a toda hora del día. La amplia flota de taxis, como complemento al insuficiente transporte colectivo, aumenta el conflicto.

-Exagerado aumento en el parque automotor: La inexistencia de un moderno y eficiente transporte colectivo ha venido incrementado el número de vehículos privados en el Área Metropolitana de la ciudad de Mérida. Según estadísticas de Instituto Nacional del Transporte Terrestre para el año 2009, la ciudad de Mérida contaba con un parque automotor de aproximadamente 50.000 vehículos, equivalente a un automóvil por cada cinco personas, índice que -según los estándares modernos- ubican a Mérida por encima de las demás ciudades de Venezuela, y de otras, como Madrid, Barcelona, Buenos Aires, Bogotá, por mencionar algunas de las ciudades más congestionadas de América Latina y del mundo.

-Falta de estacionamientos tanto públicos como privados: Aunado al gran número de vehículos, se suma la casi inexistencia de estacionamientos, tanto públicos como privados en el casco central de la ciudad, lo que origina la utilización de una gran parte de la superficie de las calles como estacionamientos paralelos, dando como resultado una menor fluidez del tránsito, en vías de baja capacidad para la demanda creciente existente.

-Falta de vías alternas: La carencia de vías alternas que permitan un mayor y mejor flujo del tránsito, que contribuirían al descongestionamiento automotriz de la ciudad.

-Carencia de espacios peatonales: los usuarios del casco fundacional llegan siempre a requerir espacios de tránsito peatonal, como mecanismo de movilidad y accesibilidad. Siendo esta el área de mayores flujos de tránsito terrestre de la ciudad, la misma no posee la superficie suficiente, además de encontrarse llena de obstáculos que le confieren rasgos de barreras urbanas por la movilidad. Todo ello lleva al peatón a transitar por las calzadas, a cruzar por cualquier lugar de las aceras, a obstruir el tránsito de otras y a ser un lugar poco democrático como debiera serlo todo casco fundacional.



(Imagen,24) Congestionamiento Vehicular Casco Histórico, Ciudad de Mérida av. 4 con calle 22 Fuente Merida Preciosa.com

-Existencia de comerciantes informales en calles y aceras: El comercio informal, es uno de los problemas más graves que presenta el casco central, al generar congestión, obstrucción y deterioro de la imagen de los espacios públicos. En calles, plazas, bulevares y aceras se encuentran trabajadores de la economía informal, que contribuyen notablemente a incrementar el caos y la anarquía en la ciudad, desmejorando la calidad de vida de sus habitantes, a la vez que siendo reflejo de las condiciones precarias de las mismas. Abajo imágenes del casco central.



(Imágenes, 25, 26, 27) Inadecuados espacios, para el libre tránsito peatonal, aceras estrechas en malas condiciones.
Fuente: Arq. Gregori A. Olivero B.



(imagen 28) Av. 4 Biblioteca Bolivariana, trabajadores de la economía informal, se apropian de los espacios públicos



(Imágenes, 29, 30, 31, 32) Ubicación de mobiliario urbano que entorpece el paso peatonal.
Fuente: Arq. Gregori A. Olivero B.

Existen también diversas problemáticas generadas por intervenciones urbanas. Durante las cuatro últimas décadas, el área urbana central de la ciudad de Mérida ha sufrido innumerables intervenciones arquitectónicas, ejecutadas tanto por el sector público como por el privado, que han configurado un espacio urbano muy particular, pues mientras por un lado se consolidaron sitios de valor, por el otro se aceleró un proceso de deterioro, el cual contribuyó a la desaparición de los rasgos tradicionales urbanos y paisajísticos heredados de la ciudad colonial.

3.4 La ciudad de Mérida y su funcionalidad dentro del área Metropolitana de Mérida – Tabay – Ejido.

Mérida presenta una configuración original que parte en su área central con una trama cuadrícula tipo damero, donde se localizan servicios y establecimientos comerciales, aparte de importantes edificaciones institucionales, asociadas a lo político, religioso, cultural y educacional, consolidándose cada vez más como área de servicios de la ciudad. Según los datos del Plan de Ordenación Urbanística de Mérida (POU) (sancionado en el año 1999), el centro de la ciudad contenía el 66,76% del comercio, el 81,66% de los servicios, y el 95,27% de las instalaciones para recreación, deporte y cultura de toda el área metropolitana. Hoy en día un porcentaje significativo de la actividad comercial se ha reubicado en los nuevos centros comerciales de la Av. Las Américas y zonas sur y norte de la ciudad, así como en Ejido. Para 1999, el 62,83% de la actividad industrial de toda el área metropolitana se ubicaba en la Ciudad de Mérida, un 35% en Ejido y el restante en Tabay. En estos últimos años, importantes localizaciones de pequeñas empresas de servicios se han dado en la autopista Rafael Caldera (Mérida – El Vigía) en la entrada de Ejido, en la carretera Mérida-La Azulita y en Los Llanitos de Tabay.

La extensión de la ciudad de Mérida está dada en forma lineal a partir del centro, ampliando el esquema reticular central con numerosos sectores de surgimiento disperso ubicados en zonas montañosas alejadas de la ciudad, característicos de la topografía y la presencia de limitantes naturales del área. Estos sectores contienen principalmente el uso residencial como por ejemplo: el sector Los Curos- lo cual genera una dinámica de intercambio vivienda - empleo.

Con respecto a las principales fuentes de ingreso de la ciudad de Mérida, éstas se hayan tradicionalmente constituidas por la Universidad de los Andes y por el desarrollo turístico, la actividad agrícola y la actividad pecuaria, siendo estos los principales generadores de empleo, aparte de la actividad de servicios y la administrativa-gubernamental.

Especial énfasis merece la Educación Superior siempre en crecimiento, la cual se distribuye en forma dispersa, y es representada por un grupo mayor a los 50.000 estudiantes, aparte del personal administrativo, docente y obrero asociado a los centros de educación superior que conviven en la ciudad de Mérida. (Rangel, 2007)

Cabe destacar que la actividad de estudios superiores de la ULA se encuentra muy dispersa, ya que las Facultades de Odontología y Medicina se localizan en el Centro, la Escuela de Farmacia en la zona del Hospital (conocido como Campo de Oro), además de la facultad de Ingeniería, Ciencias y Arquitectura en la Zona de La Hechicera, hacia la Urbanización Santa María Norte se encuentra la Facultad de Arte y las Facultades de Ciencias Políticas y de Humanidades, en el sector La Liria, en la Avenida Las Américas. (Ver plano N° 9) refleja la presencia de las instituciones destinadas a la educación superior en la ciudad de Mérida:

La conexión del centro con el norte se hace posible –como se mencionó anteriormente- a través de los viaductos, destacando el Campo Elías (calle 26). Esto favoreció la incorporación de las tierras de la “Otra Banda”, mediante la conexión con el corredor metropolitano de la Av. Las Américas, donde se encuentra el Mercado Principal, el Terminal de Transporte Interurbano de Pasajeros, y diversos centros comerciales. De la misma forma como sucede en la Av. Urdaneta-Andrés Bello donde también se localizan centros comerciales, que sirven a las áreas residenciales de un estrato social medio-alto de la ciudad.

Es importante destacar además que tanto el Municipio Libertador como el Municipio Campo Elías presentan, en general, zonas residenciales con densidad bruta variable entre media y baja, destacando principalmente las adyacencias de la Av. Universidad y la Urb. El Llanito entre las Av. Las Américas y Av. Los Próceres, con densidades en el orden de los 180 a 500 hab/Ha. Cabe resaltar también la Cuenca del Chama, donde se localizan áreas de uso residencial, servicios básicos y talleres, con tendencia al crecimiento del área, a pesar de las dificultades de acceso a esta parte de la ciudad que se encuentra en un desnivel de 150 metros en relación con el emplazamiento de Mérida.

La actividad industrial se desarrolla conjuntamente con la comercial y residencial, aunque en menor medida, a lo largo de la Av. Los Próceres, básicamente en el sector La Pedregosa, a partir de la cual se establece otro corredor metropolitano, definido por esta vía arterial, que conecta a la ciudad en sentido Norte-Sur. En las proximidades de esta avenida también se localizan áreas de vivienda informal como: San José de las Flores, Bella Vista, San Isidro, 1º de Mayo, entre otros.

Otro aspecto a señalar es que aún siendo la conurbación Mérida - Ejido muy dispersa, la mayoría de los sectores residenciales cuentan con atención de servicios de comercio local, centros educativos a nivel de primaria y secundaria, ambulatorios y áreas de recreación vecinal.

En los últimos años, la conexión vial Carretera Rafael Caldera Mérida-Panamericana ha dinamizado y fortalecido la extensión urbana de la conurbación Mérida-Ejido hacia el Sudoeste estatal, por lo que quedan favorecidas las actividades de intercambio con la conexión del Aeropuerto de El Vigía.

En lo que se refiere a la interrelación de actividades y dada la existencia de numerosos sectores residenciales localizadas en las ciudades vecinas que conforman con Mérida el Área Metropolitana la comunicación se encuentra limitada a los accesos por la Av. Andrés Bello, como es el caso de Ejido y La Parroquia, y por la carretera de Tabay en el otro extremo de la ciudad. Este grupo principal de vías de acceso se ve complementado con la carretera Local 04, que comunica al sector Suroeste del Área Metropolitana con la población de Jají.

En cuanto a la actividad, esta se concentra básicamente en el casco central de Mérida, con extensión hacia el sudoeste siguiendo el trazado de la avenida, Andrés Bello, que construye el principal corredor Metropolitano de la ciudad.

Entre los equipamientos urbanos en Mérida destacan, en el ámbito asistencial, cuatro hospitales: Hospital de la ULA (en la Parroquia Domingo Peña para una población de 719.795 habitantes, asistencia IV), San Juan de Dios (Parroquia J.J. Osuna Rodríguez, asistencia III), Hospital C.A.M.O.U.L.A. (Parroquia El Llano, para una población de 41.000 habitantes, asistencia I), Sor Juana Inés de la Cruz (Parroquia Antonio Spinetti Dini, para una población de 27.489 habitantes, asistencia III).

En el ámbito de los equipamientos educativos, como ya se indicó anteriormente, se encuentran las instalaciones de la ULA (con 50.000 alumnos aproximadamente), la UNA (con 1.418 alumnos), la UNEFA (con 8100 alumnos), además de otras 16 instalaciones de educación superior.

En síntesis, al realizar un análisis de tendencias se puede observar que éstas señalan a Mérida como centro de servicios, gobierno y universidad, mientras que Ejido se consolida como área residencial que se hace más extensiva hacia San Juan y Lagunillas. Por su parte Tabay se reafirma en su carácter turístico, agrícola y residencial con servicios básicos.

Por lo tanto, tal y como se señala en el Plan de Ordenamiento Urbano (POU), el Área Metropolitana de Mérida se comporta como centro urbano de primera jerarquía y lidera el espacio micro - regional, definiendo un esquema de funcionamiento centralizado en el área central de Mérida a efectos de la administración y demás servicios, mientras que tiende a la policentralidad para el uso residencial, sin planificación ni control de la expansión e intensificación de la ocupación del espacio, ni de sus efectos sobre la red de transporte vial.

“En la ciudad de Mérida, la dinámica urbana siempre ha girado en torno al casco central, generador de una gran concentración de actividades, y a tractor como consecuencia, de un gran volumen de movilidad hacia el mismo. Todo esto en gran medida es consecuencia de la carencia de planes, apropiados que habrían proyectado la ciudad del futuro; lo que facilitó que esta fuese ocupada sin ningún control ni criterio. La falta de una ordenanza ha traído como resultado un sinnúmero de problemas, entre ellos la pérdida, de parte de su identidad y patrimonio”, tal como cita el Arq. Luis Jugo B.

La ciudad ha perdido notable parte de su patrimonio edificado por falta de una ordenanza adecuada al casco urbano, necesaria desde los años cincuenta – ello fue planteado en el plan regulador de 1953. La esperanza del proyecto de Ley de Ordenación Urbanística de 1958, se esfumo al no ser aprobada en el Congreso, y pasaran tres décadas – hasta 1987, en vigencia en 1988-para contar con la aprobación de la actual Ley Orgánica de Ordenación Urbanística, tiempo este en el que nuestras ciudades han sido sometidas a la oleada de manifestaciones de deterioro, producto de una urbanización exagerada y grandes e injustos desordenes vividos. Para Mérida en esa época (1960 -1990) se les esfumo gran parte de su identidad arquitectónica de pueblos andinos, y se perdió la escala de las edificaciones cónsonas con su pasado a fines de la década de los cuarenta. La lección del Arq. Catalán Manuel Mujica Millán no fue asimilado a tiempo. (2007, p.33)

La ciudad de Mérida está en creciente deterioro, debido al congestionamiento que presenta día a día, y que se ha incrementado con mayor fuerza en los últimos años, ocasionado por la falta de espacios adecuados, el incremento exagerado del parque automotor, y las escasez de vías alternas que permitan una mayor y mejor fluidez y movilidad del tráfico, sumado a todo esto, en el casco central de la ciudad se desarrollan la gran mayoría de las actividades administrativas, gubernamentales y comerciales, lo que atrae un gran volumen de la población hacia esta zona.

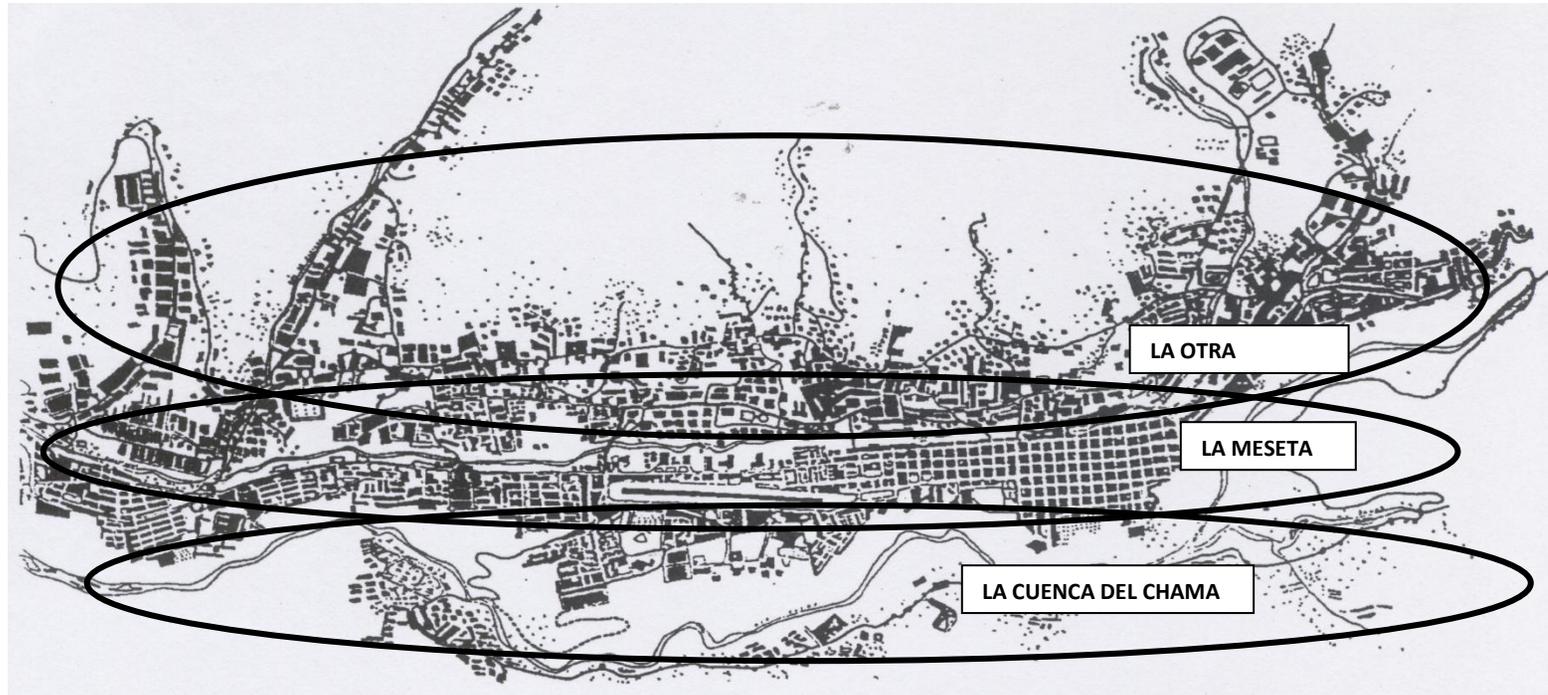
Los cambios producto del crecimiento de la población, influyen en todos los ámbitos de la sociedad, en lo político, en lo económico, en lo social y en lo cultural y por ende en la ciudad en general y en consecuencia, en la vida de sus habitantes. Por ello la calidad de vida del merideño ha desmejorado notablemente afectando, tanto física como emocionalmente, el estilo de vida de la población.

Para estudiar a la ciudad de Mérida como ciudad centralizada, se decide realizar tal análisis a partir de la consideración de tres parámetros centrales: el uso del suelo, los equipamientos y la movilidad y la conectividad; al ser ellos la mayor causa y efecto de los grandes problemas de concentración urbana que se estudian a continuación.

Según Teresita Albesiano Godoy, todo urbanista está consciente de que realizar modificaciones sobre las vías de comunicación de una ciudad, incurrirá obligatoriamente sobre la disposición o clasificación de los usos del suelo. (2008, p.44)

Como ya se ha mencionado las características geohistóricas presentes en la ciudad de Mérida han ocasionado el desarrollo espacial de la misma sobre tres bandas longitudinales separadas por los recorridos urbanos de los ríos Albarregas y Chama y con precaria conectividad entre dichas bandas, particularmente, entre la Banda Central y la Banda de la parte baja del río Chama, un vertiginoso crecimiento experimentado la ciudad a partir de 1960 provocando la extensión de la Banda Central donde se desarrollaba el centro fundacional, hacia la Banda Norte u "Otra Banda". Se estableció entre ambas una integración funcional con cierta complementariedad lo que hizo que se considerara por varias décadas a la ciudad conformada por ambas bandas. La tercera banda comenzó a poblarse posteriormente bajo condiciones de ruralidad, pero desde los años 90 el POU la califica como espacio urbano de la ciudad de Mérida y su área metropolitana. El plano N°1 Las Bandas Urbanas pueden observarse la comunicación entre las Bandas a través de los viaductos, vías, y sectores conformantes de la ciudad de Mérida hoy.

La amplitud de la nueva superficie dificulta hacer un estudio suficientemente profundo para alcanzar la mejor calidad de esta investigación. Por esta razón se tomara como área de estudio para lo mismo a la ciudad de Mérida, en lo que respecta a lo existente en la parte de la meseta Tatuy o fundacional y la otra banda.



Plano N° 1 : Las “Bandas Urbanas” que estructuran la Ciudad de Mérida. Fuente proyecto ULA PAMALBA junio, 2010

3.5 Usos del Suelo.

De acuerdo a la Gaceta Municipal del Municipio Libertador del Estado Mérida del 26 de Agosto de 1999, los usos del suelo se clasifican según la intensidad factible de los mismos en las siguientes categorías:

- a. Uso compatible: es aquel que no perturba ni obstaculiza la actividad o función del uso principal y no ocasiona contaminación, ni riesgos para la salud, seguridad y tranquilidad de la población.
- b. Uso principal: es aquel señalado como predominante, asignado a zonas, áreas o edificaciones.

- c. Uso complementario: es aquel que contribuye al mejor funcionamiento del uso principal de un área, zona o edificación.
- d. Uso restringido: es aquel cuyo funcionamiento está sujeto a una evaluación especial, y que debe ser objeto de consideración por la Comisión de Urbanismo Municipal a objeto de asignarle conformidad.
- e. Uso no conforme: es la utilización de una edificación o pertenencia de la misma con uno o varios usos diferentes al permitido en la respectiva ordenanza de lineamientos de usos de suelo, en el área de actividad donde se encuentra.
- f. Uso incompatible: es aquel que perturba y obstaculiza la actividad o función del uso principal, ocasionando contaminación y/o riesgo a la salud, a la seguridad y/o a la tranquilidad de la población. (p.13)

Las actividades se agrupan tomando igualmente su consideración en la Gaceta Municipal del Municipio Libertador del Estado Mérida (1999), se agrupan definiéndolas en las siguientes áreas:

- Área de actividad múltiple: son aquellas áreas que comprenden una gama de actividades que integran sectores de la ciudad donde se producen mezclas de usos urbanos (p. 10). Para la Ordenanza de Lineamientos de Usos de Suelo se definen los Ejes de actividad Múltiple Principales y los Ejes de Actividad Múltiple Secundarios.
- Áreas de actividad especializada: son aquellas que comprenden un uso predominante en un área determinada. (p.10)
- Área residencial: es aquella en la cual predomina el uso de vivienda. Se clasifican en áreas residenciales desarrolladas (AR-1, AR-2, AR-3, AR-4, AR-5) y áreas de nuevos desarrollos residenciales (ND-1, ND-2, ND-3, ND-4, ND-5) (p. 37).
- Área comercial: es aquella cuyo uso predominante lo constituye la actividad comercial (p. 10) destinados a al intercambio de bienes y servicios. Se clasifican en Comercio local (C1), Comercio vecinal (C2) y Comercio metropolitano (C3) (p. 14).
- Área o zona industrial: es aquella donde se localiza predominantemente la industria o los servicios industriales (p. 10) destinados a la explotación y transformación de materia prima. Para efectos de la Ordenanza de Lineamientos de Usos de Suelo, se clasifican en Pequeña industria (PI), Mediana Industria (MI) y Gran industria (GI) (p. 20)
- Áreas con restricciones de uso: son aquellas que por su calidad ambiental y limitaciones para su uso, no permiten su desarrollo intensivo, antes bien su manejo y preservación. Se clasifican en Áreas no Desarrollables (ARU-1), Áreas de Protección Integral (ARU-2), Áreas de Uso Restringido (ARU-3), Áreas protegidas (ARU-4) (p. 49)
- Áreas turísticas: aquellas que por su alto valor físico y cultural permiten la atracción de población foránea, además del disfrute de la local, para su recreación activa y pasiva. Se clasifican en dos y a su vez serán divididas para establecer

sus condiciones de desarrollo. Se tienen entonces las turísticas existentes (ATR-1, ATR-2, ATR-3, ATR-4, ATR-5) y las turísticas propuestas (ND-TR1 y ND-TR2) (p. 58)

- Áreas de acción especial: son aquellas que requieren de diseño, manejo, control y gestión, destinadas al mejoramiento o mantenimiento de las condiciones físico-ambientales y físico-urbanas presentes en ellas. Se clasifican en AR-E1, AR-E2, AR-E3, AR-E4, AR-E5 (p. 62).
- Áreas de valor tradicional: corresponden a estas áreas el Área de Valor Tradicional de Mérida (AVT-1) y el Área de Valor Tradicional de La Parroquia (AVT-4).

La espacialización de los usos del suelo de la ciudad de Mérida, está ampliamente determinada por los rasgos físicos de su sitio de emplazamiento y por los momentos históricos en los cuales se ha dado el desarrollo de los sectores urbanos en los cuales ellos se encuentran. El ámbito central desde sus orígenes ha sido un área de actividad múltiple, que adquiere mayor intensidad del uso residencial en proporción inversa a la distancia del núcleo central fundacional. En este último, actualmente predomina lo comercial y lo institucional de importancia urbana, metropolitana, estatal y regional habiendo crecido estos usos a expensa del desplazamiento del uso residencial. (Ver plano N° 5) Sobre los usos de suelo urbano de la ciudad de Mérida.^D

El mismo plano permite observar que en los demás sectores urbanos predomina, por extensión el uso residencial la excepción la establece.

1. El Parque Metropolitano Albarregas
2. Los núcleos educativos de la Universidad de los Andes
3. El Aeropuerto Alberto Carnevali
4. La Zona Industrial J.J. Osuna
5. Las Zonas de servicios industriales.

^D Esta investigación trabaja con la ciudad de Mérida en lo correspondiente a su área de surgimiento y desarrollo tradicional y al sector conocido como la "Otra Banda". La parte baja del río Chama, reconocida hoy como una "Tercera banda de la Ciudad" no se maneja, en razón de la escasa información que existe sobre ella, no siendo objeto de este estudio el tener que producirla.

En el ámbito central fundacional los usos y equipamientos tradicionalmente se han localizado en forma concéntrica, alrededor del elemento plaza, como organizador y propulsor del desarrollo, tal patrón se repitió varias veces en dicho espacio, hasta inicios del modernismo en el urbanismo de la ciudad. El espacio de la “Mérida moderna” los usos se han estructurado básicamente asociados a las linealidades establecidas por la vialidad longitudinal, arterial, de mayor extensión.

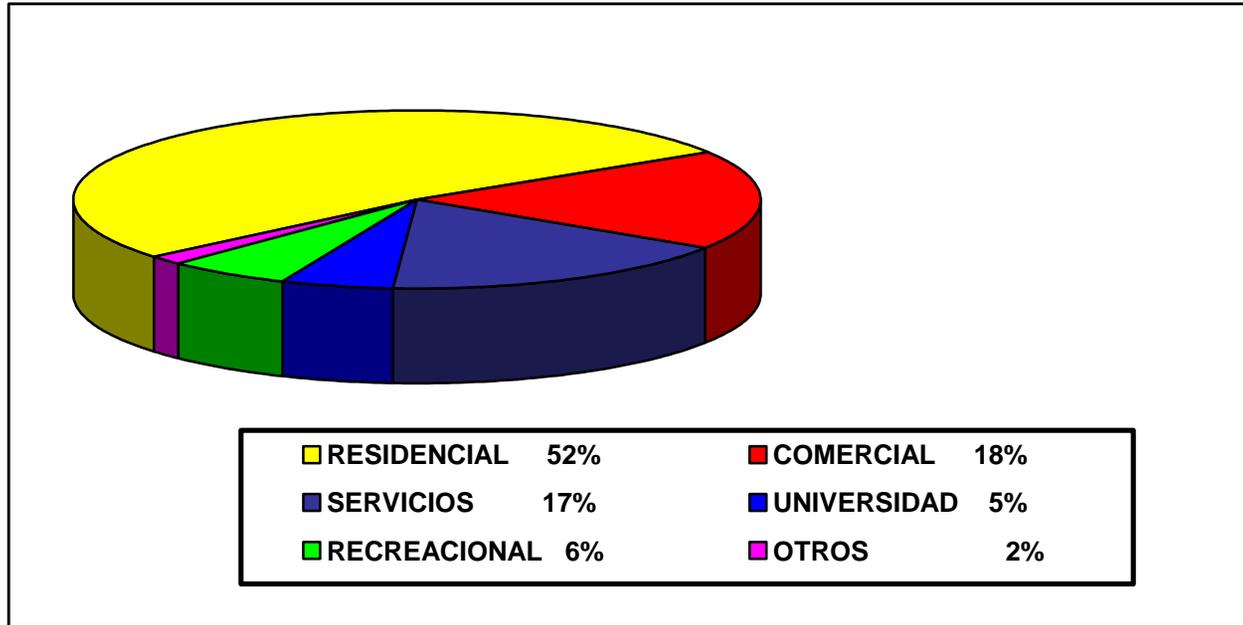
En los sectores de desarrollo espontáneo, al no existir planificación ni diseño urbano en su creación, no hay zonas o usos urbanos, simplemente se ha establecido edificaciones residenciales que con su crecimiento consolidan sectores funcionalmente residenciales, donde aparecen paulatinamente equipamientos primarios básicos, muchas veces de alta precariedad.

Por las condiciones naturales del sitio de emplazamiento las áreas naturales protectoras ocupa la mayor extensión urbana, al punto que no solo son espacios perimetrales sino también internos, asociados a los cuerpos de agua y taludes que conforman la ciudad.

Con la utilización del mapa de usos del suelo de la ciudad de Mérida, se procedió a calcular la superficie correspondiente a cada uso, y se generó el siguiente gráfico, en el cual, se observan los valores correspondientes a los diversos usos de acuerdo a la superficie que representan en esta área, que comprende desde plaza Glorias Patria hasta la plaza Milla en la misma, se puede apreciar la alta concentración de equipamiento urbano que ahí se genera.

Grafico N° 1

PROPORCIONES DE LOS USOS DEL SUELO EN EL AMBITO CENTRAL



Fuente: elaboración propia

Si bien en la ciudad de Mérida son observables las extensiones de ciertos usos, dentro de zonas específicas que ocupan espacios perceptibles, particularmente en las áreas de desarrollo recientes, en el ámbito central generalmente los usos del suelo se encuentran establecidos asociados directamente a equipamientos, en estructuras individuales, es decir, correspondiéndose cada infraestructura a un equipamiento que implica un uso delimitado. Sin embargo al estudiar la proporcionalidad de los equipamientos en forma agrupada, por Parroquia-sub sector urbano, se dan las agrupaciones de equipamientos que permiten considerarlos como usos específicos. Por tal razón en este acápite de los equipamientos urbanos se presentaran los gráficos sobre los “usos del suelo” en forma proporcional, como consecuencia de la agrupación mencionada. (Ver anexos)

3.6 Los equipamientos urbanos.

Las Normas de Equipamiento Urbano Gaceta Oficial de la República de Venezuela, 33.289, Agosto 1985. En su artículo 3º dice: “El crecimiento urbano se conducirá hacia la formación de ámbitos primarios, intermedios y general cuyas características son:

- a) El Ámbito Primario, es la unidad urbana básica y se deberá diseñar y promover con las siguientes determinantes:
 - La población estará comprendida entre 5.000 y 10.000 habitantes.
 - Los usos comunales se distribuirán de forma que disten de las residencias una distancia apropiada para ser recorrida a pie.
 - Límites determinados por elementos naturales como ríos, quebradas, canales, cerros o por elementos creados como vías de circulación para el tráfico de paso, grandes parques o equipamientos urbanos de nivel superior.
 - Las vías de rango superior no podrán cruzarlo.
 - La continuidad de las vías de comunicación entre ámbitos primarios adyacentes no deberá propiciar el tránsito de paso hacia otros ámbitos.
- b) Ámbito Urbano intermedio, constituido por tres o más ámbitos urbanos primarios y cuya población estará comprendida entre 30.000 y 80.000 habitantes, según la importancia de cada ciudad. Los usos comunales generados por la población de los ámbitos intermedios deben disponerse de forma que sean accesibles por el sistema público de transporte.
- c) Ámbito Urbano General, abarca toda la ciudad comprende todos los ámbitos intermedios, los grandes usos no residenciales y los equipamientos que genere la totalidad de la ciudad.

Para poder estudiar cómo están distribuidos los equipamientos en el área central de la ciudad y como esta en el resto de la ciudad y sobre todo para apreciar la centralización de los mismos, se hizo una división en sub.-Sectores Funcionales Urbanos, de la ciudad de Mérida, a escala de Ámbito Intermedio. Se utilizó como base inicial, el plano (esquema de descentralización urbana) del Profesor Luis Jugo B. (2007), (Ver plano N° 6) el cual se modificó y se ajustó tomando en cuenta la funcionalidad que se aprecia en la ciudad de Mérida. Así mismo se consideró la división por parroquias (Ver plano N° 7), contándose con los datos estadísticos poblacionales datos de la proyección poblacional por parroquias para el 2010. (Fuente: www.ocei.gov.ve).

Se hizo un inventario de los equipamientos en cada Parroquia, para así poder determinar qué tipo posee y de cuáles carece. (Ver tablas N° 13 y 14 anexo). Equipamientos urbanos existentes y faltantes por parroquia. De igual manera con la proyección de la población para el 2010 por Parroquia se hizo el cuadro N° 5 de la distribución existente aproximada del uso del suelo y distribución según la Norma.

CUADRO N° 5 DATOS ESTADISTICOS CALCULADOS A PARTIR DE LA PROYECCION DE LA POBLACION PARA EL 2010 POR PARROQUIA. DISTRIBUCION APROXIMADA Y SEGÚN LA NORMA, DE USOS DEL SUELO.

PAROQUIA SECTOR	PROY. POBLACION 2010	RECREACIONAL 9,65 m2/h	EDUCACION 2,97 m2/h	ASISTENCIAL 1,02 m2/h	SOCIO CULTURAL 0,79 m2/h	GUBERNAMENTA L 0,57 m2/h	COMERCIAL 15,30 m2/h	RESIDENCIAL m2
ESPINETTI DINI	24.821	239.522,65	73.718,37	25.317,42	19.608,59	14.147,97	379.761,30	712.591,68
MARIANO PICON	35.992	347.322,80	106.896,24	36.711,84	28.433,68	20.515,44	550.677,60	841.306,95
J. J. OSUNA	36.177	349.108,05	107.445,69	36.900,54	28.579,83	20.620,89	553.508,10	2.042.035,80
A	30.000	289.500,00	89.100,00	30.600,00	23.700,00	17.100,00	459.000,00	1.506.185,28
B	32.816	316.674,40	97.463,52	33.472,32	25.924,64	18.705,12	502.084,80	1.164.631,60
C	31.224	301.311,60	92.735,28	31.848,48	24.666,96	17.797,68	477.727,20	3.220.098,70
JUAN R. SUAREZ	24.848	239.783,20	73.798,56	25.344,96	19.629,92	14.163,36	380.174,40	2.139.000,00
TOTAL	215.878							

DISTRIBUCION EXISTENTE APROXIMADA

PAROQUIA SECTOR	%	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INSTITUCIONAL	RECREACIONAL	OTROS	AREA APROX. m2	DENSIDAD h/H
ESPINETTI DINI	100,00	32	8	20	8	32	2.226.849,00	111,46
MARIANO PICON	100,00	45	15	10	10	20	1.869.571,00	192,51
J. J. OSUNA	100,00	70	7,5	2,5	2	18	2.917.194,00	124,01
A	100,00	48	12	27	11	2	3.137.886,00	95,61
B	100,00	40	17	28	13	2	2.911.579,00	112,71
C	100,00	70	10	3	2	15	4.600.141,00	67,88
JUAN R. SUAREZ	100,00	77,5	4	3	7,5	8	2.760.000,00	90,03
TOTAL							20.423.220,00	105,70
								DEN. MEDIA

DISTRIBUCION SEGÚN LA NORMA

PAROQUIA SECTOR	%	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INSTITUCIONAL	RECREACIONAL	OTROS
ESPINETTI DINI	100,00	32	17,05	5,96	10,76	34
MARIANO PICON	100,00	45	29,45	10,30	18,58	-3
J. J. OSUNA	100,00	70	18,97	6,63	11,97	-8
A	100,00	48	14,63	5,11	9,23	23
B	100,00	40	17,24	6,03	10,88	26
C	100,00	70	10,39	3,63	6,55	9
JUAN R. SUAREZ	100,00	77,5	13,77	4,82	8,69	-5

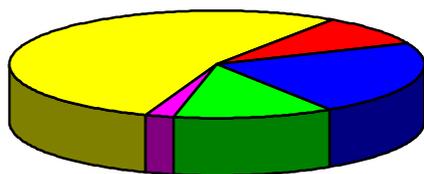
Fuente: elaboración propia

Grafico N° 2

SECTOR “A”, PARROQUIAS MILLA, EL SAGRARIO Y ARIAS. Se agrupan tres Parroquias de funcionamiento integrado, para evaluar la presencia de equipamientos proporcional de los usos del suelo, en razón de la población establecida para ámbito intermedio.

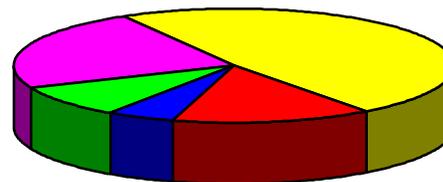
DISTRIBUCION DE LOS USOS DEL SUELO

ACTUAL



■ RESIDENCIAL 48 % ■ COMERCIAL 12 %
■ INSTITUCIONAL 27 % ■ RECREACIONAL 11 %
■ OTROS 2%

SEGÚN LA NORMA



■ RESIDENCIAL 48% ■ COMERCIAL 14,63%
■ INSTITUCIONAL 5,11% ■ RECREACIONAL 9,23%
■ OTROS 23%

Comprende las Parroquias de Milla, el sagrario y parte de Arias, con una densidad de población de 95,66 h/H, como podemos apreciar en los gráficos, carece en más de un 20% de equipamientos de uso comercial. Todo lo contrario ocurre con los equipamientos de uso institucional y recreacional, que superan en más de un 500% y en casi un 25% respectivamente los equipamientos de uso institucional y recreacional (VER CAUDRO N° 5). En general comprende un sector bien equipado, donde se concentran mayormente las actividades de índole institucional. (Ver anexos)

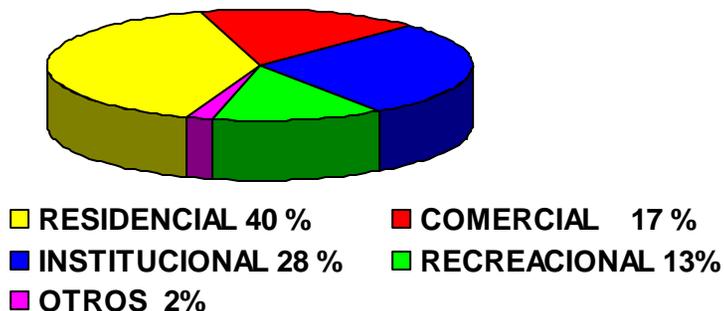
Fuente: elaboración propia

Grafico N° 3

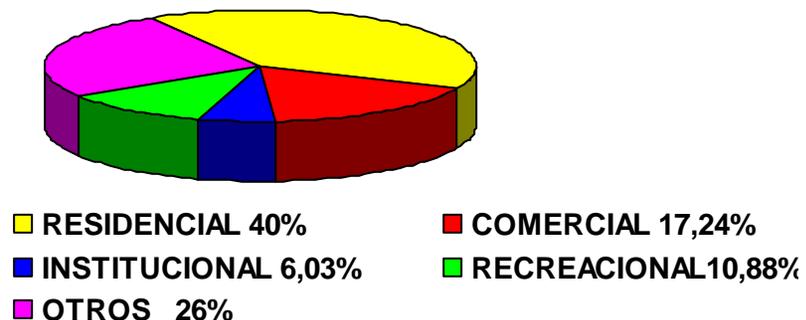
SECTOR “B”, PARROQUIAS EL LLANO Y DOMINGO PEÑA. Se agrupan tres Parroquias de funcionamiento integrado, para evaluar la presencia de equipamientos proporcional de los usos del suelo, en razón de la población establecida para ámbito intermedio.

DISTRIBUCION DE LOS USOS DEL SUELO

ACTUAL



SEGÚN LA NORMA



Comprende las Parroquias Domingo Peña y el Llano, con una densidad de población de 112,70 h/H, de los gráficos se interpreta: constituye un subsector bien completo, que sobrepasa lo establecido por la norma, como el caso de los usos institucional en mas de un 460% y el de uso recreacional en casi un 20 % (VER CAUDRO N° 5), al igual que el sector A, se concentran principalmente las actividades de índole institucional, difiere de este, en la mayor densidad poblacional y por ende mayor actividad generadora de congestionamiento. (Ver anexos)

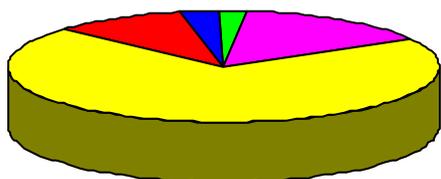
Fuente: elaboración propia

Grafico N° 4

SECTOR “C”, PARROQUIAS CARACCIOLO PARRA Y LASSO DE LA VEGA. Se agrupan tres Parroquias de funcionamiento integrado, para evaluar la presencia de equipamientos proporcional de los usos del suelo, en razón de la población establecida para ámbito intermedio.

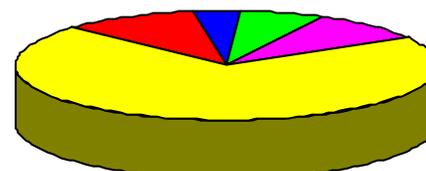
DISTRIBUCION DE LOS USOS DEL SUELO

ACTUAL



- RESIDENCIAL 70%
- COMERCIAL 10%
- INSTITUCIONAL 3%
- RECREACIONAL 2%
- OTROS 15%

SEGÚN LA NORMA



- RESIDENCIAL 70%
- COMERCIAL 10,39%
- INSTITUCIONAL 3,63%
- RECREACIONAL 6,55%
- OTROS 9%

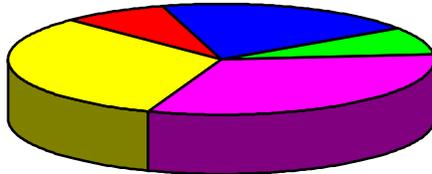
Comprende las Parroquias Caracciolo Parra y Lasso de la Vega, con una densidad de población de 67,80 h/H, como se aprecia en los gráficos, carece en casi un 40% de equipamientos de uso Comercial requeridos, de casi un 20% en los de uso Institucional y en mas de un 300% los de uso Recreacional (VER CAUDRO N° 5), se caracteriza por una densidad de población que apenas supera 1/2 de la densidad media por Parroquia, cuenta con los espacios suficientes para el desarrollo de los equipamientos requeridos según la norma. (Ver anexos)

Fuente: elaboración propia

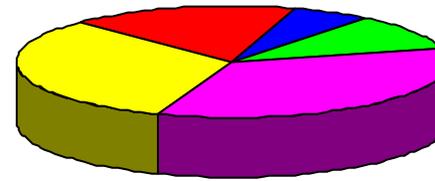
Grafico N° 5

**PARROQUIA ANTONIO SPINETTI DINI
DISTRIBUCION DE LOS USOS DEL SUELO**

ACTUAL



SEGÚN LA NORMA



Con una densidad de población de 111,46 h/H. Al analizar los gráficos se observa según la norma, una carencia de los equipamientos correspondiente a uso comercial de mas del 100% aproximadamente del existente, de uso recreacional de mas del 25%. Todo lo contrario ocurre con los equipamientos de uso institucional que superan lo establecido por la norma en más del 300% aproximadamente (VER CAUDRO N° 5), predominando fundamentalmente a equipamientos de índole educacional. (Ver anexos)

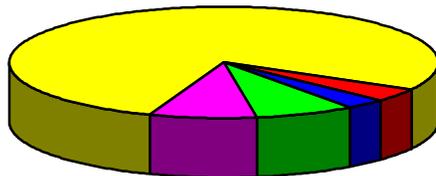
Fuente: elaboración propia

Grafico N° 6

PARROQUIA JUAN RODRIGUEZ SUAREZ

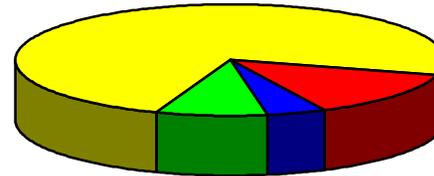
DISTRIBUCION DE LOS USOS DEL SUELO

ACTUAL



■ RESIDENCIAL 77,5% ■ COMERCIAL 4%
■ INSTITUCIONAL 3 % ■ RECREACIONAL 7,5%
■ OTROS 8%

SEGÚN LA NORMA



■ RESIDENCIAL 77,5% ■ COMERCIAL 13,77%
■ INSTITUCIONAL 4,82% ■ RECREACIONAL 8,69%
■ OTROS -5%

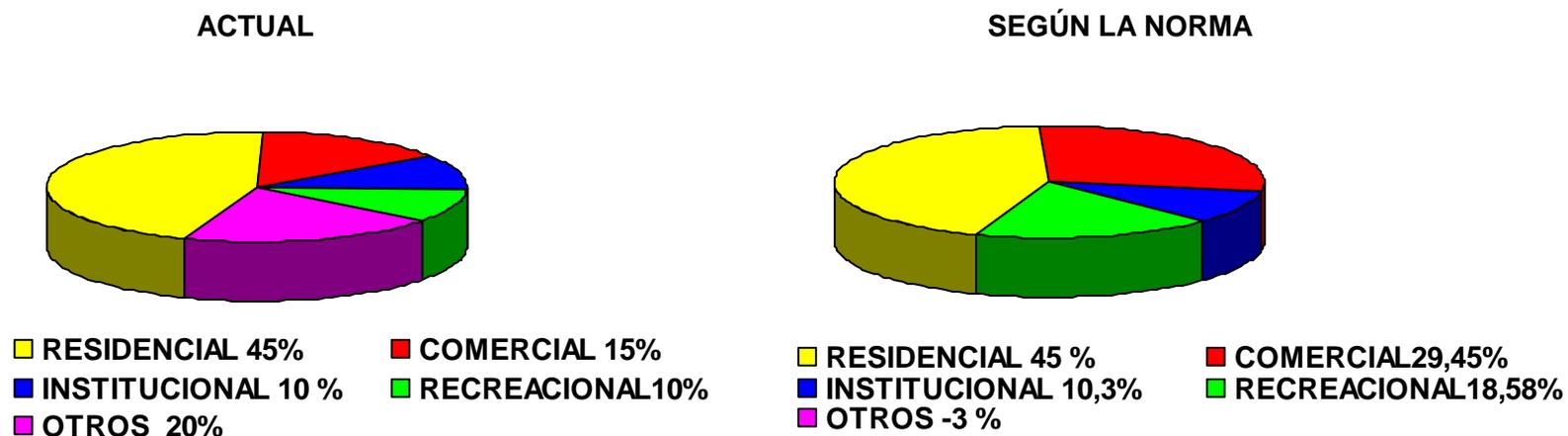
Cuenta con una densidad de 90,03 h/H. Como puede observarse, aunque en menor proporción que otras, esta Parroquia carece en un 244% de los equipamientos de uso Comercial, en un 60% en los de uso institucional y en casi un 15% en los de uso recreacional (VER CAUDRO N° 5). Asimismo, no cuenta con los espacios suficientes para desarrollar los equipamientos faltantes. En este sentido, se deben redistribuir fundamentalmente las densidades de los equipamientos de uso residencial. Véase en el grafico según la norma, el campo correspondiente a otros, es negativo, lo que significa que se debe disminuir en el campo correspondiente a equipamientos de uso residencial para alcanzar un equilibrio, entre los equipamientos existentes y los requeridos. (Ver anexos)

Fuente: elaboración propia

Grafico N° 7

PARROQUIA MARIANO PICON SALAS

DISTRIBUCION DE LOS USOS DEL SUELO

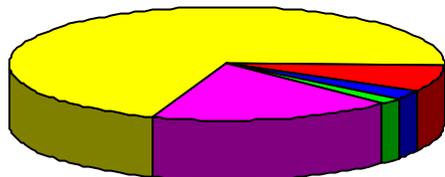


Como puede observarse, comprende una Parroquia que carece en casi un 100% de los equipamientos correspondientes al uso comercial ya existentes, en más de un 30% a los de uso institucional y un 86% en los de uso recreacional según lo establecido por la norma (VER CAUDRO N° 5). Con una densidad de población de 192,52 h/H, que duplica la media poblacional por Parroquias y limitada, tanto geográficamente como políticamente, es casi imposible alcanzar los parámetros establecidos, a no ser que se redistribuyan los usos ya existentes. Véase en el grafico según la norma, el campo correspondiente a otros, es negativo, lo que significa que se debe disminuir en el campo correspondiente a equipamientos de uso residencial para alcanzar un equilibrio, entre los equipamientos existentes y los requeridos. (Ver anexos)

Gráfico N° 8

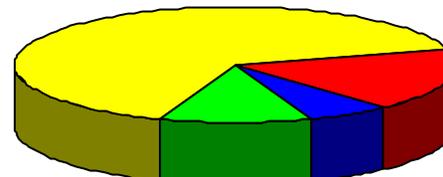
**PARROQUIA J. J. OSUNA RODRIGUEZ
DISTRIBUCION DE LOS USOS DEL SUELO**

ACTUAL



■ RESIDENCIAL 70%	■ COMERCIAL 7,5%
■ INSTITUCIONAL 2,5 %	■ RECREACIONAL 2%
■ OTROS 18%	

SEGÚN LA NORMA



■ RESIDENCIAL 70%	■ COMERCIAL 18,97%
■ INSTITUCIONAL 6,63%	■ RECREACIONAL 11,97%
■ OTROS -8%	

Con una densidad de población de 124,01 h/H. De los gráficos se aprecia, una importante carencia en cada uno de los equipamientos, en cuanto al uso comercial en mas de un 150%, de uso institucional en mas de un 165% y de uso recreacional en mas de un 495% (VER CAUDRO N° 5). En líneas generales, esta es una Parroquia con muchas carencias y que no cuenta con los espacios suficientes para posibles desarrollos de los usos mencionados. En consecuencia se deben redistribuir algunas áreas, para alcanzar los parámetros establecidos en la norma. Una posibilidad correspondería al cambio de la densidad en algunos sectores de uso residencial. Véase en el grafico según la norma, el campo correspondiente a otros, es negativo, lo que significa que se debe disminuir en el campo correspondiente a equipamientos de uso residencial para alcanzar un equilibrio, entre los equipamientos existentes y los requeridos. (Ver anexos)

De acuerdo a las normas solo las Parroquias Mariano Picón Salas con 35.992 habitantes y la Parroquia J. J. Osuna Rodríguez con 36.177 habitantes, cuentan con la población suficiente, para entrar en la clasificación de Ámbito Urbano Intermedio. Pero al hacer un análisis del inventario realizado a las demás parroquias, se puede concluir, en líneas generales, que agrupadas contiguas entran en la categoría establecida por la norma (Ver plano N° 9), pero aun así, existe el caso de las parroquias Spinetti Dini con 24.831 habitantes y la parroquia Juan Rodríguez Suárez con 24.848 habitantes, donde no pueden unirse a parroquias contiguas por razones de índole geográfico. Por lo tanto para este estudio se considerarán como Ámbitos Urbanos Intermedios, por encontrarse en los límites exigidos por la norma.

Aplicando las Normas se determinó que tipo de equipamientos hacen falta en cada sector o Parroquia (ver tabla de equipamientos faltantes N° 14 Anexo). Este inventario permite tener una idea más precisa de las necesidades que presentan cada una de las zonas que conforman el área metropolitana de la ciudad de Mérida en cuanto a equipamientos, y para el caso de estudio, establecer de que manera y bajo qué criterios, se pueden ubicar los servicios faltantes y reubicar los ya existentes en zonas que contribuyan al des congestionamiento del casco central de la ciudad.

En el plano N° 9, Está representado gráficamente el tipo de morfología que adoptan en la ciudad la localización concentrada de equipamientos, en cada una de las zonas que conforman las diferentes parroquias o sectores que componen. Se puede apreciar con claridad que estos equipamientos dependiendo de la morfología y del sector donde se desarrollen, se clasificaron en:

- Sub. Centros Funcionales Concéntricos (siguen un patrón radial), normalmente los equipamientos se distribuyen en torno a una Plaza o Parque.
- Sub. Centros Funcionales de tipo Lineal (siguen un patrón lineal), donde los equipamientos se distribuyen en sentido longitudinal.
- Sub. Centros Funcionales de tipo disperso (no siguen ningún patrón), los equipamientos se distribuyen al azar.

En el ámbito central se encuentran, seis Sub. Centros Funcionales, todos de tipo Concéntrico, donde la mayoría de las actividades se desarrollan en torno a: la Plaza de Milla, la Plaza de Belén, la Plaza Bolívar, la Plaza el Espejo y Parque las Heroínas, la Plaza el Llano y por último la Plaza de Glorias Patrias.

En el plano N° 10. Están representadas, las Categorías de sectores funcionales Urbanos (Usos). En el mismo se aprecia cómo ellos se distribuyen a lo largo de la extensión de la ciudad de Mérida, bien por el grado de desarrollo que han alcanzado o por la ubicación estratégica que representan en la funcionalidad Urbana de la ciudad. Se tiene por ejemplo, que los diferentes núcleos de la Universidad de los Andes (llámese Núcleo de la Hechicera, Núcleo la Liria, etcétera); los diversos centros comerciales, que representan zonas estratégicas que proporcionan los equipamientos básicos necesarios para proveer de servicios a las comunidades contiguas, convirtiéndose en espacios para el encuentro y esparcimiento. Y por último es posible

apreciar los espacios correspondientes al uso recreacional, como el jardín Botánico, parque ciudad de los niños, Complejos Deportivos y otros.

3.7 Conectividad y movilidad urbana.

El contenido y todos los datos numéricos del este capítulo se toman como fuentes directas el estudio de transporte masivo para la Ciudad de Mérida. Año. 1998, y Las Propuestas de actuaciones urbano ambientales en sectores del Parque Metropolitano Albarregas-ciudad de Mérida. (PROYECTO LOCTI ULA L-C-22-08-01) Informe final, Junio 2010. Cortesía de Oficina Parque Albarregas, Prof. Pérez, Alberto

La red vial de la Ciudad de Mérida, se ha desarrollado en forma longitudinal atendiendo a las condiciones físicas del sitio de la ciudad. Presenta una longitud cercana a los 196 km. y está fuertemente condicionada por la topografía local, tanto en lo que se refiere a la organización espacial de la malla vial (preferentemente orientada en el sentido Norte-Sur, donde se localizan las vías de mayor desarrollo) como a su pendiente. Está conformada por vías arteriales, colectoras y locales, con secciones promedio de 18 metros, 12 metros y 9 metros respectivamente, y capacidades que oscilan entre los 700 y 3.200 vehículos por hora. Las condiciones topográficas de la ciudad han permitido el desarrollo de vías que presentan una pendiente media entre el 5% y 8%, inclusive en los principales corredores de la ciudad, donde la Avenida Las Américas alcanza pendientes en el orden del 8,35%.

La avenida Andrés Bello es la única vía del Área Metropolitana que cuenta con características expresas, además de ser el principal corredor de comunicación tanto al nivel de la propia conurbación Mérida – Ejido - Tabay, como con poblaciones cercanas como Lagunillas - San Juan y con otros destinos interurbanos. La extensión e importancia de este corredor principal Norte-Sur se ve, sin embargo, interrumpido por una importante discontinuidad en el Área Central de Mérida, donde la función arterial del eje que conforman la Av. Andrés Bello y la Av. Centenaria al Sur y la Av. Universidad junto con la carretera a Tabay por el Norte, queda sustituida por dos vías colectoras (Av. 2 y Av. 5) que configuran un único corredor bidireccional.

La red arterial de la ciudad adolece de una precaria ausencia de conectividad, dado que las avenidas Las Américas, Universidad, Los Próceres y Andrés Bello no se conectan entre sí por vías de similar jerarquía, sino que por el contrario, conforman una malla cuyos enlaces dependen de avenidas colectoras en sentido Este-Oeste, la mayoría de las cuales están representadas por viaductos que atraviesan el Río Albarregas, comunicando la meseta (en el sector Este) con la Otra banda (en el sector Oeste). Estos viaductos -conocidos como Campo Elías, Miranda y Sucre- permiten la interconexión entre el resto de la malla arterial Norte-Sur, creando así una estructura semi-reticulada que se superpone sobre el conjunto del área urbana.

Adicionalmente a la clasificación realizada, las vías pueden ser analizadas bajo el punto de vista de la función que cumplen dentro del ámbito de estudio. En tal sentido, puede observarse que el Área Metropolitana de Mérida cuenta con corredores que cumplen diversas funciones tales como conexión urbana, suburbana y periférica, así como actividades urbanas y actividades metropolitanas. Las suburbanas y periféricas se refieren a aquellas vías que comunican diferentes centros poblados como es el caso de la Av. Andrés Bello al conectar las poblaciones de Mérida y Ejido, y la Carretera Transandina que conecta las poblaciones de Tabay y Mérida, mientras que aquellas que funcionan como conectoras dentro del mismo centro urbano se perfilan como conexión urbana, como por ejemplo: la Av. Urdaneta.

Las vías longitudinales de la ciudad están en más del 90% saturadas por el tráfico diario, no sólo en horas pico donde la saturación es total y los tiempos de recorrido han disminuido hasta menos de 0.15 km./min. Esa fluidez y continuidad para distribuir los viajes que estas vías mostraban hasta hace aproximadamente 7 años, se ha ido perdiendo progresivamente con la introducción de 10 Km. de rutas del Trolebús y el incremento del parque automotor en más de 20.000 vehículos privados y taxis durante este tiempo.

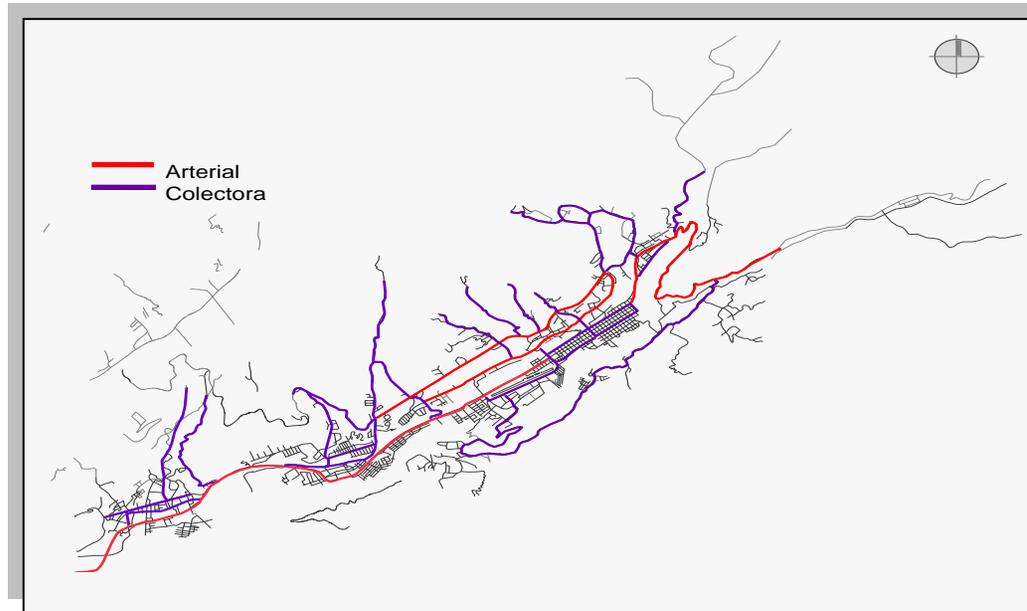
En cuanto a la movilidad vial de la ciudad en forma transversal, es decir en sentido Este – Oeste y viceversa, se hace a través de vías de corta longitud, representadas mayormente por los Viaductos de las calles 26, 35 y 47 y los enlaces que cruzan el cauce del Albarregas en 9 puntos desde la Av. Universidad hasta Los Curos-La Parroquia.

Actualmente se han dispuesto sobre la red vial de la ciudad, unas 53 intersecciones reguladas por semáforos. Varias de estas intersecciones entre vías arteriales presentan canales de incorporación y desincorporación. Las intersecciones reguladas por semáforos se localizan principalmente en las vías arteriales y colectoras de primer nivel. En el casco central el tránsito es controlado por fiscales de la Policía de Circulación Vial de la Dirección Municipal de Tránsito y Transporte, quienes además cumplen funciones de vigilancia.

En el plano N° 11 (contentivo de los principales ejes viales estructurantes del área de estudio), se pueden observar los puntos de conflicto y las horas en las que se presentan los mayores problemas de congestión. En las principales vías de circulación el congestionamiento se hace más evidente, en las horas pico, subiendo del Municipio Campo Elías y de la Parroquia Jacinto Plaza desde las 6:30 am. a las 9:00 am y de 1:30 pm. a 3:00 pm. En las vías cercanas y en el área de estudio, se mantiene el congestionamiento desde las 8:00 am. a las 10:30 am. y luego, desde las 4:30 pm. a 8:00 pm. Y bajando (en sentido contrario), de 11:00 am. a 1:00 pm., y de 5:30 pm. a 8:00 pm. Por ejemplo, uno de los puntos de conflicto más relevante, es la intersección de la Av. Don Tulio y final de la Av. 16 de septiembre, donde se encuentra la Escuela Básica Rafael Antonio Godoy, ya que el 80% de sus estudiantes proceden de la Parroquia Jacinto Plaza o Tercera Banda de la ciudad (Fuente: Dirección de la Escuela Básica Rafael Antonio Godoy, 2000), originando la movilidad de un gran número de personas hacia esta área, dando como resultado, el congestionamiento de la zona, producto del “cuello de botella” que se

presenta al final de esta arteria vial. En el mismo se pueden apreciar los estacionamientos existentes en el área de estudio, que por demás, resultan insuficientes para satisfacer la demanda ya que muchos se encuentran ocupados por los autos de trabajadores del sector o por taxis, o corresponden en su mayoría, a espacios improvisados, los cuales no son aptos (no cumplen con las condiciones mínimas requeridas). Por esta situación, los conductores se ven en la obligación de ocupar parte de la vialidad como aparcamiento, reduciendo a la mitad la movilidad en estas.

En la zona tradicional de Mérida, las calles y avenidas son muy estrechas, lo que deja un solo canal para circulación vehicular.



Plano 2: Fuente: . Jerarquía de la Malla Vial. Estudio de transporte masivo para la Ciudad de Mérida. Capítulo 1 del Volumen 1. 1998.

Es importante mencionar que las ordenanzas municipales, establecen áreas prohibidas y horarios para estacionar en zonas permitidas, pero no se es estricto en su cumplimiento, salvo en las zonas cercanas a la Plaza Bolívar de la ciudad. También es importante hacer referencia a la centralidad, que existe con las principales líneas de transporte urbano, ya que circulan hacia el centro de la ciudad, y es evidente, que las rutas de éstas, acrecientan el problema de congestión. Sumado a esto, las paradas y terminales se encuentran ubicados en toda el área del casco central, donde no son aptas ni presentan las condiciones mínimas, para su buen funcionamiento. (Ver plano N° 12 y 13)

3.7.1 La Circulación Peatonal.

Los flujos peatonales en la ciudad de Mérida, se desenvuelven sobre una superficie aproximada de 350.246 mts² de aceras adyacentes a calles y avenidas de la ciudad. Un 65% de esta superficie y la mayor cantidad de flujos convergen en la Zona Central, por lo general entre las calles 19 y 26, y avenidas 2 y 4, asociados a locales de empleo y una concentración importante de establecimientos comerciales y administrativos de gobierno.

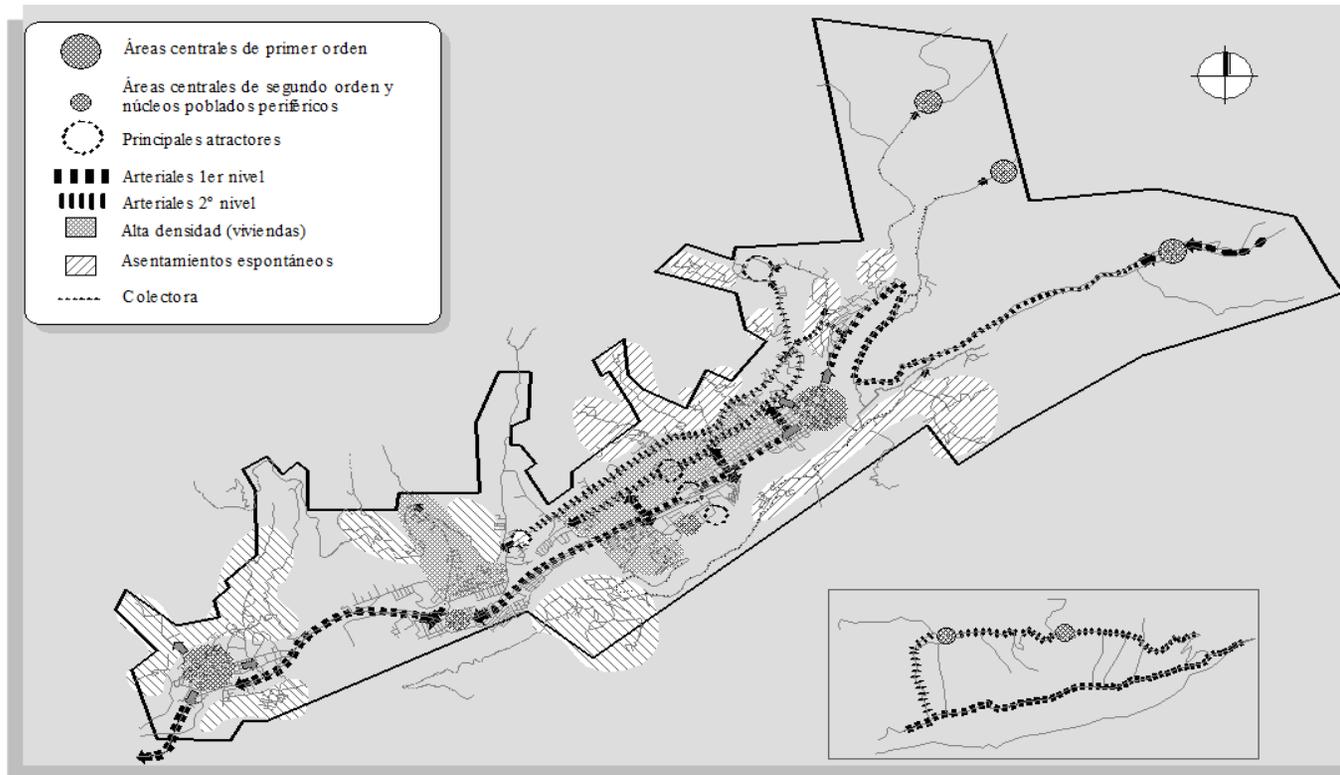
Esta oferta de infraestructura peatonal, está constituida por un conjunto de aceras discontinuas -muchas de ellas con avanzado deterioro de su piso y con presencia de postes y alambres del sistema de alumbrado público-, que no presentan las dimensiones adecuadas para albergar los altos volúmenes de peatones que se generan particularmente entre las calles 14 (Plaza de Milla) y 35 (Sector Glorias Patrias). Asociadas a ellas es frecuente encontrar calzadas utilizadas como estacionamientos, paradas de taxis -autorizados por la municipalidad, así como para el desempeño del comercio informal además de la proliferación de actividades comerciales que obstaculizan y entorpecen la movilidad del peatón que obstaculizan y entorpecen la movilidad del peatón.

Estudios recientes de la Oficina ULA Parque Albarregas, estimaron que estos flujos peatonales en un día promedio -solo en la Zona Central de la ciudad- pudieran oscilar en unas 542.800 personas. Asociados a los espacios universitarios ULA de las Zonas Norte y Central se estarían moviendo en promedio unas 157.600 personas/día. Por ingreso diario de personas a la ciudad a través del Terminal de pasajeros, se estarían moviendo unas 28.440 personas, y aquellos que ingresan desde otras partes del estado incluyendo Ejido a través de vehículos particulares, están en el orden de las 33.000 personas/día que llegan particularmente a la ciudad por condiciones de empleo, educación universitaria y servicios de salud y gubernamentales.

. Actualmente en el casco central de la ciudad existen los bulevares de la calle 23, la calle 22 y la calle 21, entre la Av. 2 Lora y la Av. 3 Independencia, los bulevares de la calle 23 y la calle 22 entre la Av. 3 Independencia y la Av. 4 Bolívar, el bulevar de la calle 22 entre Av. 4 Bolívar y la Av. 5 Serpa, y por último, el bulevar de la calle 32 entre Av. 4 Bolívar y la Av. 5 Serpa. Estos espacios no son del todo funcionales como vías de circulación peatonal, ya que se encuentran en su mayoría invadidos con actividades propias de la economía informal.

En el año 1998 con los estudios de diseño del Sistema Trolmérida, se hizo una medición en toda la red arterial y colectora, del volumen de tránsito de la ciudad de Mérida y de su área metropolitana, y una estimación del total diario. Transcurridos más de diez años de esta medición, estudios parciales recientes han mostrado cambios sustanciales, mayores, de estos valores, al haber crecido el parque automotor aproximadamente en un 20%, estimándose aproximadamente 67.400 unidades de vehículos privados que existen en la ciudad, a los cuales hay que adicionar 2.442 taxis pertenecientes a 53 líneas autorizadas,

y 1.220 unidades de transporte público pertenecientes a 25 líneas interurbanas, 8 extraurbanas y 20 líneas urbanas, de las ubicadas en la ciudad de Mérida.



Plano 3 ESTRUCTURA DE MOVILIDAD URBANA BÁSICA DE LA CIUDAD DE MÉRIDA Fuente: Figura N° 1-1. Estructura urbana del Área Metropolitana de Mérida. Estudio de transporte masivo para la Ciudad de Mérida. Capítulo 1 del Volumen 1. 1998

3.7.2 La incidencia del Sistema de Transporte Colectivo sobre la movilidad de la ciudad.

La red de transporte colectivo en toda el área metropolitana de la ciudad, está conformada por un total de 87 rutas, de las cuales 62 son del tipo urbano. En el caso del Municipio Libertador, existen un total aproximado de un total de 54 rutas conformadas por 14 organizaciones agrupadas en Asociaciones Civiles y una Cooperativa Mixta. Hasta hace apenas un año, la Universidad de Los Andes (ULA) prestaba sus servicios gratuitos para los estudiantes y empleados a través de cinco (5) rutas, de las cuales cuatro eran servicio urbano y una (1) hacia el Municipio Campo Elías. Igualmente, hasta finales del año 2008, la Gobernación del Estado Mérida, mediante la Oficina Metropolitana de Transporte Masivo (OFIMETRO), operó cuatro (4) rutas con tarifas preferenciales para atender a la población de menores ingresos, denominadas rutas del Transporte Social mientras que la Alcaldía de Mérida operaba 1 ruta social.

En cuanto a la estructura del sistema atendiendo a criterios de operación, de esas 54 rutas, 26 de ellas operan con doble vía, es decir, presentan un Terminal en el punto de origen y otro en el final de la misma. Las restantes 28 rutas hacían el recorrido con un solo Terminal para regresar nuevamente al punto de origen.

Atendiendo al criterio de agrupación de las rutas para cada organización, para el año de 1998 tenían por lo general un único destino, presentando solo pequeñas variaciones en el itinerario de origen, circulando posteriormente por los mismos corredores, producto de la escasez de vías arteriales que permitieran una mejor distribución de las rutas por la ciudad. Esta condición se sigue manteniendo hoy día y sigue generando una alta concentración de vehículos de transporte colectivo en la vialidad matriz de la ciudad. Las rutas provenientes de las zonas sur, la Cuenca del Chama y Santa Juana, circulan por las Avenidas Urdaneta y 16 de Septiembre, buscando la captación de pasajeros para posteriormente acceder al centro de la ciudad. Las rutas provenientes del norte, transitan fundamentalmente a través de la Avenida Universidad para acceder al centro a través de las Avenidas 1 y 2. Las rutas ubicadas en el Sector “La Otra Banda” acceden al centro en su mayoría por los Viaductos Campo Elías y Miranda. (Ver Plano N°11, Congestionamiento del Parque Automotor).

En cuanto a la tipología definida por los criterios geográficos, ésta se explica a partir de la localización de actividades. Existe en primer lugar la conexión entre cascos Mérida - Ejido, dada por la Avenida Andrés Bello y Mérida – Tabay por la Avenida Universidad. En segundo lugar se encuentran los alimentadores de áreas de bajos recursos con el casco de la ciudad (Los Curos - Centro, Cuenca del Chama - Centro) dado por la Vía Los Curos, Av. 3 y Av. Tulio F. Cordero. Por otro lado están los alimentadores de las zonas residenciales de clase media dado por las Avenidas Andrés Bello y Las Américas, y por último los alimentadores a los núcleos universitarios (La Hechicera y La Liria) dado por las Avenidas Las Américas, Alberto Carnevali y la Vía Chorros de Milla.

Existe el servicio para todas las zonas de la ciudad y hay zonas que se encuentran muy bien servidas desde el punto de vista de la cobertura, como es el caso de las Urb. Santa Juana y Los Curos, con un 17,07% y 14,63% respectivamente del total de rutas en el origen. Los destinos de las rutas, siguen concentrándose en el centro, con un 54,39% del total, seguido por el sector La Hechicera, con el 26,32%.

Se presentan muchas rutas con el mismo origen y destino, como el caso de Los Curos - Centro con el 15,79% del total de rutas, seguido por Sta. Juana - La Hechicera, con el 8,77%. Esto genera altos volúmenes de vehículos de transporte colectivo en las vías que conectan a la ciudad con La Hechicera y el Centro.

Cabe destacar que a pesar de la asignación de un elevado número de vehículos para un origen o destino específico, no necesariamente asegura un buen servicio a una zona, por el contrario, dependerá de la calidad del servicio prestado por las organizaciones que las atienden. Entre la intensidad de rutas de la red de transporte colectivo, se destaca la Av. 16 de Septiembre con el mayor número de rutas asignadas, seguida por las Avenidas 2, 3, 5, Don Tulio Febres Cordero, Urdaneta y Andrés Bello.

El 64% de las rutas suburbanas tiene como destino el centro de la ciudad, específicamente sobre el Viaducto Campo Elías y las calles 25 y 19, que es donde se concentran los terminales de las mismas. Este porcentaje es seguido por las rutas con destino en el Terminal de Pasajeros José A. Paredes con un 16% del total, seguido por los destinos en la Av. 16 de Septiembre con un 12%, y por último sobre la Av. Urdaneta y La Hechicera un porcentaje del 4%, respectivamente. (cuadro 5)

En la siguiente tabla se pueden apreciar, algunas de las principales líneas y rutas del transporte público, que tienen relación con el centro tradicional de la ciudad de Mérida, ya sea que la ruta pase por el o que su terminal este ubicado dentro del mismo, por ejemplo: la parada la Otra Banda, Los curos, La parroquia en otras.

Cuadro N° 6. Rutas del transporte público.

N°	LINEA DE TRANSPORTE PUBLICO	RUTAS	
1	LA OTRA BANDA	<ul style="list-style-type: none"> • SANTA ANITA • AV. LAS AMERICAS • HECHICERA 	<ul style="list-style-type: none"> • LOS PROCERES • ALTO PRADO
2	LOS CUROS	<ul style="list-style-type: none"> • AV.16 DE SEPTIEMBRE • AV. URDANETA 	<ul style="list-style-type: none"> • HECHICERA
3	LA PARROQUIA	<ul style="list-style-type: none"> • AV. URDANETA 	<ul style="list-style-type: none"> • AV. 16 DE SEPTIEMBRE
4	LA HUMBOLTH	<ul style="list-style-type: none"> • PUENTE LA PEDREGOSA 	<ul style="list-style-type: none"> • HECHICERA • HOTEL LA PEDREGOSA
5	LOS CHORROS	<ul style="list-style-type: none"> • SANTA ANA • SANTA ANITA • LOS CHORROS 	<ul style="list-style-type: none"> • HECHICERA • SANTA ROSA • AMBULATORIO
6	LA VUELTA	<ul style="list-style-type: none"> • CENTRO 	<ul style="list-style-type: none"> • LAS AMERICAS
7	BELEN	<ul style="list-style-type: none"> • CENTRO 	
8	EL VALLE	<ul style="list-style-type: none"> • CENTRO 	
9	EXPRESOS BONANZA	<ul style="list-style-type: none"> • DON PERUCHO • SAN JACINTO 	<ul style="list-style-type: none"> • EL ARENAL
10	TABAY	<ul style="list-style-type: none"> • CENTRO 	
11	UNION	<ul style="list-style-type: none"> • AV. URDANETA 	<ul style="list-style-type: none"> • AV. 16 DE SEPTIEMBRE
12	SAN BENITO	<ul style="list-style-type: none"> • AV. 16 DE SEPTIEMBRE 	<ul style="list-style-type: none"> • HECHICERA
13	CAMPO DE ORO	<ul style="list-style-type: none"> • AV. 16 DE SEPTIEMBRE 	<ul style="list-style-type: none"> • HECHICERA
14	URDANETA	<ul style="list-style-type: none"> • AV. URDANETA 	<ul style="list-style-type: none"> • AV. LAS AMERICAS
15	LA CARABOBO	<ul style="list-style-type: none"> • AV. 16 DE SEPTIEMBRE 	<ul style="list-style-type: none"> • HECHICERA
16	EL CHAMA	<ul style="list-style-type: none"> • AV. 16 DE SEPTIEMBRE 	<ul style="list-style-type: none"> • HECHICERA

Fuente: Elaboración propia tomando como punto de partida el estudio realizado por Teresita Albesiano, 2008).

Como ya se dijo antes, una muestra palpable del gran aumento del parque automotor en la ciudad de Mérida, se ve reflejada en el número de taxis que existe actualmente en la ciudad. Según la Gerencia de Vialidad Urbana, de la Alcaldía del Municipio Libertador, la ciudad de Mérida contaba para el año 2009 con 2442 unidades de taxis, de las cuales:

Cuadro 7 Líneas de Taxi Registradas. (Fuente: Alcaldía del Municipio Libertador 2009)

LINEAS REGISTRADAS	53
Certificadas	19
En espera de revisión legal	16
Por recaudos	6
Por organizar expediente	8
Sin recaudos	3
En trámite aval de funcionamiento	1
TAXIS	2442



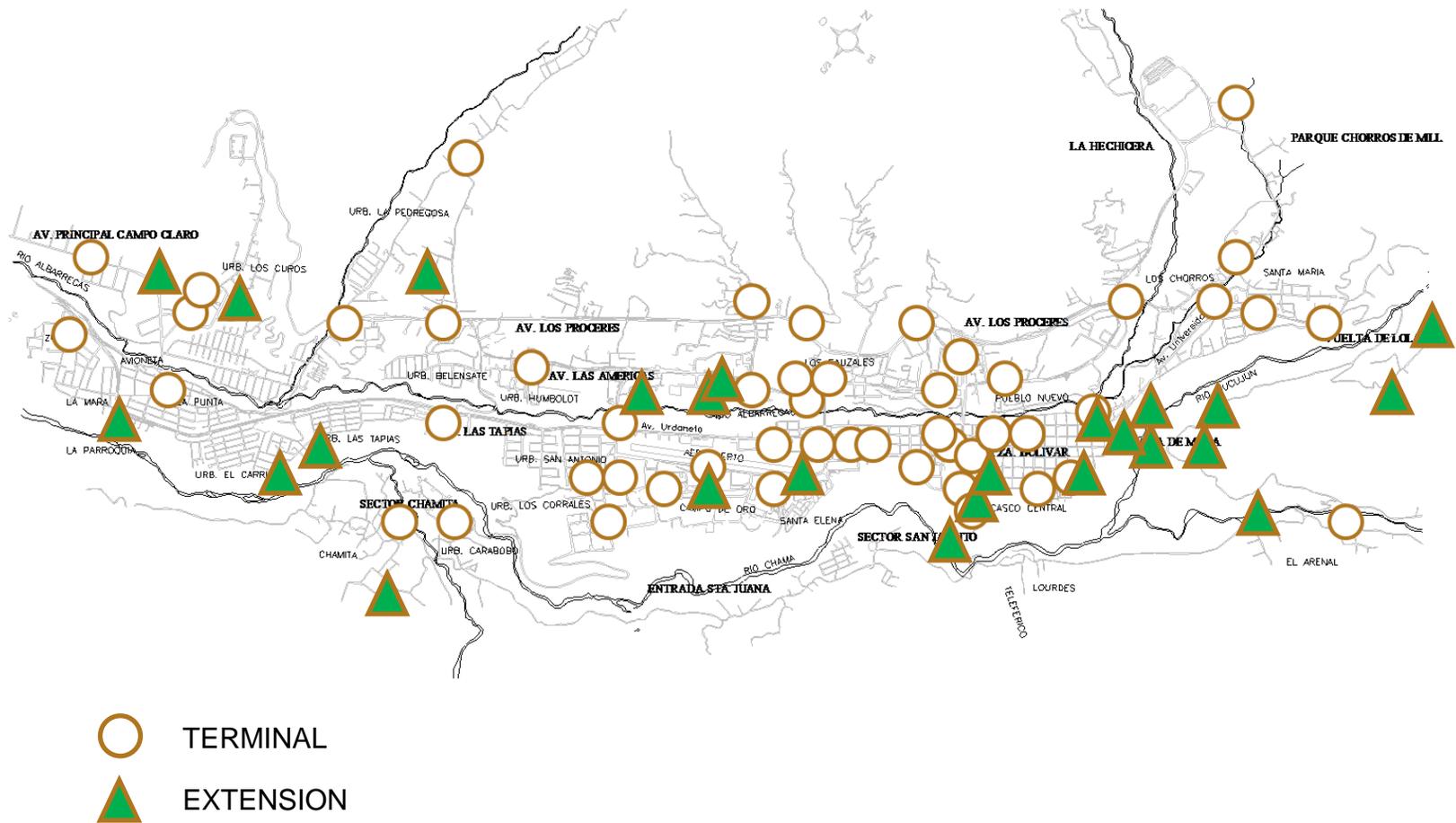
Imagen 33. parada de taxis en la calle 26 (Fuente: Alcaldía del Municipio Libertador)

52 paradas terminales - 251 puestos permitidos en paradas terminales

25 extensiones de paradas aprobadas - 55 puestos permitidos en extensión de paradas

13 estaciones de paradas en proceso de revisión - 26 puestos posibles a ser permitidos en extensiones de paradas

Imagen 34. Ubicación de paradas de líneas de Taxi establecidas en el Municipio Libertador. En este plano se puede apreciar espacialmente como es esta distribución de las paradas y extensiones de taxis en la ciudad de Mérida.



Fuente: (Gerencia de vialidad urbana, Alcaldía del Municipio Libertador, febrero 2009).

Cuadro 8 : CONDICIONES DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE LAS ZONAS NORTE, CENTRAL y SUR DE LA CIUDAD DE MÉRIDA.

Características de la Movilidad	Zona Norte (1)	Zona Central (1)	Zona Sur (1)	TOTALES
Población asentada	31.970	94.285	110.966	237.221
Espacios viales (mt2)	322.990	566.270	366.035	1.255.295
Espacios peatonales vía (mt2)	44.756	238.830	66.660	350.246
Plazas y parques abiertos públicos (mt2)	192.800	353.620	142.295	688.715
Población estudiantil universitaria (2)	7.592	32.361	3.624	43.577
Capacidad transporte público (Nº asientos)	3.718	16.232	10.955	30.905
Flujos pasajeros (promedio/día)	22.322 (3)	80.527	54.776	157.625
Flujos pasajeros hinterland (promedio/día)	2.464	26.002	2.850 (4)	31.316

Fuente: - ULA PAMALBA 2009. Estudio de movilidad Zonas Norte y Central Ciudad de Mérida.

Encuestas).

El cuadro anexo permite deducir que, de acuerdo con las tres zonas con que el proyecto Parque Metropolitano Albarregas a segmentado la ciudad, es la zona sur la que presenta la mayor cantidad de población asentada, mas es la zona central la que presenta la mayor extensión de espacios viales vehiculares y peatonales, el mayor flujo de población universitaria, la mayor afluencia de transporte público y por ende de flujo de pasajeros. Todo esto expresa el más alto nivel de concentración de actividades a tractors de flujos, y por ende, de usuarios y sus correspondientes conflictos, en un ámbito de estructura tradicional de damero que es la que mayoritariamente caracteriza al ámbito central.

Cuadro RELACIONES DE MOVILIDAD ENTRE MODOS Y PROPÓSITOS ZONAS NORTE Y CENTRAL DE MÉRIDA

Modos/Propósitos (1)	Trabajo (2)	Estudio (3)	Otros (4)	TOTAL
Privado	16.774	6.512	10.392	33.678
Público	44.731	30.484	35.108	110.323
A pie	2.230	1.078	1.484	4.792
Otros	4.453	1.879	2.500	8.832
TOTAL	68.188	39.953	49.484	157.625

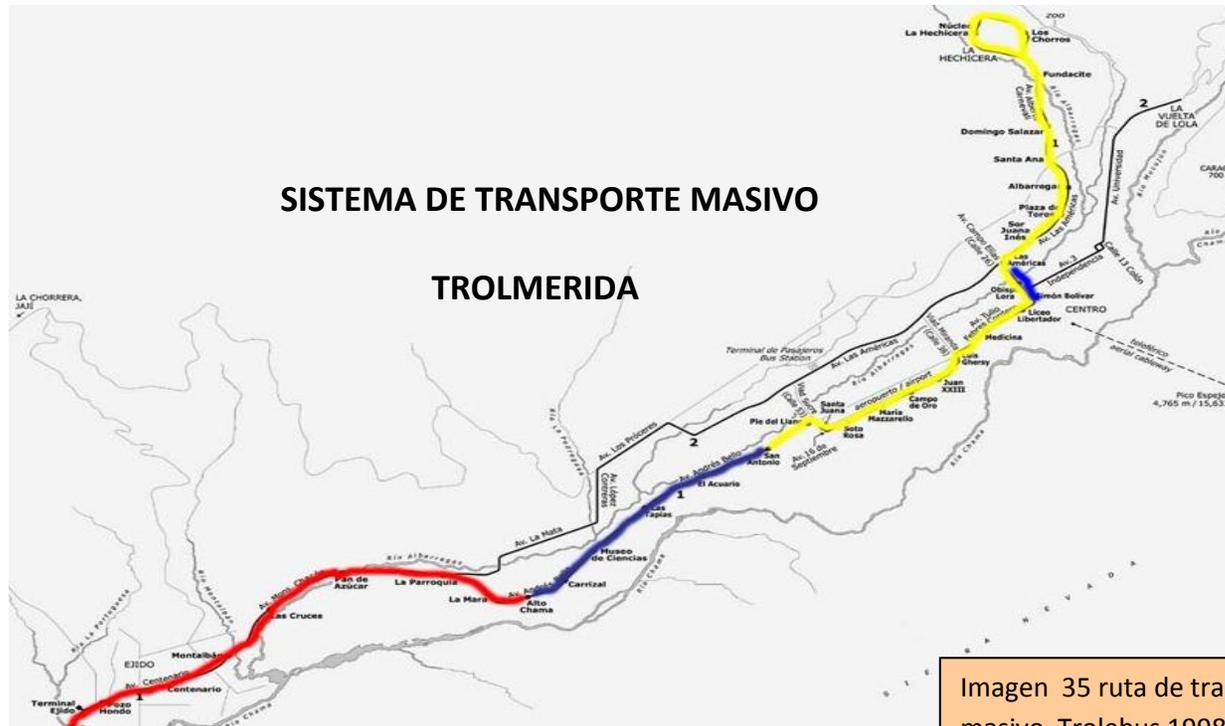
Fuente - ULA PAMALBA 2009. Estudio de movilidad Zonas Norte y Central Ciudad de Mérida. Encuestas.

1. Se aplicaron 429 encuestas: 61 resultaron ser trabajadores, 295 estudiantes universitarios y 73 otras actividades. Se trabajó con un universo de 157.625 personas que se estarían movilizandando en un día normal hacia estas Zonas Norte y Central de la ciudad.
2. El 46,2% procedía de la Zona Sur de la ciudad de Mérida y del Hinterland
3. El 41,9% procedía de la Zona Sur y del Hinterland
4.) El 75% procedía de la Zona Sur de la ciudad de Mérida y del Hinterland

La mayor cantidad de flujos se desplaza en transporte público y el más bajo a pie; siendo la razón de mayor atracción el trabajo.

3.7.3 Sistema de transporte masivo Trolébús

Este sistema ha sido presentado como una alternativa para resolver el congestionamiento vial de la ciudad. En la actualidad se encuentra en funcionamiento, parte de la Línea 1, que cubre la ruta Ejido (Estación Terminal), Pie del Llano, haciendo un recorrido de unos 8 Kilómetros aproximadamente. Pronto debiera entrar en funcionamiento la continuación de dicha ruta que cubrirá el sector Pie del Llano y viaducto Miranda, la cual seguramente contribuirá a una mejor movilidad hacia el casco central de la ciudad.



Si bien el proyecto fue aprobado y comenzado a ejecutar con muchos detractores que dudaron de sus bondades, era conveniente la necesidad de un buen sistema de transporte masivo público que funcionara como tal, reduciendo las unidades de transporte por rutas longitudinales, así como el uso del vehículo privado; estimulando igualmente una mayor incidencia de la movilidad peatonal.

Desafortunadamente el proyecto en la ejecución no ha llenado la expectativa para la ciudad de Mérida, por razones como las siguientes:

- No se ha culminado la ejecución ni la puesta en funcionamiento de las tres rutas principales.
- Las rutas tradicionales del transporte colectivo continúan transitando por las mismas avenidas por donde lo hace el trolebús, ahora con menos espacios a lo largo de la misma.
- No se han construido estaciones de transferencia entre varios sistemas.
- No existen estacionamientos que permitan dejar los vehículos privados.
- El impacto ambiental sobre las avenidas intervenidas ha sido alto: ruidos, calores, reducción de la vegetación, incorporación de más postes y cables. Crecimiento de las superficies duras de rodamiento.
- Las aceras se han disminuido.
- Los riesgos para los peatones han aumentado.
- Los minusválidos deberían ser tomados más en cuenta.

Todos estos factores no han disminuido la conflictividad funcional del centro tradicional antes bien el mismo se ha ido expandiendo progresivamente hacia el resto de los sectores de la ciudad de Mérida...

3.8 Conclusión

Desde 1960, la ciudad de Mérida ha experimentado un vertiginoso crecimiento, originando una violenta expansión de la trama urbana. De acuerdo a los niveles socioeconómicos, se ha tendido a configurar zonas urbanas y suburbanas, altamente diferenciadas, ocupando áreas periféricas que hasta hace poco tiempo su carácter era eminentemente rural. Esto ha generado situaciones urbanas complejas en lo ambiental, lo social, lo económico, lo espacial, lo funcional y lo perceptual, que requieren de procesos actuales de planificación territorial y urbana, gestión de políticas públicas y concientización ciudadana, que impulsen la recuperación y el desarrollo sustentable de la ciudad, en su contexto y entorno metropolitano, regional y nacional, y particularmente, a partir de sus unidades espaciales homogéneas conformantes: PENSAR GLOBALEMNTE, ACTUANDO LOCALMENTE.

A pesar del mejoramiento de la calidad de vida urbana que experimentó la ciudad de Mérida en recientes décadas y de los aportes en términos de ordenación urbanística adelantados para la ciudad, ni las Ordenanzas de zonificación del área de la ciudad de Mérida (1.978), ni el Plan Rector de Desarrollo Urbano (MINDUR) del Área Metropolitana de Mérida - Ejido (1981-1982), cuya finalidad era dar origen al plan integral de desarrollo, así como tampoco el Plan de Ordenación urbanística del Área Metropolitana de Mérida, Ejido y Tabay, (POU, 2009), consideraron adecuadamente ciertos aspectos que en la actual dinámica de crecimiento tienen ahora un carácter prioritario. Una nueva propuesta de ordenación urbanística para la ciudad de Mérida debe considerar, entre sus actuaciones fundamentales, el dar respuesta a:

- Las áreas de desarrollo espontáneo.- ellas se generan en las proximidades e incluso interiores del centro de la ciudad de Mérida, y en terrenos marginales como sectores de alta pendiente, depresiones, taludes y planicies de inundación de recorridos urbanos de ríos; causando efectos adversos a la población de tales sectores, a los servicios ambientales involucrados y a la funcionalidad urbana, a la vez que reduciendo la eficiencia de la gestión urbana integral.
- Diseño de un sistema integral, sustentable, de movilización y accesibilidad urbana, dónde se consideren la conectividad asociada a diferentes mecanismos de accesibilidad y el mobiliario urbano, en un todo de acuerdo con los usos del suelo y los equipamientos y las potencialidades urbanas para mejorar la calidad de vida ciudadana.
- Consolidación de la multicentralidad urbana, como alternativa complementaria a las estrategias anteriores para mejorar la precaria situación de funcionamiento de la ciudad de Mérida; equipando los diferentes sectores urbanos según sus

necesidades actuales y futuras, reduciendo las demandas de viajes de origen y destino y llevando el desarrollo a todos los lugares de la ciudad.

Tal como se ha visto, el área de estudio presenta una gran complejidad de problemas, cuyas soluciones deben ser ejecutadas por las instituciones que deciden la vida y el destino de la ciudad -como son los gobiernos nacional, regional y local, la universidad, la iglesia y las comunidades organizadas. El diagnóstico de esta investigación, permite generar alternativas de propuestas a seguir, para alcanzar la propuesta definitiva, y así lograr una armonía funcional dentro de la estructura urbana de la ciudad.

A continuación se presenta el cuadro N° 9 que sintetiza la problemática presentada a lo largo del diagnóstico, permitiendo ahondar en los conflictos de la ciudad y los aspectos más importantes del sistema urbano a intervenir.

CUADRO Nº 9 RESUMEN DEL DIAGNOSTICO DE LA CIUDAD DE MERIDA

CONFLICTOS O PROBLEMAS	SISTEMA URBANO A INTERVENIR
Carencia de espacios para el desarrollo urbano.	Usos del Suelo, equipamientos.
La ciudad experimenta un crecimiento desmesurado, no acorde con su capacidad de ofertar servicios, vialidad y equipamientos entre otros.	
Las invasiones de tierra se han proliferado en los últimos años.	
Falta de espacios verdes adecuados.	
La centralidad o concentración de diversas actividades en el ambito central.	
La convergencia del transporte público al centro de la ciudad.	Conectividad y Movilidad Urbana.
Exagerado aumento del parque automotor.	
Falta de estacionamientos tanto públicos como privados.	
Falta de vías alternas.	
Los espacios peatonales, son discontinuos, la mayoría están en deterioro y poseen mobiliario urbano, que entorpecen el flujo peatonal (postes, cestos de basura, jardineras, teléfonos entre otros)	
Carencia de espacios públicos y peatonales.	Espacios Públicos.
Existencia de comerciantes informales en calles y aceras.	
La alta concentración de actividades del ámbito central, representa un problema significativo, por la linealidad morfológica-funcional, la accesibilidad longitudinal y la necesidad de nuevos conectores verticales, que contribuyen al congestionamiento de la ciudad.	Funcionalidad Urbana.

FUENTE: ELABORACION PROPIA

CAPÍTULO IV. ESTRATEGIAS PARA LA RECUPERACIÓN FUNCIONAL DE LA CIUDAD DE MÉRIDA

El diagnóstico funcional alcanzado a partir de la evaluación hecha a la ciudad de Mérida, a través de tres grandes aspectos de su estructura urbana: usos del suelo, equipamientos y movilidad – conectividad urbana, permite enunciar las estrategias que a continuación se presentan, en la búsqueda del rescate de su funcionalidad, como aporte para la recuperación de la calidad de vida de sus ciudadanos. Las estrategias estarán formuladas fundamentalmente sobre los tres aspectos estudiados.

Tal enunciado pretende ser una guía a evaluar y enriquecer para su incorporación en la próxima realización de ordenanzas urbanas, como resultado de procesos completos de planificación urbana local de la ciudad de Mérida. Siendo que urge la ejecución de tales procesos, para instrumentar respuestas apropiadas, a la brevedad del caso, para evitar la profundización de los problemas encontrados, los cuales se han observado en permanente crecimiento.

4.1 Consideraciones Generales.

- La alta centralidad encontrada en la ciudad de Mérida, consecuencia de su patrón fundacional español – de damero- tiene sentido en ciudades de pequeña escala, cuyo sitio de emplazamiento permita una trama urbana amplia que le confiera una alta conectividad y con un eficiente sistema de transporte público que además estimule el tránsito peatonal y el desinterés por el vehículo automotor privado. Mérida es una ciudad lineal, de funcionalidad altamente concéntrica, con trama longitudinal seccionada por accidentes geográficos, en un país de un muy bajo costo de combustible vehicular y precario interés por la organizatividad y la gestión urbana a largo plazo, así como una baja conciencia ambiental.
- Las demandas por el equipamiento urbano poblacional requerido, en cualquiera de sus escalas de prestación de servicio, han sido generalmente satisfechas, en cuanto a la presencia y calidad de las instalaciones; siendo esto factor fundamental para haber catalogado a la ciudad de Mérida, por muchos años, como la ciudad con mejor calidad de vida en Venezuela. Lamentablemente, el crecimiento poblacional y los cambios en políticas públicas, están haciendo sentir conflictos importantes, crecientes, para la prestación de los equipamientos requeridos, surgiendo ocupaciones urbanísticas sin la dotación y/o accesibilidad adecuadas, cuando las mismas existen.
- La movilidad de la ciudad, claramente estructurada y fluida hasta los años 60 del S. XX, hoy está caracterizada por largos recorridos, alta proporción de espacios sin conectividad, prolongados tiempos de viajes, obsoleta y creciente red de transporte colectivo, muy centralizada y con transportistas y usuarios poco concientizados, así como una alta

participación del vehículo privado, en permanente crecimiento. La movilidad peatonal es cada vez más restringida por la poca extensión y calidad de sus espacios y la inadecuada transitabilidad del vehículo automotor.

- Todos estos rasgos hablan de la necesidad de respuestas urgentes asociadas a:
 - ❖ La creación de nuevas centralidades o áreas de funcionamiento diversas, descentralizadas, asociadas a los usuarios y la consolidación y diversificación de las existentes.
 - ❖ La prestación de servicios en los equipamientos requeridos, localizados fundamentalmente en las nuevas centralidades, en donde haya una relación directa entre la accesibilidad de los mismos, la población que lo exige de acuerdo con su radio de influencia y la demanda de espacio por parte de ese equipamiento.
 - ❖ Crecimiento significativo de las oportunidades de movilización y accesibilidad de la ciudad, buscando consolidar su dimensión transversal, en lugar de propiciar el aumento de su longitudinalidad. Ello hará necesario propiciar nuevas conexiones, cambiar patrones de uso, optar por diversificar las tecnologías de transporte incorporando algunas menos convencionales, propiciar el tránsito peatonal y consolidar como sistema al transporte colectivo.

A continuación se presenta una serie de propuestas que buscan dar respuesta a los problemas funcionales y de macro centralidad que se han reconocido como existentes en diversos sectores asociados a las parroquias urbanas de la ciudad de Mérida. Si bien tales propuestas pretenden responder lo más cercanamente posible a las necesidades encontradas, aparecerán deficiencias, tanto por omisiones no deseadas como por no haber contado con el mismo nivel de información para toda el área urbana de la ciudad. Tal es el caso de los sectores parroquiales de la parte baja del Chama comprendidos en las parroquias Arias y Jacinto Plaza. No obstante se plantearon algunas propuestas a partir de información perceptual, fundamentalmente.

4.2 Centralidades a Consolidar

El reconocimiento de los conflictos de funcionamiento y de las demandas de equipamientos, una vez adelantada la evaluación de los mismos por parroquia urbana de la ciudad de Mérida – según lo establecido por las Normas vigentes de acuerdo a la categoría de ámbitos intermedios y primarios- permitió reconocer la presencia precaria de ciertas centralidades actuales, los requerimientos de las mismas para su consolidación y las necesidades de nuevas centralidades.

El **cuadro N° 11 Propuestas de Centralidades a Consolidar** permite observar la situación de las centralidades existentes. El ofrece un listado de los subsectores presentes en dichas centralidades, las cuales se han agrupado en dos categorías, observándose que el 42 % de los subsectores se encuentran asociados al ámbito central, fundacional de la ciudad. En lo que

respecta a la organización espacial de las centralidades, se han observado tres tipologías, en la ciudad la de morfología concentrada, la lineal y la que es mezcla de ambas, presente en solo una de las centralidades existentes. En el ámbito central domina las centralidades en agrupación o concentradas. (Ver plano N° 9 sub-sectores funcionales)

Se analizan también los usos principales característicos y el grado de consolidación de cada subsector; clasificando a este último parámetro en tres categorías, según se encuentre saturado en su funcionalidad, adecuado o de funcionalidad incipiente. Puede observarse que la mayor proporción de subsectores saturados se encuentra en el ámbito central.

A partir de este análisis y de acuerdo con las potencialidades y necesidades de cada subsector, se propone incentivar usos que acompañarán los existentes, en la búsqueda de la consolidación de los mismos para diversificar y o complementar las carencias obtenidas en el diagnóstico.

Otro establecimiento general que debe hacerse explícitamente es el estímulo a la presencia del uso residencial en todos aquellos sectores que lo tienen como principal o compatible. Caso particular es el de la parroquia Sagrario del centro histórico donde los usos institucional y comercial lo han ido desplazando hacia lugares menos céntricos, observándose dinámicas incompatibles con el valor fundamental del centro histórico, durante horas nocturnas. Las rehabilitaciones urbanas hechas en muchos lugares y particularmente en el país, como las de Ciudad Bolívar, Coro y Barquisimeto, permiten reconocer la vitalidad de tales espacios solo en horarios de oficina y comerciales. Por ello, en este ámbito se debe propiciar el regreso y/o la permanencia del uso residencial, bajo nuevos esquemas de desarrollo e incorporación, siendo que tal espacio tiene los mayores valores históricos, simbólicos y comerciales de suelo urbano.

CUADRO N° 11 PROPUESTAS DE CENTRALIDADES A CONSOLIDAR

CATEGORÍA	NOMBRE	TIPOLOGÍA	LOCALIZACIÓN	USOS PRINCIPALES	GRADO DE CONSOLIDACIÓN FUNCIONAL	USOS PROPUESTOS COMPLEMENTARIOS
AMBITO CENTRAL	Sector Plaza Bolívar	Agrupado	casco fundacional	Institucional, comercial y cultural	saturado	turístico y representativo, residencial
	Sector Plaza Milla	Agrupado	ámbito central	institucional, turístico	adecuado	recreacional
	Sector Plaza Belén	Agrupado	ámbito central	institucional, comercial	incipiente	recreacional
	Sector Plaza El Espejo	Agrupado	ámbito central	simbólico, religioso	adecuado	turístico
	Sector Plaza Las Heroínas	Agrupado	ámbito central	turístico, recreacional	saturado	cultural
	Sector Plaza El Llano	Agrupado	ámbito central	comercial, religioso	saturado	institucional
	Sector Plaza Glorias Patrias	Agrupado	ámbito central	comercial	incipiente	institucional, turístico
	Av. 2 Ramos de Lora	Lineal	ámbito central	comercial	adecuado, en riesgo natural	cultural, turístico
	Av. 3 Independencia	Lineal	ámbito central	comercial	saturado	recreacional
	Av. 4. Bolívar	Lineal	ámbito central	comercial	saturado	recreacional
Av. 5 Zerpa	Lineal	ámbito central	comercial	adecuado	institucional	

CONTINUACION CUADRO N° 11 PROPUESTAS DE CENTRALIDADES A CONSOLIDAR						
CATEGORÍA	NOMBRE	TIPOLOGÍA	LOCALIZACIÓN	USOS PRINCIPALES	GRADO DE CONSOLIDACIÓN FUNCIONAL	USOS PROPUESTOS COMPLEMENTARIOS
OTROS SECTORES	Conjunto Universitario La Hechicera	Agrupado	A. Carnevali, -Sta. Rosa-L. Chorros	educacional, deportivo	incipiente	turístico, comercial
	Conjunto Universitario La Liria	Agrupado	Av. Las Américas, s. Plaza de Toros	educacional	incipiente	cultural, deportivo
	Conjunto Ciencias de la Salud	Agrupado	S. Campo de Oro	salud, educacional	incipiente	deportivo, recreacional
	Av. A. Carnevali	Lineal	S. Norte	comercial	incipiente	institucional, recreativo
	Av. Universidad	Lineal	Av. Universidad - Parque La Isla - Mucumbarila	comercial	incipiente	educativo, cultural
	Av. Tulio Febres	Lineal	S. Centro	educacional	incipiente	institucional, cultural
	Av. Urdaneta	Lineal	S. Centro	institucional, salud	saturado	transporte
	Av. Las Américas	Concéntrico	S. Mercado Principal	comercial, institucional	adecuado	recreacional
		Lineal	S. Terminal - S. Social- N. Deportivo	salud, transporte	incipiente	recreacional y deportivo
	Av. Los Próceres	Lineal	Z. de Servicios Industriales Mérida	servicios industriales	adecuado	recreacional
	La Parroquia	concéntrico	Casco Histórico P. J. Rodríguez S.	institucional, comercial	adecuado	cultural
	Av. Principal de Los Curos	Lineal	Los Curos	institucional, comercial	incipiente	cultural, deportivo
	Estadio Metropolitano de Mérida	Agrupado	S. Zumba	deportivo	incipiente	recreacional
	Zona Industrial Los Curos	Agrupado	S. Los Curos- La Parroquia	servicios industriales	adecuado	recreacional
	Sectores de los diferentes nuevos desarrollos residenciales	agrupados o lineales	Urbanismos populares de los años 60 - 90	educativo, comercial	predominantemente incipiente	institucional, recreativo
Centros comerciales	Agrupado	Diferentes espacios de sectores en nuevos desarrollo	comercial, recreacional	adecuado	cultural	

4.3 Centralidades a Reforzar o Desarrollar.

El **Cuadro N° 12** presenta las propuestas sobre las centralidades a reforzar y desarrollar, según existan incipientemente o sea requerida la incorporación de nuevas centralidades. Las mismas igualmente se tipifican morfológicamente como concentradas o agrupadas, lineales o mixtas. El establecimiento de la ubicación específica, responde a la necesidad de distribuir lo más equitativamente el desarrollo social para la calidad de vida ciudadana, en las áreas ocupadas y de expansión de la ciudad.

Se señalan los tipos de equipamientos necesarios para cumplir su rol de centralidad consolidada, por sector específico. De acuerdo a ello entre las centralidades más relevantes que se proponen están: Hospital en Parroquia Caracciolo Parra; nodo educativo, turístico y comercial La Hechicera, y nodo Vuelta de Lola, en la parroquia Milla; centralidad educativa, cultural y deportiva La Liria, y nodo de conectividad, recreacional, e informativo Las Américas. Ambos de la P. Spinetti Dini;(Ver imagen N° 41) consolidación de eje educativo, cultural e institucional Av. Tulio Febres, y del nodo institucional - financiero El Encanto, en la Parroquia El Llano; Consolidación del Núcleo de Ciencias de la Salud Campo de Oro, ampliando sus bondades sanitarias, educativas y deportivas, además de las recreacionales, para la Parroquia Domingo Peña. También debe nombrarse el enriquecimiento de varios nodos funcionales y viales en todos los ámbitos primarios e intermedios

Entre las centralidades a desarrollar merecen especial atención los Centros Parroquiales de Servicios, los cuales se proponen para aquellas Parroquias de más precarias condiciones de vida, por su escasa oferta de equipamiento local, lejanía a los existentes y bajos ingresos de su población. Merece la pena mencionar a las Parroquias Lasso de La Vega, J. J. Osuna, Domingo Peña y particularmente a las Parroquias Jacinto Plaza y Arias, en la parte baja del Chama; cuya escasa accesibilidad a los equipamientos, el empleo y la educación, las ha marginado significativamente. En el **cuadro N° 12 Propuestas de Centralidades a Desarrollar y Reforzar** se pueden observar los equipamientos que se proponen asociados a tales centros de servicios.

Las condiciones naturales implícitas en la ciudad por los rasgos físicos fundamentales propios del sitio original y de los nuevos lugares de emplazamiento de los desarrollos recientes, le confieren a la ciudad una alta fragilidad en una importante proporción de su superficie, que los ciudadanos deben convertir en bondad. Tal es el caso de los numerosos parques existentes y que se proponen como centralidades lineales para la recreación, la cultura y la protección ambiental. Merecen especial mención el aprobado y en desarrollo Parque Metropolitano Albarregas y el propuesto Parque Metropolitano Chama. Igualmente, apoyándose en Rangel y otros (2.005) se proponen las “nuevas naturalezas” como lugares naturales, internos o

inmediatos a la ciudad de Mérida, mayoritariamente localizados en ejes ambientales o conectados (Ver imagen 36) por ellos, que poseen condiciones para la prestación y auspicio de valores ecológicos. Ellos pueden ser objeto de acciones de protección, manejo y/o desarrollo de sus condiciones ambientales para propiciar dinámicas ecológicas que permitan la ampliación de la biodiversidad urbana, el contacto y el aprendizaje ambiental, el auto mantenimiento del lugar y la generación de empleos a la comunidad, multiplicando sus efectos positivos sobre espacios vecinos involucrados.

CUADRO N° 12 PROPUESTAS DE CENTRALIDADES A DESARROLLAR Y REFORZAR

CATEGORÍA	NOMBRE	TIPOLOGÍA	LOCALIZACIÓN	EQUIPAMIENTOS PROPUESTOS
EXISTENTES	Vuelta de Lola	concentrado - lineal	Av. Universidad - San Benito	Inspectoría de tránsito, módulo turístico, comercio primario y artesanal, distribución de flujos, alojamiento turístico
	Complejo Ferial Albarregas	concentrado	Plaza de Toros, - Av. Las Américas - enlace Briceño Ferrigni	Centro cultural y ferial, estacionamiento, viaducto con Av. 1 y eje peatonal, etc.
	Nodo Av. Las Américas - V. C. Elías	concentrado - lineal	Enlace Av. Las Américas, Viaducto Campo Elías, Av. Cardenal Quintero	Plaza contemporánea, nodo peatonal aéreo, red de espacios públicos intercomunitario, parada trolebús, estación de transferencia, centro comunal, deportivo, etc.
	Nodo Av. Las Américas - E. Valeri	concentrado	Enlace Sector FONDUR	Centro de salud, comercios, centro educativo, recreación
	Conjunto Deportivo Campo de Oro	concentrado	Sector Campo de Oro - Sta. Mónica	Canchas, mercado campesino, estacionamiento, posadas
	Sector El Encanto	concentrado	Av.- Urdaneta - Av.- G. Picón	Centros de Salud, empresariales, financieros, institucionales
	Parque Metropolitano Albarregas	lineal	recorrido urbano del río Albarregas	Recreacionales, deportivos, culturales, verdes protectores
	Nodos de equipamiento primario	concentrados o lineales	En todos los sectores de la ciudad	Centros educativos, de salud, recreacionales, comerciales y verdes territoriales, según necesidades actuales y futuras del u. residencial vecino
Parques y plazas de la ciudad	concentrados y lineales	Toda la ciudad	mobiliario, seguridad, iluminación, accesibilidad	

CONTINUACION CUADRO N° 12 PROPUESTAS DE CENTRALIDADES A DESARROLLAR Y REFORZAR				
CATEGORÍA	NOMBRE	TIPOLOGÍA	LOCALIZACIÓN	EQUIPAMIENTOS PROPUESTOS
PROPUESTOS	Centro Cultural 1º de mayo	Concentrado	A. L. Próceres, frente Sector 1º de Mayo	Centro cultural, comercios intermedios, canchas deportivas,
	Hospital Los Próceres	Concentrado	Frente a Parque Humboldt	Hospital tipo III, complementario al Universitario de Los Andes
	Parque Metropolitano del río Chama	lineal	recorrido urbano del río Chama	Recreacionales, deportivos, culturales, verde protector
	Parque quebrada La Gavidia	lineal	entre Los Próceres y Belensate	recreacionales , verde protector
	Parque río Pedregosa	lineal	Pedregosa baja - La Mata	recreacionales, verde protector
	Parque quebrada San Jacinto	lineal	Sector San Jacinto	recreacionales , verde protector
	Parque quebrada La Fría	lineal	Sector Tienditas del Chama	recreacionales , verde protector
	Nuevas Naturalezas	concentrado y lineales	Áreas protectoras de la ciudad	miradores, rutas de excursionismo, turismo de aventura, centros de investigaciones, verde protector, etc.
	Centro de Servicios El Arenal	concentrado	Parte baja del Chama	Centros educativos, de salud, recreacionales, comerciales y verdes territoriales, según necesidades actuales y futuras del u. residencial vecino, estacionamientos, enlaces peatonales
	Centro de Servicio Torrefactora San Jacinto			
	Centro de servicios El Chama			
	Centro de Servicios La Pedregosa	concentrado	Pedregosa Alta	comercial, recreacional, cultural
	Centro Recreacional La Mata	concentrado	Sector La Mata - Los Curos	Centro deportivo, casa cultural comunal, parques
	Centro de Servicios Los Curos	concentrado	Parte norte de Los Curos - Pozo Azul	Centro comunal, ambiental y recreativo
Centro Campo Claro	concentrado	Parque Albarregas - enlace E. metropolitano	Centro comunal, ambiental y recreativo	



Imagen 36 . NODO CONECTOR RECREATIVO EN ENLACE VIADUCTO CAMPO ELÍAS – AV. LAS AMÉRICAS
Lugo Melvy (2.010). Proyecto LA PLAZA COMO INTERFASE DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA. Programa de Maestría en Desarrollo Urbano Local. Facultad de Arquitectura y Diseño.

4.4 Las Centralidades en el Mejoramiento de la Movilidad y La Conectividad.

Aquellas centralidades y linealidades con un efecto más directo en la movilidad y la conectividad urbana han sido incorporadas en el **cuadro Nº 13 Propuestas para el Mejoramiento de la Movilidad y la Conectividad** para su tratamiento en esta investigación. Se han categorizado según el apoyo que presten a la movilidad peatonal, como factor fundamental del desarrollo sustentable o, las que están asociadas a la movilidad prestada por algún tipo de vehículo movido por combustible fósil.

Además de la tipología espacial a través de la cual se manifiestan y la localización específica - determinante en la selección de la propuesta- se presentan los usos principales propuestos para tal tipo de centralidad fundamentalmente lineal.

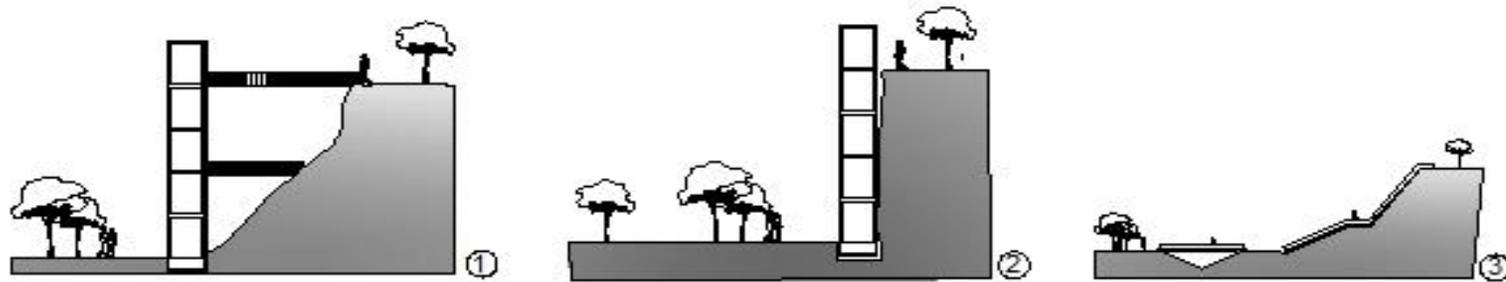
Las centralidades peatonales se proponen ejecutar a través: de la peatonalización de parte del centro fundacional, en la parroquia Sagrario, para permitir fluidizar su alto tránsito peatonal; de parques tipo balcón sobre sendos bordes de talud de la terraza fundacional y de la vía peatonal del Parque Metropolitano Albarregas, a todo lo largo de la ciudad. También se proponen 7 enlaces peatonales transversales, sobre el abra natural del río Albarregas, para aumenta la conectividad entre las dos primeras bandas urbanas.

Se plantean la culminación del Sistema de Transporte Masivo a través del “trolebús” buscando su consolidación sistémica para sus máximos beneficios. El planteamiento respeta en gran proporción la Ruta 1 y cambia y reduce el recorrido de la Ruta 2, al eje La Parroquia - Viaducto Campo Elías, por La Mata, el parque Albarregas y la Av. Las Américas. No se admite la introducción de los trolebuses por el casco histórico, sino el diseño de una ruta interna de transporte colectivo convencional, entre las avenidas 2 y la 8.

La Ruta 3 del Sistema de transporte Público, se corresponde con el planteamiento de conectores verticales que vinculen a la terraza tradicional con la parte baja del Chama. Se propone su logro a través de mecanismos tecnológicos de bajo impacto y máximo beneficio, como los ascensores urbanos presentes en la ciudad de Lérida. Se plantean 4 conexiones entre la terraza y sendos sectores de dinámicas urbanas en crecimiento: El Arenal, Lourdes, San Jacinto y Las Tienditas del Chama. Los mismos deben asociarse en ambos extremos a estaciones terminales, miradores, estacionamientos, centros de información y parques, como mínimo.

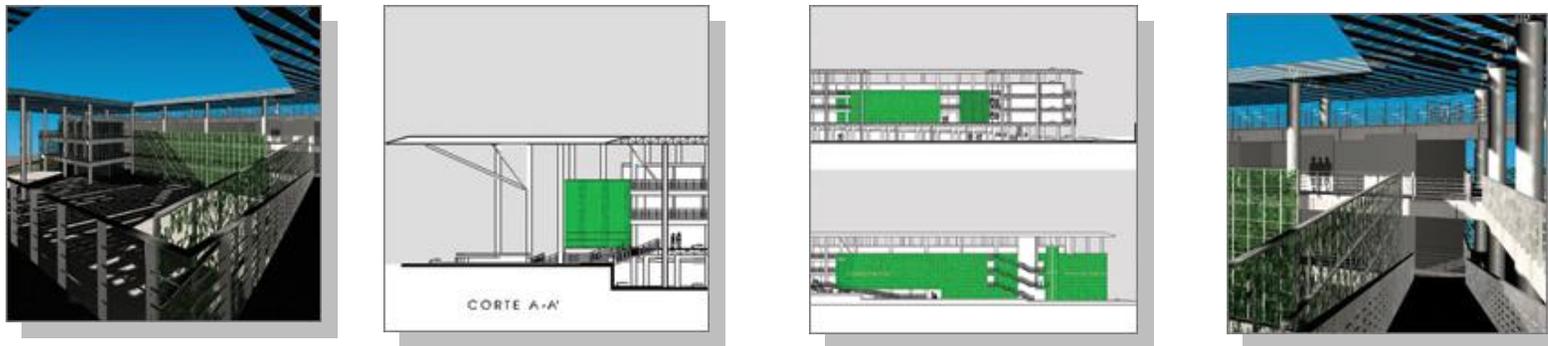


Imagen, 37
ASCENSOR EN LA CIUDAD DE LÉRIDA. ESPAÑA
Fotografía: Maritza Rangel (2.010)



Imagen, 38 ALTERNATIVAS VARIAS DE CONEXIONES VERTICALES DE BAJO IMPACTO Moreno, Viviana (2.010). EL ESPACIO PÚBLICO COMO RECURSO VITAL ESTRUCTURANTE DE DINÁMICAS URBANAS, en el Libro "Espacios Públicos. Calidad y mediación".. En edición por Publicaciones del Vicerrectorado Académico. Grupo de Investigaciones sobre el espacio Público – GISEP de la Universidad de Los Andes

La ejecución de estaciones de transferencia es un complemento fundamental a incorporar asociado a las 3 rutas ofreciéndole a los usuarios, todas las comodidades para así prestar un mejor servicio. Para ello se proponen seis de ellas, de manera que permitan la accesibilidad al sistema desde el vehículo privado, peatonalmente o el transporte colectivo complementario, la realización de diversas actividades urbanas de carácter periódico como la asistencia al banco, pago de servicios y el cuidado de infantes; el encuentro social, la recreación y el cambio de modos de transporte y de rutas, entre otros. Ellas son: Santa Ana, Las Américas, Lourdes, Pié del Llano, Humboldt y La Parroquia. Su localización es observable en el **plano N° 14** sobre las propuestas de conectividad y movilidad. (Ver imagen 37 este puede ser un ejemplo a desarrollar en el estadio lourdes)



Imagen, 39 Plaza del Sol" mercado popular y terminal de transferencia, Caracas, Venezuela. Fuente: Yuly Jáuregui, 2007.

Los estacionamientos, asociados a los conectores verticales y las estaciones de transferencia o presentes en forma individual, son un complemento de inmenso valor al sistema de transporte masivo de la ciudad de Mérida. Por ello, además de los ya nombrados, asociados a las dos propuestas anteriores, se planten 5 estacionamientos subterráneos, bajo plazas, y espacios recreacionales deportivos: Plaza de Toros, Canchas Guersi, Plaza de Milla, Plaza Belény mercado Soto Rosa.

Estos 3 últimos complementos del Sistema del Transporte Masivo Trolebús, propuesto para Mérida, son un aporte fundamental que se le hace a través de esta investigación a dicho sistema, permiten realmente la accesibilidad de la población desde cualquier parroquia a las rutas centrales del transporte masivo, en la ciudad.

Las intercepciones son otro aporte de singular importancia en este proyecto. Para agilizar el tráfico urbano, en ellas se plantean enlaces a otros niveles de relieve, preferiblemente subterráneos. Se proponen ocho intercepciones, asociadas a las avenidas Universidad, Los Próceres, Las Américas y a los enlaces viales Briceño Ferrigni y Gámez Arellano. El cuadro N° 12 permite observar tal planteamiento.

La transversalidad vehicular es otro principio de la propuesta que se enuncia aquí. Ella se presenta a través de dos proyectos específicos: la continuidad del Viaducto Sucre hasta la Av. Los Próceres, por el sector Santa Bárbara y el enlace subterráneo Los Próceres – Hospital Universitario de los Andes, pasando por debajo del Aeropuerto. Moreno (2.010)

El reforzamiento a la logitudinalidad se presenta para conectar flujos interurbanos que se producen y que no deben ir a lo largo de las escasas vías arteriales urbanas. Esta investigación recoge la propuesta institucional de la vía Arterial Ejido – San Rafael de Tabay.

CUADRO N° 13 PROPUESTAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD Y LA CONECTIVIDAD

CATEGORÍA	NOMBRE	TIPOLOGÍA	LOCALIZACIÓN	USOS PROPUESTOS
PEATONALES	Peatonización del ámbito central	agrupado	Av. 3, 4 y 5, entre calle 20 y 25	Mobiliario, vegetación, kioscos, fuentes de soda, información vial
	Parque Balcón hacia el río Chama	lineal	paralelo río Albarregas, entre calles 13 y 26	mobiliario, terrazas - miradores, kioscos, paseos
	Parque Balcón hacia el río Albarregas	lineal	paralelo río Chama en su recorrido urbano	mobiliario, terrazas - miradores, kioscos, ciclo rutas
	Enlace peatonal Los Chorros	lineal	La Hechicera - Forestal - J. Botánico	mobiliario, áreas de descanso, ciclo ruta, verde protector
	Enlace peatonal Plaza de Toros	lineal	Plaza de Toros, calle 16 - centro	enlace peatonal - ciclo ruta, puente habitable
	Enlace peatonal Pueblo Nuevo	concentrado	Av. 2 Lora - Ambulatorio Venezuela	centro comunitario, enlace peatonal - ciclo rutas, p. habitable
	Enlace peatonal Glorias Patrias	lineal	Av. 2 Lora - Don Pancho	enlace peatonal - ciclo ruta
	Enlace Av. Urdaneta	lineal - concentrado	Entre el aeropuerto y el terminal terrestre	centro comunitario, enlace peatonal - ciclo rutas, p. habitable
	Enlace Av. Andrés Bello	lineal	Entre Urb. Humboldt y Parque A. Bello	enlace peatonal - ciclo ruta
	Enlace peatonal La Parroquia	lineal	Entre C. Camejo y Urb. La Mata	enlace peatonal - ciclo ruta
Vía Peatonal Longitudinal P. M. Albarregas	lineal	Desde La Hechicera - hasta Ejido	paseos, ciclo rutas, kioscos, mobiliario, verde protector	

CONTINUACION CUADRO N° 13 PROPUESTAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD Y LA CONECTIVIDAD				
CATEGORÍA	NOMBRE	TIPOLOGÍA	LOCALIZACIÓN	USOS PROPUESTOS
VEHICULARES	Ruta 1 Trolebús	Lineal	Ejido - La Hechicera	recorrido, paradas, mobiliario e información vial, paisajismo
	Ruta 2 Trolebús		La Parroquia - Viaducto Campo Elías	
	Conector vertical Belén	Lineal	parque Los Poetas - El Arenal	ascensor, terminales, mirador, kioscos, parques, estacionamientos, centros de información, etc.
	Conector vertical Paseo de la Feria		Paseo de las ferias - S. Lourdes	
	Conector vertical Sta. Elena		Sta. Elena - San Jacinto	
	Conecto vertical Las Tapias		Las Tapias - Tienditas del Chama	
	Arterial S. Chama - San Jacinto	Lineal	Ejido - San Rafael de Tabay	avenida, equipamiento vial, información, verde protector
	Enlace subterráneo Los Próceres - Hospital	Lineal	Desde U. San José - Hospital Universitario	ruta subterránea, información vial
	Enlace V. Sucre - Santa Bárbara	Lineal	Viaducto Sucre - S. bárbara - L. Próceres	avenida, equipamiento vial, información, verde protector
	Estación de Transferencia Santa Ana	agrupado	Frente a Bomba Sta. Ana	terminales de rutas de diferentes categorías, centro de servicios comunitarios, estacionamientos, información vial y urbana.
	Estación de T. Las Américas		Al Lado del H. Sor Juana Inés de La Cruz	
	Estación de T. Lourdes		Av. T. Febres - Cancha Lourdes	
	Estación de T. Pié del Llano		Bomba Pié del Llano	
	Estación de T. Humboldt		Av. Humboldt	
	Estación de T. La Parroquia		Sector La Avioneta	
	Estacionamiento Plaza de Milla	agrupado	Sótano Plaza de Milla	Rutas de acceso y salida, puestos de estacionamiento, controles de tránsito y de pago. Ventilación e iluminación adecuada, información urbana
	Estacionamiento P. Belén		Sótano Plaza de Belén	
	Estacionamiento Plaza de Toros		Sótano Plaza de Toros	
	Estacionamiento Canchas L. Gherzi		Sotana Canchas Luis Gherzi	
	Estacionamiento Sta. Mónica		Sótano Estacionamiento de estadios	
	Estacionamientos enlaces verticales		ambos extremos de cada enlace	
	Intercepción Vuelta de Lola	Lineal	Trasandina - El Valle - Av. Universidad	Además de lo propio de una avenida urbana, debe tener la vía subterránea o elevada y el enlace distribuidor, para conectar el cruce conflictivo y reincorporar al conductor más adelante.
	Intercepción Cruz Verde de Milla		Enlace Briceño F. - MPPTC	
	Intercepción Los Sauzales - Los Próceres		Av.- Los Próceres - Los Sauzales	
	Intercepción Los Sauzales - Las Américas		Calle Ppal. Los Sauzales - Mercado Murachí	
	Intercepción Parque Humboldt		Av. Los Próceres - Las Américas	
	Intercepción La Pedregosa Baja		Av. Los Próceres - La Pedregosa Baja	
	Intercepción A. Gámez Arellano		Enlace Gámez A. - Central Azucarero	
Intercepción El Acuario	Enlace del Acuario - Sede de Polar Mérida			

4.5 Reubicaciones de Equipamiento.

El análisis realizado exige también la reubicación de varios equipamientos del Ámbito Central, de carácter Metropolitano, Estatal o Nacional, que por su naturaleza atraen un significativo flujo de personas y vehículos al centro de la ciudad, desde otros espacios estatales y nacionales, originando congestión por la propia actividad que en ellos realiza.

Las nuevas localizaciones deberán ajustarse a los siguientes criterios:

- Fácil accesibilidad desde los ingresos de la ciudad
- Localización en vías expresas o arteriales
- Diseños arquitectónicos adecuados para sus dinámicas propias
- Compatibilidad con los usos vecinos

Entre los equipamientos que se recomiendan reubicar, están:

- Zona Educativa del Estado Mérida, ubicada actualmente en la Av. 4 Bolívar entre calles 21 y 22. De competencia nacional.
- Los tribunales, ubicados en el edificio Hermes en la calle 23 con esquina de la Av. 4 Bolívar. De competencia Estatal y Municipal.
- FONVIM, ubicado en la calle 20 entre las Av. 6 Rodríguez y Av. 7 Maldonado, de competencia Estatal.
- Facultad de Odontología de la Universidad de los Andes, ubicada en la calle 24 entre Av. 2 Lora y 3 Independencia.
- Escuela de Enfermería de la Facultad de Medicina de la Universidad de Los Andes, ubicada en la calle 24 Rangel y la Av. 8 Paredes.
- URBASER, ubicado en la Av. 8, entre calles 23 y 24. de competencia Metropolitana,
- SENIAT de competencia Nacional, ubicado en el Centro Comercial El Ramiral en la Calle 26 del viaducto Campo Elías. (este tiene previsto, mudarse a una nueva sede en la Av. Los Proceres antiguo Bowling Merida)

- Talleres Mecánicos, de carpintería, depósitos de almacenamiento de alimentos, servicios de auto periquitos, entre otros.

Se propone reubicarlos en los sub centros propuestos a lo largo de la avenida Los Próceres, con excepción de la Facultad de Odontología y la Escuela de Enfermería ya que la Universidad tiene proyectada su reubicación en los terrenos del núcleo Campo de Oro. Una vez reubicados estos servicios, consolidar los espacios vacantes, en nuevos sectores residenciales, que hagan vida urbana en el casco central de la ciudad.

4.6 Disposiciones Complementarias.

- Es necesario evaluar, para su actualización, las Ordenanzas del Uso del Suelo en el ámbito central de la ciudad de Mérida, buscando controlar los cambios de usos que propicien la exclusión del uso residencial, así como la incorporación de usos no acordes con las condiciones de control que exige la presencia de los mismos en dicho espacio, reduciendo un mejor desempeño del área y de las actividades que pretendan realizar dentro de dicho ámbito.
- Se requiere minimizar el congestionamiento que se produce por la circulación de las unidades de transporte público convencional. Para ello deben estudiarse sus rutas, diseñándolas según su objeto sea cumplir con rutas alimentadoras al trolebús o tener sub rutas específicas por sectores no servidos por las rutas del transporte masivo. así evitar demoras en los recorridos.
- Se propone establecer una ruta única de transporte colectivo para el casco central. Debe ser una ruta de circunvalación que circule por la Av. 2 Lora y la Av. 8 Paredes, entre la calle 13 Colón y la calle 25 o 26 Viaducto Campo Elías.
- La red de paradas de transporte público deben ser estudiadas para su constitución, asociándolas a las estaciones de transferencia, los estacionamientos y los conectores verticales.
- Con el rediseño y la ampliación de las alternativas del transporte colectivo debe establecerse la peatonización y rescate del centro histórico, completando e integrando los ejes ya peatonizados, liberándolos de usos privativos del lugar para todos. Oliveros (2.009) expresa que Estas zonas peatonales del casco urbano deben ofrecer una gran variedad de actividades comerciales y recreativas para los consumidores, presentar una imagen económica, dinámica

dentro de un marco de vida urbano atractivo y sano que compita con los centros comerciales de la periferia, por su diversidad de equipamientos, calidad constructiva, dualidad y sentido del lugar y riqueza de usuarios y usos, además de amplitud en la superficie vial a ofrecer. Como medida temporal, mientras se procede a la peatonización, se propone la implementación de un Plan Piloto de Restricción de Circulación de Vehículos dentro del Casco Central de la Ciudad, de acuerdo a un horario establecido y al número de placa que identifica el vehículo, con excepción de vehículos oficiales y de transporte público.

- Las actuales “bucetas” no fueron diseñadas para transporte de personas, sino de mercancía, se proponer hacer un cambio en las unidades de transporte público.
- Las aceras y calzadas deben reconstruirse, según la demanda, las características de cada lugar y las condiciones de los usuarios, reubicando el mobiliario urbano que se encuentra sobre las mismas y dándoles la continuidad y diseño general requeridos para garantizar seguridad al peatón y al conductor.
- La señalización vial debe demarcarse y mantenerse, para orientar y alertar a transeúntes, según su condición de conductor o peatón
- Debe activarse programa permanente de revisión de unidades de transporte, para evaluación y control de cumplimiento de las normas COVENIN y aplicación de la normativa vigente en materia de Tránsito y Transporte.
- Urge Instrumentar campañas educativas efectivas sobre la importancia y obligaciones del transeúnte en la ciudad para el mejor funcionamiento de la misma. Igualmente para los conductores de tránsito que permanentemente infringen las leyes de tránsito
- El comercio informal, la indigencia, los custodios y la localización de otras actividades en los espacios públicos, que impidan el libre uso y disfrute de los mismos, no debe ser permitidas; al menos que se hagan bajo reglas muy específicas, por días y actividades particulares
- Deben establecerse normas y criterios a ser implementados en nuevas construcciones o reconstrucciones de edificaciones y espacios públicos urbanos, acatando la normativa vigente en materia de accesibilidad para todos
- Estudiar el mobiliario urbano requerido para el ámbito central, según la dinámica y funciones de los espacios, además del estilo arquitectónico y urbanístico de los lugares a dotar del mismo, y la población a servir. Especial

tratamiento merecen la iluminación, los cestos de basura, paradas de transporte público, puntos de información y kioscos de venta, entre otros.

- Establecer normas para la localización en espera de los residuos sólidos y su recolección, la cual deberá realizarse en el centro durante horas nocturnas.
- Pautar horarios de carga y descarga en los diferentes comercios del sector, que no entorpezcan las dinámicas diurnas del mismo.
- Es necesario crear propuestas para promover la participación de todos y cada uno los actores involucrados en el desarrollo y evolución de la ciudad.

4.7 Conclusiones generales.

La sociedad Contemporánea, tiende en forma creciente a vivir en el ambiente urbano, siempre en procura de una mejor calidad de vida, al contar con servicios y equipamientos adecuados. Hoy en día, existen áreas urbanas tan pobladas y tan extensas, como jamás han existido en la historia de la humanidad y por ende, nunca antes con tantos problemas; áreas totalmente anárquicas, donde se han obviado todo tipo de normas y criterios de urbanismo; áreas de altísima densidad, que no cumplen ni con los equipamientos básicos, para darle al ciudadano una mejor calidad de vida.

Las ciudades venezolanas no son ajenas a esta realidad. Un ejemplo palpable es la ciudad de Caracas, donde la anarquía, el incumplimiento de las normas y la falta de equipamientos adecuados, acordes con la realidad de la ciudad, son parte de la cotidianidad del Caraqueño.

Si bien Mérida, es una de las ciudades venezolanas consideradas con mejor calidad de vida, no escapa a la problemática antes mencionada y es por ello que se deben tomar las acciones necesarias en procura de mejorar. Mejorar en todos los sentidos, por lo que los gobiernos Regional y Local, deben abocarse a legislar y a hacer

cumplir las normas en materia de ordenamiento Urbano, a educar al ciudadano para que se respete y se rediseñe el espacio para la gente, donde se humanice la ciudad.

Son muchos los problemas que afectan a la ciudad de Mérida, pero en especial -y caso de estudio de este trabajo-, es el congestionamiento que se genera en el casco central de la ciudad, producto de la diversidad de actividades de índole Gubernamental, Comercial, Institucional y de Servicios, el que mayor conflictos produce justamente en este sector, convirtiéndolo en el núcleo de actividades motrices, que permiten el desenvolvimiento de la ciudad, y originan la afluencia de un gran número de personas al casco central. Es por ello que se plantea como alternativa de solución a la multicentralidad. Las ciudades polinucleares, donde se aproveche mejor y se humanice el espacio, donde se redistribuyan las funciones urbanas y se invierta en mejorar los espacios públicos, peatonizar parte del casco central y generar un marco legal que permita definitivamente el rescate de la ciudad es la meta planteada.

Existen una serie de proyectos desarrollados por la Universidad de Los Andes, en procura de mejorar la estructura funcional de la ciudad y por ende mejorar la calidad de vida de sus habitantes, proyectos que deberían ser tomados en cuenta para consolidar la ciudad que todos queremos.

CUADRO N° 14 RESUMEN DE LAS ESTRATEGIAS Y ACCIONES PROPUESTAS

ESTRATEGIAS DE DESARROLLO	ACCIONES PROPUESTAS
<p>La creación de nuevas centralidades o áreas de funcionamiento diversas, descentralizadas, asociadas a los usuarios y la consolidación y diversificación del las existentes.</p>	<p>Decentralizar las actividades funcionales, concentradas en el Ambito Central. Diversificar el uso del suelo. Etimular el uso Residencial, caso especifico la Paroquia el Sagrario (ver cuadro N° 2 propuestas de centralidades a consolidar). Nuevas propuestas de centralidades, reubicacion, consolidación y reforzamientos de los equipamientos (ver cuadro N° 3 Propuestas de Centralidades a desarrollar y reforzar).</p>
<p>La prestación de servicios en los equipamientos requeridos, localizados fundamentalmente en las nuevas centralidades, en donde haya una relación directa entre la accesibilidad de los mismos, la población que lo exige de acuerdo con su radio de influencia y la demanda de espacio por parte de ese equipamiento.</p>	
<p>Crecimiento significativo de las oportunidades de movilización y accesibilidad de la ciudad, buscando consolidar su dimensión transversal, en lugar de propiciar el aumento de su longitudinalidad. Ello hará necesario propiciar nuevas conexiones, cambiar patrones de uso, optar por tecnologías de transporte menos convencionales y consolidar como sistema al transporte colectivo.</p>	<p>Peatonización del casco central. Desarrollo de diversos conectres verticales, peatonales y vehicular en diferentes areas de la ciudad. Desarrollo de parques, de enlaces y estaciones de transferencias y terminales (ver cuadro n° 4 propuestas para el Mejoramiento de la Movilidad y Conectividad)</p>

PLANOS



ANEXO



TABLAS DE EQUIPAMIENTOS URBANOS EXISTENTES POR PARROQUIA

PARROQUIA	TIPO DE SUB CENTRO	EQUIPAMIENTO
MILLA (21.126 h)	LINEAL Y CONCENTRADO	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Desarrollos espontáneos</p> <p>- SERVICIOS: MOPVI, FUNDACITE, Religiosos (varios), Líneas de Taxi, CANTV, INTT, Centro penitenciario, Aguas de Mérida, Modulo Policial, CORPOANDES, Centro de Convenciones.</p> <p>- ASISTENCIAL: Centros de Desarrollo Integral CDI (2), Clínicas y Consultorios Privados.</p> <p>- EDUCACIONAL: Universidad de los Andes (núcleo de la Hechicera y núcleo de los Chorros, Hoyada de Milla, Av. Universidad, Urb. Santa María), Hotel Escuela, Guarderías, Preescolar, Primaria, Secundaria y Diversificada (públicos y privados).</p> <p>- COMERCIAL: Estación de Servicio (3), Banco, Hoteles y Posadas, Abastos, Centros Comerciales y Empresariales (parque infantil, comercios varios), Centros Nocturnos, Restaurantes y Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Farmacias, Panaderías, Talleres Mecánicos, Depósitos y Venta de Materiales de Construcción (Av. Universidad y Hoyada de Milla), Venta de Neumáticos, Venta de Auto Repuestos, Mercado de Artesanías, Licorerías, Librerías y Papelerías, Agencias de Turismo, Heladerías, Teatro, Manufactura de textiles, Fabricas de dulces típicos, otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Parque Chorros de Milla, Jardín Botánico, Parque la Isla, Parque Beethoven, Plaza de Milla, Centros Recreativos privados.</p>
SPINETTI DINI (24.831 h)	LINEAL Y DISPERSO	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Desarrollos espontáneos</p> <p>- SERVICIOS: Religiosos (varios), Líneas de Taxi, Modulo Policial, Prefectura, Registro y Notaria, MOPVI, Sub. Estación de Electricidad.</p> <p>- ASISTENCIAL: Clínicas y Consultorios Privados, Ambulatorio tipo I, Hospital, Centro de Desarrollo Integral CDI (1), Ancianato.</p> <p>- EDUCACIONAL: Universidad de los Andes (Núcleo la Liria), Guarderías, Preescolar, Primaria, Secundaria y Diversificada, UNEFA, UNA.</p> <p>- COMERCIAL: Estación de Servicio, Posadas, Abastos, Bancos, Centros Comerciales (comercios varios), Súper Mercados, Restaurantes, Centros y Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Depósitos y Venta de Materiales de Construcción (Barrio San Juan Bautista, Av. Alberto Carnevali y Av. Los Próceres, sector la Milagrosa), Farmacias, Panaderías, Talleres Mecánicos, Venta de Neumáticos, Venta de Auto Repuestos, Licorerías, Librerías y Papelerías, Salas de Cine, Agencias de Turismo, otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Plaza monumental, Parques infantiles privados</p>

TABLAS DE EQUIPAMIENTOS URBANOS EXISTENTES POR PARROQUIA

PARROQUIA	TIPO DE SUB CENTRO	EQUIPAMIENTO
MARIANO PICON SALAS (35.992 h)	LINEAL DISPERSO	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Desarrollos Espontáneos, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares.</p> <p>- SERVICIOS: CORPOELEC, CICPC, Circuito Judicial, Terminal de Pasajeros, IMPARQUES, FUNDEMER, Religiosos (varios), Líneas de Taxi.</p> <p>- ASISTENCIAL: Seguro Social, Centros de Desarrollo Integral CDI, Centro de Rehabilitación de Lenguaje, Clínicas y Consultorios Privados.</p> <p>- EDUCACIONAL: Guarderías, Preescolar, Primaria, Secundaria y Diversificada (públicos y privados).</p> <p>- COMERCIAL: Estación de Servicio (1), Bancos, Mercado Principal, Mercado Murachí, Hoteles y Posadas, Abastos, Súper Mercados, Centros Comerciales y Empresariales (parque infantil, comercios varios), Restaurantes, Centros y Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Depósitos y Venta de Materiales de Construcción, Farmacias, Panaderías, Talleres Mecánicos, Venta de Neumáticos, Mercado de Artesanías, Licorerías y Otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Parque Ciudad de los Niños, Complejo Deportivo las Américas, Parques infantiles privados.</p>
DOMINGO PEÑA (20.304 h)	LINEAL CONCENTRADO	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Desarrollos espontáneos, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares.</p> <p>- SERVICIOS: Religiosos (varios), Casa Sindical, Líneas de Taxi, Línea 2 del Trol Mérida.</p> <p>- ASISTENCIAL: Hospital HULA, Cruz Roja, Ambulatorio, Centros de Desarrollo Integral CDI, Clínicas y Consultorios Privados.</p> <p>- EDUCACIONAL: Universidad de los Andes (Núcleo campo de oro), Guarderías, Preescolar, Primaria, Secundaria y Diversificada (públicos y privados), IUTE.</p> <p>- COMERCIAL: Estaciones de Servicio (2), Banco, Hoteles y Posadas, Abastos, Restaurantes y Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Depósitos y Venta de Materiales de Construcción (Av. 16), Farmacias, Panaderías, Talleres Mecánicos, Venta de Neumáticos, Venta de Auto Repuestos, Licorerías, Concesionarios Automotrices y Otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Plaza Santa Elena, Complejo Deportivo Libertador, Complejo deportivo Campo de oro, Canchas de la Arenita,</p>

TABLAS DE EQUIPAMIENTOS URBANOS EXISTENTES POR PARROQUIA

PARROQUIA	TIPO DE SUB CENTRO	EQUIPAMIENTO
EL LLANO (12.512 h)	LINEAL	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Desarrollos espontáneos, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares.</p> <p>- SERVICIOS: INCES, Fundación del Niño, INTI, Religiosos (varios), Aguas de Mérida. Líneas de Taxi, Modulo Policial, Mercado Periférico, Aeropuerto, Alcaldía, CORMETUR, CORPOSALUD, INAM, Contraloría General del Estado, Casa Hogar, Colegio de Médicos, Colegio de Ingenieros, Funerarias, Defensoría del Pueblo, Línea 2 del Trol Mérida, Plantas de televisión por suscripción.</p> <p>- ASISTENCIAL: CAMIULA, Clínicas y Consultorios Privados, Ambulatorio.</p> <p>- EDUCACIONAL: Universidad de los Andes (Núcleo Don Tulio), Universidades privadas, Guarderías, Preescolar, Primaria, Secundaria y Diversificada (públicos y Privados).</p> <p>- COMERCIAL: Estaciones de Servicio (2), Bancos, Hoteles y Posadas, Abastos, Centros Comerciales (comercios varios), Restaurantes, Centros y Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Depósitos y Venta de Materiales de Construcción (Av. Los Próceres y Av. Las Américas), Farmacias, Panaderías, Talleres Mecánicos, Venta de Neumáticos, Licorerías, Súper Mercados, Concesionarios Automotrices y Otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Parque las Madres, Luis Gherzi, Parque Tibisay, Parque el Encanto, Parque de los Escritores, Plaza Glorias Patrias.</p>
CARACCILO PARRA PEREZ (7.676 h)	LINEAL Y DISPERSO	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Desarrollos espontáneos, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares.</p> <p>- SERVICIOS: Cuerpo de Bomberos, Religiosos (varios), CANTV, CORPOELEC, Líneas de Taxi, Modulo Policial, Funeraria, Circulo Militar, Aguas de Mérida, Prefectura, IMPRADEM</p> <p>- ASISTENCIAL: Ambulatorio de la Humboldt, Consultorios Privados</p> <p>- EDUCACIONAL: Universidades Privadas, Guarderías, Preescolar, Primaria, Secundaria y Diversificada (públicos y privados).</p> <p>- COMERCIAL: Estación de Servicio (2), Abastos, Bancos, Centros Comerciales y Empresariales (comercios varios), Restaurantes y Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Depósitos, Venta de Materiales de Construcción, Farmacias, Panaderías, Talleres Mecánicos, Venta de Neumáticos, Concesionarios Automotrices, Venta de Auto Repuestos, Licorerías y Otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Parque la Marina, Parques infantiles Privados, Canchas Deportivas de la Humboldt.</p>

TABLAS DE EQUIPAMIENTOS URBANOS EXISTENTES POR PARROQUIA

PARROQUIA	TIPO DE SUB CENTRO	EQUIPAMIENTO
LASSO DE LA VEGA (23.548 h)	LINEAL Y DISPERSO	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Desarrollos espontáneos, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares.</p> <p>- SERVICIOS: Religiosos (varios), Cementerio, Aguas de Mérida. Líneas de Taxi, Modulo Policial, CORPOELEC, , Seguro Social (administrativo),</p> <p>- ASISTENCIAL: Ambulatorio, Clínicas y Consultorios Privados.</p> <p>- EDUCACIONAL: Guarderías, Preescolar, Primaria, Secundaria y Diversificada (públicos y privados).</p> <p>- COMERCIAL: Estaciones de Servicio (2), Hoteles y Posadas, Bancos, Abastos, Restaurantes y Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Depósitos y Venta de Materiales de Construcción (Av. Los Próceres), Farmacias, Panaderías, Talleres Mecánicos, Venta de Neumáticos, Plantas de televisión por suscripción, Televisora y Estaciones de Radio, Súper Mercados, Concesionarios Automotrices, Venta de Auto Repuestos, Licorerías y Otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Parque Humboldt, Parques infantiles privados, Club Privado.</p>
J. J. OSUNA RODRIGUEZ (36.177 h)	LINEAL Y DISPERSO	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Desarrollos espontáneos, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares.</p> <p>- SERVICIOS: Religiosos (varios), Aguas de Mérida. Líneas de Taxi, Modulo Policial, CORPOELEC, Guardia Nacional, FOMVIS, Cámara de Comercio.</p> <p>- ASISTENCIAL: Ambulatorio, Hospital San Juan de Dios, Clínicas y Consultorios Privados, Centro de Desarrollo Integral.</p> <p>- EDUCACIONAL: Guarderías, Preescolar, Primaria, Secundaria y Diversificada (públicos y privados).</p> <p>- COMERCIAL: Estación de Servicio, Hoteles y Posadas, Abastos, Centro Comercial (comercios varios), Restaurantes y Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Depósitos y Venta de Materiales de Construcción (Zona Industrial), Farmacias, Panaderías, Talleres Mecánicos, Venta de Neumáticos, manufacturas de textiles, Talleres Metalmecánicos, Torrefactora, Venta de Auto Repuestos, Licorerías y Otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Canchas Deportivas y Plazoletas en J. J. Osuna, Canchas Deportivas Privadas, Canchas deportivas en Campo Claro.</p>

TABLAS DE EQUIPAMIENTOS URBANOS EXISTENTES POR PARROQUIA

PARROQUIA	TIPO DE SUB CENTRO	EQUIPAMIENTO
<p style="text-align: center;">Juan Rodríguez Suárez (24.848 h)</p>	<p style="text-align: center;">LINEAL Y CONCENTRADO</p>	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Desarrollos espontáneos, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares.</p> <p>- SERVICIOS: Religiosos (varios), Aguas de Mérida, Líneas de Taxi, Línea 1 del Trol Mérida, Universidad (Talleres Gráficos, Carpintería, otros), Modulo policial, Tribunal Militar, Prefectura, DIFRAN, DISIP, FUNDACOMUNAL, Dirección de Educación, FUNDEMER, Colegio de Abogados, Cementerio.</p> <p>- ASISTENCIAL: Ambulatorio, Clínicas y Consultorios Privados.</p> <p>- EDUCACIONAL: Guarderías, Preescolar, Primaria, Secundaria y Diversificada (públicos y privados).</p> <p>- COMERCIAL: Estaciones de Servicio (2), Bancos, Abastos y Súper Mercados, Centros Comerciales y Empresariales (comercios varios), Restaurantes, Centros y Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Depósitos, Venta de Materiales de Construcción, Farmacias, Panaderías, Talleres Mecánicos, Venta de Neumáticos, Concesionarios Automotrices, Venta de Auto Repuestos, Licorerías y Otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Parque los Escritores, Parques infantiles privados, Complejo Deportivo 5 Águilas Blancas, Estadio Metropolitano, Canchas Deportivas de la Parroquia, Parque las Banderas, parques del Carrizal A y B, Museo de Ciencia y Tecnología, Centros Nocturnos Parque Andrés Bello, Parque del Ejército, Parque Monseñor Salas, Parque el Acuario, Parque de la Guardia Nacional, Club Privado, Cine, Plaza Bolívar de la Parroquia y Otros.</p>

AMBITO CENTRAL DESDE PLAZA DE MILLA HASTA VIADUCTO MIRANDA

PARROQUIA	TIPO DE SUB CENTRO	EQUIPAMIENTO
MILLA	CONCENTRADO (PLAZA DE MILLA)	<ul style="list-style-type: none"> - RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares. - SERVICIOS: Religiosos (varios), Cuartel Militar. - ASISTENCIAL: Clínicas y Consultorios Privados, Comedor. - EDUCACIONAL: Guarderías, Preescolar, Primaria y Secundaria (públicos y privados). - COMERCIAL: Banco, Hoteles y Posadas, Abastos, Restaurantes, Centros y Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Farmacias, Panaderías, Venta de Auto Repuestos, Licorerías, Librerías y Papelerías, Venta de Artesanías, Heladerías, Teatro, manufacturas de textiles, Agencias de Turismo, Talleres Mecánicos, otros. - AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Plaza de Milla.
ARIAS	CONCENTRADO (PLAZA DE BELEN)	<ul style="list-style-type: none"> - RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares. - SERVICIOS: Religiosos (varios), FONVI, INMECA, SAIME, Funerarias. - ASISTENCIAL: Consultorios Privados, Ambulatorio Belén, Ambulatorio Arquidiócesis. - EDUCACIONAL: Guarderías, Preescolar, Primaria, Secundaria y Diversificada (públicos y privados). - COMERCIAL: Posadas, Abastos, Restaurantes, Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Farmacias, Panaderías, Venta de Auto Repuestos, Licorerías, Librerías y Papelerías, Venta de Artesanías, Teatro, manufacturas de textiles, manufacturas de calzado, Depósitos de Alimentos, Talleres Mecánicos, otros. - AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Plaza de Belén.

AMBITO CENTRAL DESDE PLAZA DE MILLA HASTA VIADUCTO MIRANDA

PARROQUIA	TIPO DE SUB CENTRO	EQUIPAMIENTO
SAGRARIO	CONCENTRADO (PLAZA BOLIVAR)	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares.</p> <p>- SERVICIOS: Religiosos (varios), Arzobispado, Consejo Legislativo, Gobernación, Alcaldía, Palacio de Justicia, Zona Educativa, CANTV, CORPOLEC, Consejo municipal, INAVI, Biblioteca Bolivariana, Centro Cultural, Casa de la Cultura, Biblioteca Tulio Febres Cordero, Prefectura, Procuraduría, Ministerio Publico, IPOSTEL, Universidad (Rectorado, Teatro cesar Rengifo, Museo), Museo de Arte Colonial, Registro Mercantil, Partidos Políticos.</p> <p>- ASISTENCIAL: Consultorios Privados, Ancianato.</p> <p>- EDUCACIONAL: Universidad (Facultad de Odontología y Escuela de Arte), Guarderías, Preescolar, Primaria, Secundaria y Diversificada (públicos y privados), Escuela Metropolitana de Arte.</p> <p>- COMERCIAL: Hoteles y Posadas, Bancos, Abastos, Restaurantes, Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Farmacias, Panaderías, Venta de Auto Repuestos, Licorerías, Librerías y Papelerías, Venta de Artesanías, manufacturas de textiles, Depósitos y Almacenes, Tiendas por Departamentos, Televisora y Estaciones de Radio, Oficinas, Centros Nocturnos, Agencias de Turismo, otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Plaza de Bolívar.</p>
SAGRARIO	CONCENTRADO (PLAZA EL ESPEJO Y LAS HEROINAS)	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares.</p> <p>- SERVICIOS: Religiosos (varios), URBASER, Seminario, Cementerio, Fundación Niños de la Calle, Teleférico. SENIAT</p> <p>- ASISTENCIAL: Consultorios Privados.</p> <p>- EDUCACIONAL: Universidad (Escuela de Enfermería), Guarderías, Preescolar, Primaria y Secundaria (públicos y privados).</p> <p>- COMERCIAL: Banco, Hoteles y Posadas, Abastos, Restaurantes, Centros y Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Farmacias, Panaderías, Venta de Auto Repuestos, Licorerías, Librerías y Papelerías, Venta de Artesanías, Heladerías, manufacturas de textiles, Depósitos y Almacenes, Talleres Mecánicos, otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Plaza el Espejo y Plaza las Heroínas.</p>

AMBITO CENTRAL DESDE PLAZA DE MILLA HASTA VIADUCTO MIRANDA

PARROQUIA	TIPO DE SUB CENTRO	EQUIPAMIENTO
EL LLANO	CONCENTRADO (PLAZA EL LLANO)	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares.</p> <p>- SERVICIOS: Religiosos (varios), Funeraria, Universidad (Edificio Administrativo), Bomberos Universitarios, TROL CABLE, SEDNA, Prefectura.</p> <p>- ASISTENCIAL: Consultorios Privados, Ambulatorio el Llano.</p> <p>- EDUCACIONAL: Guarderías, Preescolar, Primaria, Secundaria y Diversificada (públicos y privados).</p> <p>- COMERCIAL: Bancos, Hoteles y Posadas, Abastos, Restaurantes, Centros y Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Farmacias, Panaderías, Venta de Auto Repuestos, Licorerías, Librerías y Papelerías, Venta de Artesanías, Heladerías, manufacturas de textiles, Depósitos y Almacenes, Talleres Mecánicos, otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Plaza el Llano, Estadio Lourdes y Club de Judo de la ULA, Parque Domingo Peña.</p>
EL LLANO	CONCENTRADO (PLAZA GLORIAS PATRIAS)	<p>- RESIDENCIAL: Desarrollos consolidados, Viviendas Unifamiliares y Multifamiliares.</p> <p>- SERVICIOS: Religiosos (varios), Orquesta Sinfónica, Comando Policial, XXII Brigada, Centro Penitenciario, Aguas de Mérida, CANTV, Registro Principal, Archivo Histórico, Partidos Políticos, Biblioteca Pública.</p> <p>- ASISTENCIAL: Consultorios Privados, Ancianato.</p> <p>- EDUCACIONAL: Universidad (Facultad de Medicina), Guarderías, Preescolar, Primaria y Secundaria (públicos y privados).</p> <p>- COMERCIAL: Hoteles y Posadas, Bancos, Abastos, Restaurantes, Puestos de Comida Rápida, Ferreterías, Farmacias, Panaderías, Venta de Auto Repuestos, Licorerías, Librerías y Papelerías, Mercado Periférico, Venta de Artesanías, manufacturas de textiles, Depósitos y Almacenes, Estaciones de Radio, Oficinas, Centros Nocturnos, otros.</p> <p>- AREAS VERDES Y RECREACIONALES: Plaza Glorias Patrias Polideportivo.</p>

ANEXOS

TABLAS DE EQUIPAMIENTOS FALTANTES SEGÚN NORMA POR PARROQUIAS O SECTORES.

PARROQUIA O SECTOR	POBLACION	AMBITO URBANO	EQUIPAMIENTO FALTANTE
ANTONIO SPINETTI DINI	24.821	INTERMEDIO	<ul style="list-style-type: none"> -Central telefónica. -Bomberos. -Inspectoría de Transito. -Oficina del SAIME. -Oficina de Correos. -Comedor Popular. <ul style="list-style-type: none"> -Mercado Popular. -Industria (150.000 m²). -Biblioteca Comunal. -Juzgado. -Reten Policial.
MARIANO PICON SALAS	35.992	INTERMEDIO	<ul style="list-style-type: none"> -Bomberos. -Oficina del SAIME. -Comedor Popular. -Teatro. -Biblioteca Comunal. <ul style="list-style-type: none"> -Sub. Estación Eléctrica. -Industria (250.000 m²). -Deposito de Materiales. -Sala de exposiciones.
J. J. OSUNA RODRIGUEZ	36.177	INTERMEDIO	<ul style="list-style-type: none"> -Central telefónica. -Bomberos. -Inspectoría de Transito. -Oficina del SAIME. -Oficina de Correos. -Comedor Popular. <ul style="list-style-type: none"> -Notaria y Registros. -Teatro. -Biblioteca Comunal. -Sub. Estación Eléctrica. -Juzgado. -Plazas.

ANEXOS

TABLAS DE EQUIPAMIENTOS FALTANTES SEGÚN NORMA POR PARROQUIAS O SECTORES.

PARROQUIA O SECTOR	POBLACION	AMBITO URBANO	EQUIPAMIENTO FALTANTE
A (MILLA, ARIAS Y EL SAGRARIO)	29.661+ POBLACION DE ARIAS EN EL SECTOR > 30.000	INTERMEDIO	-Bomberos. -Industria (250.000 m ²).
B (EL LLANO Y DOMINGO PEÑA)	32.816	INTERMEDIO	-Oficina del SAIME. -Comedor Popular. -Sala de Exposiciones. -Sub. Estación Eléctrica. -Industria (250.000 m ²).
C (CARACCILO PARRA PEREZ Y LASSO DE LA VEGA)	31.224	INTERMEDIO	-Hospital Público. -Reten Policial. -Oficina del SAIME. -Comedor Popular. -Sala de Exposiciones. -Notaria y Registros. -Teatro. -Biblioteca Comunal.

ANEXOS

TABLAS DE EQUIPAMIENTOS FALTANTES SEGÚN NORMA POR PARROQUIAS O SECTORES.

PARROQUIA O SECTOR	POBLACION	AMBITO URBANO	EQUIPAMIENTO FALTANTE
Juan Rodríguez Suárez	24.848	INTERMEDIO	<ul style="list-style-type: none"> -Hospital Público. -Bomberos. -Inspectoría de Transito. -Oficina del SAIME. -Reten Policial. -Comedor Popular. <ul style="list-style-type: none"> -Sala de Exposiciones. -Teatro. -Biblioteca Comunal. -Sub. Estación Eléctrica. -Industria (150.000 m²).

ANEXOS

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010	2015	2020
Municipio Libertador	191.180	195.669	200.024	204.325	208.564	212.741	216.853	220.903	224.888	228.804	232.614	251.098	267.634	281.997	293.812
Parroquia Antonio Spinetti Dini	23.877	24.176	24.437	24.663	24.852	25.007	25.126	25.245	25.364	25.483	25.603	25.474	24.831	23.746	22.290
Parroquia Arias	6.728	6.784	49.630	6.860	6.884	6.907	6.930	6.953	6.976	6.999	7.022	6.938	6.717	6.381	5.950
Parroquia Caracciolo Parra Pérez	6.990	7.108	7.213	7.309	7.396	7.473	7.539	7.596	7.643	7.690	7.737	7.785	7.676	7.426	7.053
Parroquia Domingo Peña	24.758	24.558	24.368	24.188	24.018	23.858	23.708	23.568	23.438	23.318	23.208	21.934	20.304	18.436	16.427
Parroquia El Llano	12.522	12.595	12.642	12.690	12.738	12.786	12.834	12.882	12.930	12.978	13.026	12.898	12.512	11.909	11.127
Parroquia Gonzalo Picón Febres	5.043	5.280	5.518	5.757	5.998	6.241	6.484	6.727	6.969	7.210	7.449	8.641	9.822	10.952	11.990
Parroquia Jacinto Plaza	17.491	18.551	19.547	20.503	21.416	22.280	23.099	23.850	24.602	25.354	26.106	29.725	33.158	36.285	38.976
Parroquia Juan Rodríguez Suárez	15.644	16.213	16.771	17.322	17.864	18.397	18.919	19.429	19.925	20.406	20.868	23.004	24.848	26.334	27.399
Parroquia Lasso de La Vega	9.684	10.254	10.837	11.435	12.048	12.676	13.318	13.972	14.638	15.315	16.000	19.620	23.548	27.702	31.966
Parroquia Mariano Picón Salas	17.623	18.504	19.392	20.291	21.200	22.117	23.042	23.971	24.835	25.627	26.320	31.100	35.992	40.850	45.495
Parroquia Milla	21.941	21.931	21.922	21.914	21.907	21.901	21.896	21.892	21.889	21.887	21.886	21.724	21.126	20.155	18.876
Parroquia Osuna Rodríguez	17.433	18.273	19.116	19.968	20.827	21.691	22.560	23.429	24.299	25.166	26.027	31.008	36.177	41.392	46.466
Parroquia Sagrario	8.880	8.877	8.874	8.871	8.868	8.865	8.862	8.859	8.856	8.853	8.850	8.780	8.535	8.140	7.621
Parroquia El Morro	1.585	1.577	1.568	1.559	1.550	1.541	1.532	1.523	1.514	1.505	1.496	1.444	1.365	1.266	1.153
Parroquia Los Nevados	981	988	992	995	998	1.001	1.004	1.007	1.010	1.013	1.016	1.023	1.023	1.023	1.023

FUENTE: www.ocei.gov.ve iies.faces.ula.ve/proyecciones_de_proyecciones.htm.(20-11-2010)

BIBLIOGRAFIA

Bibliografía

Acuña, P. (2006). *La Zonificación y el uso del suelo*. [On-line]En: <http://www.urbanoperu.com/node/15>

Albesiano, Teresita. (2008) Propuesta metodologica para estudios del uso del suelo y transporte.

Aranguren, C., Antúnez, A., Rivas, M., Suárez, F., León, N. y Lara, L. *Conocimiento y didáctica para el estudio de la ciudad. El caso de Mérida. Ciudad, memoria y recorrido*. Centro de Investigaciones en Ciencias Humanas.

Bellet, Carmen. Llop, Josep Maria, (2003) Ciudades intermedias. Perfiles y pautas, Edif. Lleida: Editorial Milenio y Pagés, Editors.

Brewer-Carías, Allan Comentarios Legislativos El curioso e isólito caso de la ley orgánica para la planificación y gestión de la ordenación del territorio, sancionada en septiembre de 2005 y derogada en febrero 2007, sin haber entrado en vigencia. Revista de derecho publico, Caracas editorial juridical Venezolana, N° 109 Enero-Marzo.

Butrageño, B. (2008) *Ciudad normada versus ciudad espontánea*. Archfarm, fascículos a periódicos de arquitectura (II), p. 6-8.

Burgess,(1925), **Terrazas,** (2004), **Cuervo,** (2006), Las nuevas centralidades urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, Alexandra Mena Segura, [On-line] <http://www.cepeige.org/Revista/CENTRALIDADES%20URBANAS%20DMQ.pdf> s/f.

Brunner, J. (1986). Debates sobre la modernidad y el futuro de América Latina. En Diseños para el cambio. Caracas: Nueva Sociedad. (1986, p. 100)

Briceño, M., Gil, B., y Gómez, L. (2008). *Mérida: reserva de biósfera urbana*. Revista Provincia, Enero-Junio.

Bride-Collin, A. (1997) *Crecimiento urbano y vulnerabilidad forzada en las ciudades de los países andinos*. FERMENTUM. Revista Venezolana de Sociología y Antropología, año 7, N° 18.

Burgera, Luis jugo. (2007) Ríos y Municipios Como Proyecto Socio Ambiental.

Carrión, F. (2008). *Policentralidad: esencia de la ciudad plural.*

Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos No. 2, diciembre 2008, pp. 7-9. [On-line] <http://www.revistacentro-h.org/pdf/20.pdf>

Cartay, Belkis. (1992) Tipología de planes urbanos de Venezuela un enfoque jurídico legal. Trabajo de acenso

Clarec, Jacqueline, (2003). Dioses en el exilio representaciones y practicas simbólicas en la cordillera de Mérida, edición Vicerrectorado Académico.

Cegarra, J. (2002) Modernización, ciudad y literatura. Revista Virtual Contexto, Vol. 6, N° 8

Corredor, Tulio. (2004) La planificación, enfoque y proposiciones para su aplicación, ponencia, publicación vodell, hermanos editores.

García, C., Pargas, L., y Aguilera, O. (1994) *Imágenes de la Ciudad: la violencia en Mérida.* FERMENTUM. Revista Venezolana de Sociología y Antropología, año 4, N°11.

Estudio de transporte masivo para la Ciudad de Mérida. Año. 1998, y Las Propuestas de actuaciones urbano ambientales en sectores del parque metropolitano Albarregas-ciudad de Mérida. (PROYECTO LOCTI ULA L-C-22-08-01) Informe final, Junio 2010. Cortesía de Oficina Parque Albarregas, Prof. Pérez, Alberto. ”.

Fuentes, C. (1976). «La nueva novela hispanoamericana». México: Joaquín Mortiz

Jauregui, Yuly. (2007) El espacio publico multifuncional como proyectourbano para la calidad ambiental de las ciudades.

Link, F. (2008). *De la policentralidad a la fragmentación en Santiago de Chile.* Publicado en: Centro-h, Núm. 2, diciembre-sin mes, 2008, pp. 13-24. Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. [On-line]

Lares, José Ignacio, (1907), Etnografía del estado Mérida, publicado por la Universidad de los Andes. (Dirección de Cultura 1952)

Lugo, Melvy (2.010). Proyecto LA PLAZA COMO INTERFASE DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA. Programa de Maestría en Desarrollo Urbano Local. Facultad de Arquitectura y Diseño.

Moreno, Viviana (2.010). EL ESPACIO PÚBLICO COMO RECURSO VITAL ESTRUCTURANTE DE DINÁMICAS URBANAS, en el Libro “Espacios Públicos. Calidad y mediación”.. En edición por Publicaciones del Vicerrectorado Académico. Grupo de Investigaciones sobre el espacio Público – GISEP de la Universidad de Los Andes.

Municipio Libertador del Estado Mérida (1999), Gaceta Municipal Extraordinaria N° 3, sobre Usos del Suelo, referido a la poligonal urbana del Municipio Libertador del Estado Mérida. Agosto 26, 1999.
http://www.laciudadviva.org/opencms/foro/documentos/palabrasclave/planeamiento_y_mercado/

Ministerio del Desarrollo Urbano *Norma de equipamiento Urbano de la República Bolivariana de Venezuela.* Gaceta oficial de la República de Venezuela, 151, Agosto 14, 1985.

Ministerio para el desarrollo Urbano (2006) *Ley Orgánica de Ordenación Urbanística.* (2006). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.388, Marzo 1, 2006. Ley de Reforma Parcial de la Ley Orgánica para la Planificación y Gestión de la Ordenación del Territorio.

Ministerio para el desarrollo Urbano (1.999). *Plan de Ordenación Urbanística del Área Metropolitana de Mérida-Ejido-Tabay* La Resolución N° 3001, dictada por el extinto Ministerio de Desarrollo Urbano, el 8 de enero.

Negron, Marcos (2005) <http://www.pensarenvenezuela.org.ve/temas-opinion.php?author=Marco%20Negr%F3n>

Paquette, Catherine (2007) Comercio y planificación urbana. Las nuevas grandes centralidades comerciales en los planes de desarrollo urbano de la Ciudad de México {On-lini}

Pavez, María Isabel (2007). *Densidades de población y edificación*. [On-line] En: https://www.u-cursos.cl/fau/2008/1/AO503/1/material_docente/objeto/1538

Pesci, R. (2002) Desarrollo sostenible en ciudades intermedias: testimonios en América Latina. Foro Latinoamericano de Ciencias Ambientales (FLACAM), Argentina. CEPAL - SERIE Medio ambiente y desarrollo N° 48. [On-line] En: http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/10559/lcl1692e_3.pdf

Picouet, M. y **Chen,** C. (1979). *Crecimiento urbano en Venezuela*. Extracto del texto de los mismos autores Dinámica de población, caso de Venezuela. Caracas: UCAB/ORSTOM.

Proyecto ULA PAMALBA, Junio 2010. Cortesía de Oficina Parque Albarregas, Prof. Pérez, Alberto. Transporte Masivo para la ciudad de Mérida (**PROYECTO LOCTI ULA L-C-22-08-01**) Informe final, Junio 2010. Capitulo IV

Rangel, M., **García,** M., **Galeano,** A., **Rondón,** A. Y **Castillo,** E. (2.005) INTEGRADOS A TRAVÉS DE LA RED DE ESPACIOS PÚBLICOS, en **Simposio CIUDAD**. Universidad de Los Andes – Fundación para la Cultura Urbana. Mérida Venezuela.

Rangel, Maritza. (Materia Estructura Urbana, Maestría en Desarrollo Urbano Local. Facultad de Arquitectura y Diseño. 2005)

Ratzel, Friedrich. (1891), (http://www.wikilearning.com/monografia/el_sistema_interurbano_algunos_conceptos_fundamentales_sistema_estructura_y_funcion_urbanas/1808-1)

Reherman, (s/f) C. *Un exorcista en el centro. De quién es el centro de la ciudad*. <http://www.henciclopedia.org.uy/autores/Rehermann/Exorcista.htm> consultado 2010

Rodríguez, J. (1999). *El palimpsesto de la ciudad: ciudad educadora*. Armenia, Colombia.

Salas, Juan de Dios. (1992) La opción estratégica de la planificación urbana.

Salas, Julio Cesar, (1997) Etnografía de Venezuela, Estados Mérida, Trujillo y Táchira. Los aborígenes en la cordillera de los Andes.

BIBLIOGRAFIA

Universidad Simón Bolívar-Instituto de Estudios Regionales y Urbanos, (2008) p. 2(https://www.u-cursos.cl/fau/2008/1/AO503/1/material_docente/objeto/1538)

http://www.laciudadviva.org/opencms/foro/documentos/palabrasclave/planeamiento_y_mercado/ *Gaceta Municipal del Municipio Libertador del Estado Mérida* (1999), 32 (Extraordinaria). Agosto 26, 1999.

Norma de equipamiento Urbano de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta oficial de la República de Venezuela, 151, Agosto 14, 1985.

Datos poblacionales por parroquia, www.ocei.gov.ve iies.faces.ula.ve/proyecciones_de_proyecciones.htm.(20-11-2010)

Venciclopedia.com/index.php?title=lista_de_ciudades_de_venezuela_por_poblacion (Mayo 2011)

(<http://www.fenercom.com/pdf/publicaciones/Movilidad-Urbana-Sostenible-un-reto-energetico-y-ambiental-2010.pdf>)

(http://www.avantagemexico.com/mexico_city/sp_teotihuacan.html)www.planigestion.com)

<http://www.Merida24.com/historia.htm>)

(<http://www.1.inei.gob.pe/biblioneipub/bancopub/ef/llv0043/n00.htm>,

<http://www1.inei.gob.pe/biblioineipub/bancopub/Est/Lib0046/C1-2.htm>)

<http://www.venelogia.com/uploads/PDF/ley-de-tierras-urbanas-expropiaciones.pdf> (mayo 2010)

(http://www.avantagemexico.com/mexico_city/sp_teotihuacan.html)

(<http://www.wikiteka.com>)

<http://www.fenercom.com/pdf/publicaciones/Movilidad-Urbana-Sostenible-un-reto-energetico-y-ambiental-2010.pdf>)

BIBLIOGRAFIA

<http://www1.inei.gob.pe/biblioineipub/bancopub/Est/Lib0046/C1-2.htm>)

(<http://recursos.cnice.mec.es/latingriego/Palladium/griego/esg143ca1.php>).

(http://www.wikilearning.com/monografia/el_sistema_interurbano-algunos_conceptos_fundamentales_sistema_estructura_y_funcion_urbanas/1808-1)

(<http://www.saladehistoria.com/geo/Cont/C045.htm>)

(<http://club.telepolis.com/geografo/urbana/sistemaur.htm>)

(http://www.laciudadviva.org/opencms/foro/documentos/palabrasclave/planeamiento_y_mercado/)

(<http://www.demographia.com/>)

(<http://www.guiaempresarial.org/america/venezuela/directorio/distritocapital/index.htm>)